

DESTIA OY:N JA TOIVOSEN SORA OY:N LEMPÄÄLÄN PITKÄKALLION KIVIAINEKSEN OTTO JA KIERRÄTYSKIVIAINESTEN KÄSITTELY -HANKKEIDEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIONTISELOSTUKSEN YLEISÖTILAISUUS 13.4.2016

Lempäälä, Säijän koulu

OHJELMA

17.30 Kahvitarjoilu

18.00 **Tilaisuuden avaus**

Esittelyt, puheenjohtaja Leena Ivalo

YVA-menettelyn kuvaus, Leena Ivalo, Pirkanmaan ELY-keskus

YVA-selostuksen esittely, Ympäristönsuunnittelu Oy, Anne Tarvainen

n. 19.00 **Keskustelu**, pj Leena Ivalo

20.00 **Tilaisuus päättyy**

Osallistujat: Leena Ivalo, Pirkanmaan ELY-keskus

Maarit Salonoja, Destia Oy

Juha Ajanko, Destia Oy

Mika Heikkilä, Ympäristönsuunnittelu Oy

Anne Tarvainen, Ympäristönsuunnittelu Oy

Yleisö 24 henkilöä

Tiivistys keskustelussa esitetyistä kysymyksistä, kommenteista ja vastauksista

Kysymys tai kommentti: Mikä on idea, että Toivosen Soran ja Destian alueiden väliin jätetään tällainen kangas, jos se kerran vaikuttaa vesien johtamiseenkin? Eihän se kulkemiseen välttämättä vaikuttaisi, että louhittaisiin rajoja myöten?

Vastaus: Yleisenä sääntönä on, että maa-ainesten ottoalueella jätetään 30 metrin suoja-vyöhyke naapurikiinteistöön. Tässä on kaksi kilpailevaa yritystä vierekkäin ja Toivosen Sora tulisi kulkemaan siitä Destian alueen läpi. Liiketoiminnallisista syistä meillä ei ole tällä hetkellä sellaiseen intressiä. Mikään ei velvoita louhimaan kiinteistörajaan ja Destia haluaa pitää oman alueensa. Destia louhii pohjoisessa Toivosen Soran hallinnoimaan rasiitetiehen asti ja logistisista syistä se toistaiseksi tehdään nyt näin.

K: Tarkoittako esitetyt liikennemäärät 200 rekkaa päivässä? Jos se on välillä 7-22, se tarkoittaa käytännössä 13-20 rekkaa tunnissa? Eli kolmen minuutin välein menee kuorma-auto?

V: Liikennemäärät on laskettu suunniteltujen vuotuisten tuotantomäärien mukaan. Luvut ovat melko isoja, mutta ei ole oikein muuta keinoa arvioida toteutuvia määriä. Kokonaismäärään on laskettu mukaan kaikki tulevat ja lähtevät materiaalit, tuotettu kiviaines, vastaanotettavat maa-ainekset ja kierrätysmateriaalit. Käytännössä näiden määrien toteutuminen on epätoennäköistä, koska kaikkia materiaaleja ei käsitellä samalla volyyymilla kaikkina vuosina.

Esimerkiksi loppusijoitettavia maa-aineksia voidaan vastaanottaa vasta, kun niille on vapautunut tarpeeksi tilaa louhinnan edetessä.

V: Liikennemäärät kasvavat noin 3-6 prosenttia riippuen tieosuudesta. On myös huomioitava, että Destia ja Toivosen Sora kilpailevat samoista urakoista, joten ne eivät välttämättä toimi samanaikaisesti. Liikennemääräarviossa on arvioitu molempien liikennemäärien yhdessä ja erikseen ja ajomäärät on jaettu puoliksi etelän ja pohjoisen suuntaan.

K: Onko ajo yhteen suuntaan vai meno-paluu?

V: Ajo on yhteen suuntaan. Luvut on laskettu siten, että noin 15 % kuormista ajaa täytenä molempiin suuntiin ja loppuissa toiseen suuntaan kuorma on tyhjänä.

K: Jotenkin tuntuisi, että suurin osa kuljetuksista menisi sinne Pirkkalan-Tampereen suuntaan eikä puolet ja puolet, olettaisin, että siellä on kuitenkin enemmän työmaita.

K: Pidän ihmeellisenä, että tässä vaiheessa aletaan arvioimaan, kun on kilpailutilanne, että toinen ajaa ja toinen ei aja. Voihan niillä olla urakka vähän kauemmas ja ajetaan kumminkin peräkanaa.

K: Hyvä, että on huomioitu, ettei piennarleveys ole tierekisterin mukainen 50 senttiä, sillä se on välillä nolla tai jopa miinusmerkkinen. (Säijän koulun ohittava) tieosuus on suuri huolenaihe täällä ja raportissakin sen puutteet todetaan. Kuolemantapauksia ei vielä ole ollut, mutta odotetaan kun se tulee ja katsotaan vasta sitten? Pirkkalantie on ollut tällainen 90-luvusta lähtien, että on suorastaan ihme, ettei onnettomuuksia ole ollut tämän enempää. Raportissa käsiteltyä kevyttä liikennettä tiellä on vähän siksi, että alueen ihmiset välttelevät tiellä kulkemista. Raportissa puhutaan, että poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia on vähän. Mutta se, että jalankulkija joutuu väistämään ojaan, kun kaksi isoa ajoneuvoa kohtaa, ei niitä poliisille ilmoiteta. Toivottavasti teillä hankkeet henkilöillä on riittävä kosketus ELY-keskukseen ja hyvä tahto yhteistoiminnassa saada jotakin parannusta aikaan Pirkkalantielle.

V: Vähäinen onnettomuusmäärä ei suoraan kerro tien turvallisuudesta. Arviossa liikennevaikutukset negatiivisiin vaikutuksiin vaikutti myös se, että ilmaistu huoli turvallisuudesta rajoittaa tien käyttöä, ei pelkästään tilastoidut tapaukset.

V: Meillä (Destia) on sama huoli, eikä ole meidänkään tavoite, että täällä kuljetaan samalla tiellä kuin rekat ja tie on kapea. Oltiin yhteydessä ELY-keskuksen liikennepuolelle ja toivottiin, että sieltä olisi tullut henkilö vastaamaan kysymyksiin rahoittajan ominaisuudessa. Sieltä annettiin yhteyshenkilöiksi tienpitoyksikön päällikkö Heikki Ikonen ja liikenneturvallisuus-suunnittelija Suvi Vainio. He eivät päässeet paikalle, mutta antoivat yhteystiedot, jota kautta asian voi laittaa vireille. Tiedän kyllä, että olette yrittäneet sitä montaakin kautta. Asia on vaikea, mutta ei ole meidänkään etu, että tie on kapea ja vaarallinen.

K: Raportissa on prosenttimäärät kokonaisliikennemäärästä. Täällä ei kuitenkaan koeta niin suureksi ongelmaksi henkilöautoliikennettä, joilla on enemmän ongelmana ajonopeudet kuin tien leveys, mikä on ongelma raskaan kaluston kanssa. Raportissa olisi pitänyt olla tilasto, jossa olisi ollut soranotosta johtuvan raskaan liikenteen prosentuaalinen kasvu. Sehän on noista luvuista nähtävissä, mutta prosenttiosuudet olisi voinut laskea taulukkoon, nehän olisi ollut paljon isompia. Ja raskaan kaluston liikenne on suurempi ongelma, koska kahden ajoneuvon kohdatessa tiellä ei yksinkertaisesti ole tilaa jalankulkijalle, pyöräilijälle eikä muillekaan.

K: Siitä, kun Pitkäkallio on avattu ensimmäisen kerran, liikennemäärät ovat kasvaneet moninkertaisiksi ja liikennemäärällisesti henkilöautoliikenne kasvanut enemmän kuin raskas liikenne. Paikalliset eivät vapaaehtoisesti tuonne tielle mene jalkaisin tai polkupyörällä, kun tietävät tien vaarallisuuden. Mutta Pirkkalantie on myös suosittu moottoripyöräilijöiden ja kilpapyöräilijöiden reitti. Eli jos ennustaa pitää, se onnettomuus sattuu joillekin ulkopaikkakuntalaiselle. Kunta on järjestänyt koululaisille kuljetuksen juuri tien vaarallisuuden takia, mutta se ei poista ongelmaa, pitäähän liikumaan päästä iltaisin ja viikonloppuisinkin.

K: Lasten koulukyytiasia: Pirkkalantietä koulutienään käyttäviltä 0-6 –luokkalaisilta lapsilta edellytetään, että he kävelevät lähimmälle pysäkillä, mikä tarkoittaa Pirkkalantien ylittämistä. Koulukyyti koskee tällä hetkellä vain syysloman ja hiihtoloman välistä aikaa. Raportissa sanotaan, että kuljetukset painottuvat kuukausitasolla kesäkauteen ja päiväkohtaisesti aamu- ja iltapäiviin, eli juuri niihin ajankohtiin, jolloin lapset liikkuvat. Täällä oli tarjottu tällaisia vaihtoehtoisia reittejä, joista Rantatie auttaa jonkin verran, mutta Paarentie ei auta millään tavalla koulumatkaliikenteessä. Raportissa puhutaan nopeusrajoituksista, mutta rajoitukset ovat tuolla liikennemerkeissä, mutta todellisuudessa nopeudet ovat jotain ihan muuta. Jollain tavalla olisi hyvä saada se fakta ja data mitattua, että mitä se oikeasti on. Raportissa sanotaan, että hanke ei aiheuta uusia turvallisuusuhkia. Sanoisin, että yksikin rekka lisää on uhka.

V: Liikenteen päivittäinen jakautuminen perustuu Liikenneviraston liikennemäärien laskennan kautta luotuihin tieprofiliihin. Se ei koske pelkästään kiviainesten kuljetuksia vaan perustuu tien kokonaisliikenteeseen. Arviossa on pyritty jonkun mittarin avulla kuvaamaan liikenteen kuukausittaista/päivittäistä jakautumista, mutta käytännössä hankkeissa ei voi tarkkaan sanoa, milloin liikennettä on tai ei ole.

V: Viime vuonna Destia tuotti 100 000 tonnia, mikä tarkoittaa 10–15 kuormaa päivässä, edellisinä vuosina määrät on ollut vähempiä, noin 70 000–80 000 vuodessa. Kun puhutaan maksimimäärästä, niin kuljetusmäärä kuulostaa rajulta, mutta markkinat määräävät toteutuneet liikennemäärät.

K: Lempäälän kunnan kaavoitusta varten tehtiin noin viikon ajan mittaukset molemmin puolin Säijän koulua, joista saatu data antaa korkeintaan lisätietoa tilanteesta. Säijän yleiskaavaan todennäköisesti tulee kevyen liikenteen väylä, joka ei sinällään vielä tilannetta muuta, pitäisi olla suunnitelmat ja rahoitus. Raportissa ei oltu käsitelty liittyviä ollenkaan, eli olisi voinut tarkastella sitä oman tontin kohtaa, voiko sitä jotenkin parantaa, ettei tilanne ainakaan huonone.

K: Pölynhallinnasta olisin kysynyt, että miten kierrätysmateriaalien käsittelystä syntyvän pölyn hallinta on huomioitu arviossa?

V: Kierrätysmateriaalien pölypäästöt on laskettu koko toiminnan päästöihin. Kierrätysmateriaaleista syntyy sidosaineiden vuoksi jopa vähemmän pölyä kuin alueen kivimateriaalista. Pölypäästöjen syntyminen ja keinot niiden vähentämiseen ovat samat kierrätys- tai neitseellisen materiaalin osalta.

K: Raportissa esitetty tieliikennerekisterin tieto siitä, että Pirkkalantien leveys olisi 7,5 metriä. Eilen mitattiin paikasta noin kilometri koululta, reunaviivojen ulkorajojen välillä oli vajaa 7 metriä. Se mikä on paperilla ja mitä on oikeasti, eivät kohtaa.

V: Melko suurikin osa arviointien taustatiedoista perustuu eri tahojen rekisteröimään tietoon. Arvioinnissa on kyse niin suuresta kokonaisuudesta, että ihan jokaista tietoa ei pystytä arvioinnin puitteissa tarkastamaan, vaan on luotettava julkisten laitosten keräämiin rekistereihin.

K: Kellään ei ole varmaan täällä mitään sitä vastaan, että Pitkäkallio laajenee ja sinne tulee kaksi eri toimijaa. Lähimmillä asukkailla on tietysti luontainen huoli melusta ja pölystä ja se oli raportissa huomioitukin hyvin. Mutta liikenne on täällä niin iso huoli eikä kukaan halua olla sen ensimmäisen kuolleen jalankulkijan tai polkupyöräilijän omainen.

V: Tässä on myös toiminnanharjoittajilla intressi, yleinen tie pitäisi olla sellainen, että siinä olisi kaikki tienkäyttömuodot mahdollisia, myös elinkeinojen harjoittaminen ja raskas liikenne. Se että tien kunto heikentää ja estää sen tien käyttöä kaikkiin tarkoituksiin, on kaikkien kannalta huono asia. Tässä puhuttujen hankkeiden toteutuksesta huolimatta tien turvallisuuspuutteet on olemassa ja siellä voi liikenne lisääntyä syystä tai toisesta, toteutetaanpa nämä hankkeet tai ei.

K: Meillä ei ole mitään tarvetta estää sen kallion käyttöä. Tämä liikenneongelma on vaan ratkaistava, ELY-keskukselta on löydettävä hyvää tahtoa joko Pirkkalantien leventämiseen tai kevyen liikenteen väylän rakentamiseen.

V: Huolenaihe on yhteinen ja eri osapuolet ovat sen tämänkin illan aikana painokkaasti ilmaisseet. Tässä asiaa ei saada ratkaistua, mutta tätäkin kautta ilmaissut mielipiteet menevät eteenpäin.

K: Nämä liikennemäärät kun on laskettu keskimääräisen tuotantomäärän mukaan, täällä kuitenkin lukee, että enimmillään liikenteen lisäys. Se pitäisi olla keskimäärin, kun on laskettu keskimääräisen tuotannon mukaan. Jos ajot nousevat sen 200 ajoa vuorokaudessa, mutta raportissa sanotaan, että liikennemäärät nousevat vähän tai ei lainkaan, eikä se ole aika alakanttiin arvioitu?

V: Maksimimäärät on luvissa, mutta se että kaikkien eri materiaalityyppien maksimi- tai edes keskimääräinen tuotanto toteutuisi joka vuosi on häviävän pieni. Vähän tai ei lainkaan kuvaa sitä, että on aikoja, jolloin toimintaa ei ole. Parempi olisi ehkä sanamuoto ”ajoittain ei lainkaan”.

K: Jos puhutaan keskimääräisistä määristä ja ajoittain ei tapahdu mitään, se tarkoittaa, että ajoittain taas tapahtuu enemmän. Eli jos keskimäärin on 10 ajoa päivässä ja toisena päivänä ei ole yhtään, voi toisena olla 20 ajoa.

V: Raportissa on pyritty kuvaamaan ajojen jakaantumista Destian toteutuneiden tuotantomäärien mukaan, eli kuinka paljon vuosituoannosta on jakaantunut eri kuukausille. Ja näitä on jaettu päivä- ja tuntikohtaisesti.

K: Mille kellonajalle kuljetukset on ajateltu? Mikä tämän hetken toiminnassa on työaika, onko toiminta säännöllistä aamuseitsemästä iltakymmeneen?

V: Raportin arviossa on käytetty kello 07.00-22.00 välistä aikaa. Nyt toimintaa on klo 7.00-16.00

K: Jos viime vuonna lähti se sata tonnia, oliko silloinkin työaika se 7.00-16.00. Eli nämä laskelmat eivät pidä paikkaansa, jos se toiminta-aika tulee jatkossakin olemaan 7.00-16.00, vaan liikennemäärät tulevat olemaan paljon suuremmat.

V: Toiminta-aikaa on kasvatettu, kun on ajateltu että määriä pystyttäisiin kasvattamaan.

K: Onko kuitenkin todennäköistä, että toiminta painottuu kuten nyt? Onko mahdollista, että sen nykyisen toiminta-ajan puitteissa lähtisi enemmän tavaraa kuin nyt on lähtenyt?

V: Hyvin todennäköistä. Markkinat ovat tällä hetkellä sellaiset, että vaikka pystyisi tekemään pidempää päivää. Kapasiteettia voidaan kasvattaa kasvattamatta toiminta-aikoja.

K: On myös huomioitava, että tässä on kyse isosta hankkeesta, joille on arvioitu elinkaaret. Elinkaaren arvio on melko optimistinen. Markkinatilanteesta riippuen voi myös olla, että elinkaaret pitenevät. Arvioissa on yritetty huomioida se kaikkein haitallisin tilanne.

K: Loppuyhteenvedona sanoisin liikenteestä, että kuljetukset ovat keskeinen osa kiviainestoimintaa ja meille liikenteen ongelmat suuri huolenaihe. Että sitä ei voi tässä vähätellä.

V: Tarkoitus ei ole vähätellä ja liikenneasiat ovat nousseet keskeisiksi aiemmassa yleisötilaisuudessa, asiakaskyselyssä ja mielipiteissä jo YVA-menettelyn alkuvaiheista lähtien. Se on vain se alue, jolle toiminnanharjoittajan puolelta on ehkä vähiten tehtävissä, muihin vaikutuslajeihin on enemmän suunnittelu- ja teknisiä ratkaisuja ja seurantamahdollisuuksia.

V: YVA-arviointi on toki laaja ja kahden toimijan kokonaisuus, mutta liikenteellekin on annettu arvioinnissa painoarvoa. YVA-selostus menee lausunnoille kuntaan ja ELY:n liikennejaostokin antaa siitä lausuntonsa, jotka kootaan yhteysviranomaisen lausuntoon. Eli kaikki mitä selostukseen on kirjoitettu, pitäisi mennä tiedoksi eteenpäin.

K: Kunta on yhtä voimaton kuin asukkaatkin kun on ELY:n tiestä kyse. Vaikka lausuntoihin on laitettu vaikka, mitä, ei niillä ole ollut vaikutusta moneen kymmeneen vuoteen.

V: Olemme myös pohtineet sitä, kiinnostaako alueen asukkaita kanava, jonka kautta tietoa voitaisiin jakaa ja millainen se olisi? Esimerkiksi kun tiedetään isosta urakasta, siitä voitaisiin laittaa tietoja etukäteen ja mitä kautta sitä tietoa olisi parasta jakaa?

K: Kummassakin kylässä (Nurmessa ja Säijässä) on kyläyhdistys. Toissa päivänä laitettiin Destian sähköposti Säijärinkiin (noin 300 jäsentä) huhtikuun lounashinnasta. Se olisi oikea tapa jakaa tietoa.

V: Tiedonkulku voi olla myös kahdensuuntaista, toiminnanharjoittajiin voi ottaa yhteyttä.

K: Kyllä kiinnostaa saada tietoa kysymättäkin, tämä huhtikuun tietokin oli hyvä.

V: Viime yleisötilaisuudessa tuli esille havaintoja, joita ei ole tullut toiminnanharjoittajille tietoon suoraan tai kunnan ympäristötoimen kautta, esim. yllättäviä pölyhavaintoja ja vesiongelmia. Eli se tiedonvaihto voisi toimia molempiin suuntiin. Eli jos jotain havaintoja on, niistä voi ilmoittaa, koska silloin niille voidaan tehdä jotain.