

Tampereen Rantaväylä (valtatie 12) välillä Santalahti–Naistenlahti
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Ympäristövaikutusten arviointiselostus

YHTEYSTIEDOT

YHTEYSVIRANOMAINEN

Pirkanmaan ELY-keskus
Ympäristö ja luonnonvarat
Yliopistonkatu 38, PL 297
33101 Tampere

Leena Ivalo
p. 020 63 60050
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi
kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi

HANKKEESTA VASTAAVA

Tampereen kaupunki
PL 487
33101 Tampere

Risto Laaksonen
p. 050 552 6625
risto.laaksonen@tampere.fi

Pirkanmaan ELY-keskus
Liikenne ja infrastruktuuri
Yliopistonkatu 38, PL 376
33101 Tampere

Projektipäällikkö Pekka Petäjäniemi
Liikennevirasto
p. 0400 238167
pekka.petajaniemi@liikennevirasto.fi

SUUNNITTELUKONSULTTI

Sito Oy
Tietäjäntie 14
02130 Espoo

Sakari Grönlund
p. 020 747 6190
sakari.gronlund@sito.fi

Sito Tampere Oy
Tullikatu 10
33100 Tampere

Ville-Mikael Tuominen
p. 020 747 6713
ville-mikael.tuominen@sito.fi

Mielipiteet ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta tulee toimittaa
allekirjoituksin varustettuina Pirkanmaan ELY-keskuksen kirjaamoon
arviointimenettelyä koskevassa kuulutuksessa mainittuna ajankohtana.

Pohjakartat:
© Karttakeskus, Lupa L4629
© Maanmittauslaitos 2009, MML/VIR/MYY/287/09
Aineiston kopiointi ilman Maanmittauslaitoksen
lupaa on kielletty.

Valokuvat: Sito Oy
Ilmakuvat: Lentokuva Vallas Oy/Hannu Vallas
Ulkoasu ja taitto: Sito Oy
Paino: Kopijyvä Oy, Mikkeli, 2010

TIIVISTELMÄ

Hankkeen tarkoitus ja tavoite

Tampereen Rantaväylän kehittämisessä on tarkoitus löytää ympäristön, kaupunkirakenteen, liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta pitkälle tulevaisuuteen kestävä ratkaisu. Rantaväylän liikenteellinen toimivuus Tampereen sisääntulotienä ja osana valtakunnallista päätieverkkoa pyritään ylläpitämään niin, että olosuhteet eivät tulevaisuudessa huonone nykyisestä. Rantaväylällä toteutettavien kehittämisratkaisujen tulee parantaa Tampereen keskustan elinvoimaisuuden edellytyksiä, mahdollistaa Näsijärven rantavyöhykkeen kehittäminen osana kaupunkirakenteen tehokkuuden, toiminnallisuuden, viihtyvyyden ja esteettömyyden parantamista sekä tukea monipuolista, terveellistä ja turvallista kaupunkielämää. Rantaväylän ratkaisut eivät saa rajoittaa julkisen liikenteen tai yleisesti rautatieliikenteen kehittämisedellytyksiä.

Tampereen Rantaväylän kehittämisen historiaa ja olennaisia päätöksiä

Tienpitäjä ja Tampereen kaupunki ovat laatineet lukuisia suunnitelmia Tampereen Rantaväylän kapasiteetin parantamiseksi ja suunnittelualueen kehittämiseksi. Tunneliratkaisuja on tarkasteltu 1990-luvun alusta lähtien. Keskustan 2.3.2006 voimaan tulleen liikenneosayleiskaavan hyväksymisen yhteydessä tehtiin päätös, että liikennerratkaisu perustuu niin sanottuun pitkään tunnelivaihtoehtoon ja jatkosuunnittelua tehdään kyseisen ratkaisun pohjalta.

Pirkanmaan ympäristökeskus teki päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta hankkeeseen 23.8.2007 (Dnro PIR-2004-R-5-53). Tampereen kaupunki teki edellä mainitusta päätöksestä valituksen, jonka Hämeenlinnan hallinto-oikeus hylkäsi 29.6.2009 (02004/07/5199). Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn valmistelu aloitettiin loppukesällä 2009.

Rantojen käyttöä ja ”Rantaväylän” historiaa on tarkasteltu arviointityön yhteydessä seikkaperäisesti.

Arvioidut vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on arvioitu seuraavien vaihtoehtojen ympäristövaikutukset:

- Ve 0, nykyinen väylä
- Ve 0+, nykyinen väylä parannettuna tasoliittymin
- Ve 1, Onkiniemen lyhyt tunneli ja eritasoliittymät
- Ve 2, tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli.

Yleisöltä vaihtoehdoista on saatu erittäin runsaasti palautetta joka on ryhmitelty ja tarkasteltu arviointiselostuksessa. Vaihtoehtojen ominaisuuksia parantavat ehdotukset on tarkoituksenmukaisella tavalla otettu huomioon.

Yleisöpalautteen ja liikenne-ennustetarkastelujen perusteella tunnelivaihtoehtojen Santalahden eritasoliittymän toteutustapaa on arvioitu uudelleen ja pitkän tunnelin keskelle on tarkasteltu eritasoliittymän toteuttamismahdollisuuksia ja vaikutuksia. Esi-suunnittelun perusteella paras paikka pitkän tunnelin keskelle sijoitettavan suuntaisliittymän rampeille on nykyisen Paasikiventien tiealue Mustalahden satama-altaan kohdalla (vaihtoehto 2B).

YVA-menettelyn jälkeen laadittavassa yleissuunnitelmassa voidaan ottaa huomioon vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa erilaisia yksityiskohtia. Kombinaatioiden suuresta määrästä johtuen kaikkien yksityiskohtien vaihtoehtoisia toteuttamistapoja ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella YVA-menettelyssä vertailtavina vaihtoehtoina. Suurin osa vaikutuksista saadaan arvioitua riittävän luotettavasti edellä esitetyillä neljällä vaihtoehdolla.

Arvioinnin ja suunnittelun vastuut sekä käytetty asiantuntemus

Hankkeesta vastaa Tampereen kaupunki ja suunnittelu ja arviointi on tehty tiiviissä yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastualueen kanssa. Työtä on ohjannut hankeryhmä, jonka puheenjohtajana on ollut Pekka Petäjäniemi Liikennevirastosta ja jossa on jäseniä Tampereen kaupungilta ja Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastualueelta.

Konsulttina ovat olleet Sito Oy ja Pöyry Finland Oy ja erillisselvityksen vaikutuksista ilmanlaatuun on tehnyt Ilmatieteen laitos.

Yhteysviranomaisena on toiminut Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat vastualue. Yhteysviranomaiselle on työn aikana esitelty arviointiohjelman rakennetta sekä sitä, millä tavoin ar-

viointiohjelmasta saatu lausunto on otettu huomioon arvioinnin sisältöä täsmennettäessä.

Hankkeen merkittävät ympäristövaikutukset ja asetettujen tavoitteiden toteutuminen

YVA-menettelyä ohjaava hankeryhmä on tiivistänyt Rantaväylän kehittämiseksi välillä Santalahti–Naistenlahti seuraavat tavoitteet. Tavoitteet on muodostettu Tampereen kaupungin, tienpitäjän, Tampereen kaupunkiseudun, Pirkanmaan maakunnan tavoitteista sekä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Liikennejärjestelmätavoitteet

Vaihtoehdot 1 ja 2 (ja 2B) edistävät tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia kaupunkiseudulla. Erityisesti vaihtoehdossa 1 ja alavaihtoehdossa 2B saavutettavuus Tampereen keskustaan ja keskustasta säilyy vähintään nykyisellä tasolla huolimatta kaupunkiseudun väestökasvusta.

Liikennejärjestelmä on selkein sekä matkojen suunnittelu ja liikkuminen on helpointa vaihtoehdossa 0, missä liikennejärjestelmä säilyy nykyisen kaltaisena. Vaihtoehdot 1 ja 2B ohjaavat eniten Tampereen keskustaa sivuavaa liikennettä pois keskustan katuverkolta.

Todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen Rantaväylällä kasvaa nykyisestä vaihtoehdossa 0 ja 0+ ja vähenee vaihtoehdossa 1 ja 2 (ja 2B). Kevyen liikenteen onnettomuusriskin vähentämiseen parhaat mahdollisuudet on vaihtoehdossa 2.

Vaihtoehdot 0 ja 0+ heikentävät linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä ohjatessaan liikennettä Pispalan valtatielle. Vaihtoehdossa 2 on parhaat mahdollisuudet tukea kevyen liikenteen toimintaa ja kehittämismahdollisuuksia ja houkuttelevuutta. Raideliikenteen kehittämismahdollisuudet kyetään turvaamaan kaikissa vaihtoehdossa.

Maankäyttötavoitteet

Erityisesti vaihtoehdolla 2 (ja 2B) tuetaan tavoitetta tiivistää keskusta-alueen maankäyttöä. Vaihtoehdon 2 (ja 2B) perusominaisuuksiin kuuluu, että sillä vähennetään Rantaväylän kaupunkirakennetta erottavaa estevaikutusta ja voidaan kytkeä muun muassa

Onkiniemen, Särkänniemen ja Lapinniemen asutus ja toiminnot nykyistä paremmin kävellen saavutettavina keskusta-alueeseen.

Vaihtoehto 2 (ja 2B) luo muita vaihtoehtoja selvästi paremmat mahdollisuudet yhdistää Tampereen keskusta ja Näsijärven rantavyöhyke tiiviimmin toisiinsa.

Keskustan elinvoimaisuustavoitteet

Mikään vaihtoehto ei suoraan estä Tampereen keskusta-alueen turvaamista kilpailukykyisenä asumisen, työskentelyn ja kaupan alueena. Erityisesti vaihtoehto 2 (ja 2B) ja jossain määrin myös vaihtoehto 1 luovat muita paremmin uusia edellytyksiä tavoitteen saavuttamiselle.

Rantaväylän kehittäminen vaihtoehdon 2 (tai 2B) mukaisena mahdollistaa, että Näsijärven rantavyöhykkeelle on toteutettavissa korkeatasoinen viihtyisä kevyen liikenteen pääyhteys sekä oleskeluympäristö Santalahden ja Naistenlahden välille. Mikäli joku muu vaihtoehto valitaan, edellyttää tavoitteeseen pääseminen erittäin mittavia täyttöjä sekä muita teknisiä rakenteita nykyisen Rantaväylän varten.

Kaikkien vaihtoehtojen tulevaisuuden haasteena on se, että kyetään varmistamaan Särkänniemen toiminta- ja kehittämisedellytykset yhtenä Suomen merkittävimmistä matkailukohteista. Vaihtoehdot 2 ja 2B tukevat parhaiten mahdollisuuksia kytkeä Särkänniemi nykyistä tiiviimmin Tampereen ydinkeskustaan ja sen muihin matkailullisesti merkittäviin kohteisiin. Särkänniemen saavutettavuus säilyy parhaiten alavaihtoehdossa 2B. Vaihtoehdot 0+, 1 ja 2 tuovat haasteita Särkänniemen opastukseen.

Vaihtoehdossa 2 voidaan parhaiten tukea Mustalahden satama-alueen kulttuurihistoriallisen luonteen säilyttämistä. Vaihtoehdossa 1 ja lievemmassä määrin vaihtoehdossa 0+ on tähän tavoitteeseen pääseminen epävarmempaa.

Valtatietavoite

Kaikki vaihtoehdot mahdollistavat Rantaväylän säilyttämisen valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen yhteytenä. Vaihtoehdot 1 ja 2 (ja 2B) mahdollistavat valtakunnallisesti merkittävän tien välityskyvyn ylläpitämisen ja parantamisen nykyisestä. Vaihtoeh-

dossa 2 (ja 2B) valtatieliikenteestä on pienin haitallinen vaikutus kaupunkirakenteeseen.

Ympäristötavoitteet

Kaikki vaihtoehdot toteuttavat tavoitteen välttää pohjaveden haitallisia muutoksia ja niissä pystytään ennaltaehkäisemään poikkeuksellisiin luonnonoloihin liittyviä riskejä.

Yhdenkään vaihtoehdon valinnalla ei pystytä vähentämään erityisen merkittävällä tavalla kasvi-huonepäästöjä. Pispalan Valtatien, Rantaväylän ja Läntisen kehätien verkolla tarkasteltuna hiilidioksidipäästöjä syntyy vuoden 2020 ennustetuilla liikennemäärillä lyhyen tunnelin vaihtoehdossa 2,9 % ja pitkän tunnelin vaihtoehdossa 4,7 % vähemmän kuin vaihtoehdoissa 0 ja 0+.

Kaikki vaihtoehdot mahdollistavat valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen säilyttämisen.

Muiden asetettujen ympäristötavoitteisiin liittyvät merkittävät ympäristövaikutukset on esitetty seuraavassa kappaleessa.

Merkittävät ympäristövaikutukset

Ilmanlaatu

Typpidioksidille määritelty kansalliset raja-arvot ovat 40 µg/m³ (vuosikeskiarvopitoisuus) ja 200 µg/m³ (tuntipitoisuus, 18 sallittua ylitystä vuodessa). Pienhiukkaspitoisuuden raja-arvo on 25 µg/m³ (vuosikeskiarvopitoisuus)

Terveysvaikutusperusteisesti annetut raja-arvot eivät saa ylittyä alueilla, missä asuu ja oleskelee ihmisiä. Ne eivät sellaisenaan sovellu tunnelin suuaukoille tai autoliikenteen väylille muodostuvien pitoisuuksien arviointiin.

Typpidioksidille määritelty kansalliset ohjearvot ovat 70 µg/m³ (kuukauden toiseksi suurin vuorokausiarvo) ja 150 µg/m³ (kuukauden tuntiarvojen 99. prosenttipiste).

Kansalliset ohjearvot eivät ole yhtä sitovia kuin raja-arvot, mutta niitä käytetään esimerkiksi kaupunkisuunnittelun tukena ja ilman pilaantumisen vaaraa

aiheuttavien toimintojen sijoittamisessa. Maailman terveysjärjestö WHO on lisäksi antanut terveysperusteiset suositukset ja välitavoitteet pienhiukkasten vuorokausi- ja vuosipitoisuuksille.

Vaihtoehdoissa 0 ja 0+ ihmiset altistuvat epäpuh-
tauspitoisuuksille erityisesti tiheästi rakennetuilla alueilla keskustassa ja Tammelassa. Typpidioksidialtistus on koko tutkimusalueen väestölle 460 021 µg/m³*v ja pienhiukkasaltistus 285 498 µg/m³*v. WHO:n pienhiukkasten vuosiohjearvon ylittävälle pitoisuuksille altistuu noin 12 000 henkilöä. Typpidioksidille tai pienhiukkasille määritetyt raja- tai ohjearvot eivät ylitä.

Vaihtoehdossa 1 ihmiset altistuvat epäpuh-
tauspitoisuuksille erityisesti tiheästi rakennetuilla alueilla keskustassa ja Tammelassa. Koko tarkastellulla alueella altistumisluku on typpidioksidille lähes sama kuin vaihtoehdossa 0. WHO:n pienhiukkasten vuosiohjearvon ylittävälle pitoisuuksille altistuu noin 7 000 henkilöä. Typpidioksidille tai pienhiukkasille määritetyt raja- tai ohjearvot eivät ylitä.

Vaihtoehdossa 2 ihmiset altistuvat epäpuh-
tauspitoisuuksille erityisesti tiheästi rakennetuilla alueilla keskustassa ja Tammelassa. Typpidioksidille määritelty raja-arvo ylittyy pienellä alueella tunnelin suuaukkojen ympäristössä. Raja-arvo ei ylitä asumiseen tai oleskeluun varsinaisesti tarkoitettulla alueella. Typpidioksidin vuorokausi- ja tuntipitoisuuksille asetetut ohjearvot ylittyvät tunnelin suuaukkojen läheisyydessä. Pienhiukkasille asetettu raja-arvo ylittyy tunnelin suuaukkojen välittömässä ympäristössä. Raja-arvo ei ylitä asumiseen tai oleskeluun varsinaisesti tarkoitettulla alueella.

Altistuminen lisääntyisi tunnelin suuaukkojen läheisyydessä ja vähenisi keskusta-alueella. Koko tarkastellulla keskusta-alueella altistumisluku on typpidioksidille lähes sama kuin vaihtoehdossa 0. WHO:n pienhiukkasten vuosiohjearvon ylittävälle pitoisuuksille altistuu noin 9 000 henkilöä ja typpidioksidin vuorokausiohjearvon ylittävälle pitoisuuksille noin 400 henkilöä.

Vaihtoehdon 2 mukaisen ratkaisun jatkosuunnittelussa on tunnelin suuaukkoalueiden ilmanlaadun parantamiseksi kehitettävä suuaukkoratkaisuja etenkin Santalahdessa ja laadittava suuaukkoaluei-

den lähimittakaavaiset päästötarkastelut ratkaisujen varmistamiseksi.

Työnaikaiset haitat

Vaihtoehdossa 1 tunneli sijaitsee melko lähellä delfinaariota. Rakentaminen voi aiheuttaa tärinä, joka esteettömästi välittyessään delfiinien altaisiin voi aiheuttaa haittoja Särkänniemen delfiineille.

Louhintatärinä voidaan rajoittaa panostuksen suunnittelulla sellaiseksi, ettei rakennuksille aiheudu vaurioita.

Tunnelin louhintatyöt häiritsevät arkielämää päiväsaikaan enimmillään arviolta 100 metrin säteellä louhintapisteeistä. Tunnelityöt etenevät lyhyessä tunnelissa hitaammin kuin kolme metriä päivässä, joten häiriöjakso on noin kolmen kuukauden luokkaa. Tunnelien päiden betoniosuuksien rakentaminen on selvästi muuta tunnelilouhintaa häiritsevämpää.

Vaihtoehdossa 2 tunneli sijaitsee sellaisella etäisyydellä delfinaariosta, ettei louhinta todennäköisesti aiheuta tärinää, joka esteettömästi välittyessään delfiinien altaisiin voi aiheuttaa haittoja Särkänniemen delfiineille.

Louhintatärinä voidaan rajoittaa panostuksen suunnittelulla sellaiseksi, ettei rakennuksille tai esimerkiksi Vapriikin kokoelmille aiheudu vaurioita.

Tunnelin louhintatyöt häiritsevät arkielämää päiväsaikaan enimmillään arviolta 100 säteellä louhintapisteeistä. Tunnelityöt etenevät keskimäärin kolme metriä päivässä, joten häiriöjakso on noin kahden kuukauden luokkaa.

Louheen synty ja läjitys

Vaihtoehdossa 1 louhetta syntyy 130 000 kiintokuutiometriä (m³ktr) Louhinta kestää arviolta 6–7 kuukautta. Louhetta syntyy myös avo-osuuksilla, mutta selvästi tunnelilouhintaa vähemmän. Vaihtoehdossa 2 louhetta syntyy arviolta 600 000 m³ktr ja vaihtoehdossa 2b arviolta 60 000 m³ktr lisää. Louhinta kestää runsaan vuoden. Kiviaines läjitetään mahdollisimman lähelle erilaisiin rakentamiskohteisiin rakentamisen aikaisen tarpeen ja markkinatilanteen mukaan. Läjittäminen veteen edellyttää erillisen luvan.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaihtoehdoissa 0 ja 0+ näkymät ja maiseman yleiskuva pysyvät nykyisen kaltaisena. Vaihtoehdossa 1 Santalahden liittymäalue rakentuu aiempaa voimakkaammin liikenneympäristöksi. Mustalahteen muodostuu maiseman kannalta ongelmallinen kaksitasoinen ratkaisu. Vaihtoehdossa 2 Santalahden eritasoliittymän alue on samankaltainen kuin vaihtoehdossa 1 ja lisäksi alueelle sijoittuu poistoilmapiippu. Muilta osin pitkä tunneli on maiseman kannalta suotuisin.

Liikennemelu

Vaihtoehdoissa 0 ja 0+ tieliikenteen aiheuttaman melun kannalta ongelmalliset kohteet säilyvät nykytilannetta vastaavina. Liikennemäärien kasvu heikentää ongelmallisten kohteiden melutilannetta edelleen sekä altistaa uusia alueita ohjearvot ylittävälle melulle. Melulle altistuvien asukkaiden määrä kasvaa nykytilanteeseen verrattuna.

Vaihtoehdossa 1 melutilanne paranee vain rajallisen alueella tieliikenteen siirtyessä lyhyeen tunneliin. Vaihtoehdon muut muutokset väylässä, sen geometriassa tai muissa liikennejärjestelyissä eivät merkittävästi rajoita tieliikennemelun leviämistä. Melulle altistuvien asukkaiden määrä kasvaa nykytilanteeseen verrattuna.

Vaihtoehdossa 2 tieliikenteen siirtyessä pitkään tunneliin nykyisen valtatie läheisyydessä sijaitsevien asuinalueiden ja herkkien kohteiden melutilanne paranee. Lisäksi liikenteen keskittyminen valtatielle 12 vähentää keskusta-alueen liikennettä ja parantaa siten melutilannetta. Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee nykytilanteeseen verrattuna.

Haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen

Haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksina ovat yleinen ja kohdennettu tiedottaminen suunnittelun ja rakentamisen eri vaiheissa, meluntorjunta, tärinän tarkkailu ja rakenteisiin mahdollisesti syntyvien vaurioiden korjaaminen tai korvaaminen, poistoilmanpiippujen rakentaminen tunnelivaihtoehdossa 2, jatkosuunnittelussa tarkentuvat suuaukkojen yksityiskohtaiset suunnitelmat tunnelivaihtoehdos-

sa 2, louhinnan ja kuljetusten ajoitus, pohjavesien hallinta sekä arseeniriskin hallinta.

Alustava ehdotus seurantaohjelmaksi

Seurantaohjelmien hyväksyminen tapahtuu osin yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen yhteydessä ja osin erillisten myöhempien lupapäätösten yhteydessä. Esimerkiksi tunnelivaihtoehdossa vesiasetuksen mukaisen luvan lupaehtojen perustella hankkeesta vastaava laatii rakentamisen ja käytön aikaiset tarkkailuohjelmat, jotka alueellinen ympäristöviranomainen hyväksyy ja valvoo.

Seurannan kohteita voivat olla pohjaveden, pintaveden ja painumien seuranta, arseenipitoisuuden seuranta, ilmanlaadun seuranta, ihmisiin kohdistuvien vaikutusten seuranta.

Pitkän tunnelin vaihtoehdossa harkitaan onko tarvetta tehostettuun työnaikaiseen tarkkailuun sekä suoritetaan Tammerkosken patorakenteiden patoturvallisuuslain tarkoittaman turvallisuussuunnitelman täydennystarpeen arviointi sekä tarvittaessa sen täydentäminen rakennustyön ajaksi.

Toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä

Yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen tekee Liikennevirasto.

Mahdolliset kaavamuutokset; yleis- ja asemakaavat hyväksyy Tampereen kaupunki.

Vesilain ja ympäristönsuojelulain mukaiset luvat, jotka tapauksesta riippuen myöntää kaupunki, ELY-keskus tai aluehallintovirasto.

Murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvut jotka myöntää Tampereen kaupunki tai Pirkanmaan ELY-keskus riippuen toiminnan koosta

Rakentamisen aikaiset luvat tai ilmoitukset esimerkiksi melu- ja värinäilmoitus tai ilmoitus jätteen hyödyntämisestä maarakentamisessa. Ilmoitukset tehdään Tampereen kaupungille.

Pilaantuneita maita koskeva ilmoituksen käsittelee Pirkanmaan ELY-keskus.

Vuorovaikutus ja osallistuminen

Hankkeesta vastaava on 8.9.2009 tiedottanut ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelun aloittamisesta, lokakuun 2009 loppupuolella vaihtoehtoista ja 12.3.2010 arviointiin liittyvästä yleisötilaisuudesta lehdistötiedotteella.

Yhteysviranomainen huolehtii hankkeen virallisista kuulutuksista lehdissä. Yhteysviranomainen tiedottaa neljässä vaiheessa: kun YVA-ohjelma ja YVA-selostus asetetaan nähtäville ja kun yhteysviranomainen antaa niistä lausunnot. Tiedotteita on tehty YVA-menettelyn vireilletulosta 13.10.2009 ja arviointiohjelmalausunnon antamisen yhteydessä 22.12.2009. Arviointiohjelmasta kuulutettiin Tampereen kaupungin virallisella ilmoitustaululla 15.10.–18.11.2009 sekä Aamulehdessä ja Tamperelaisessa.

Jatkosuunnittelun aikataulu

YVA-menettely päättyy kesän 2010 aikana yhteysviranomaisen lausuntoon YVA-selostuksesta. Yhdestä vaihtoehdosta laaditaan yleissuunnitelma vuoden 2010 aikana. Myös muiden tarkasteltujen vaihtoehtojen liikennetekniset ja muut ominaisuudet esitellään yleissuunnitelmassa. Yleissuunnitelma asetetaan maantielain mukaisesti yleisesti nähtäville ja siitä pyydetään tarvittavat viranomais- ja sidosryhmälausunnot.

Jos yleissuunnitelmassa jatkosuunnitteluun valitaan pitkä tunnelivaihtoehto, voidaan aiemmin laadittu tiesuunnitelmaluonnos täydentää ja asettaa hyväksymismenettelyyn yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Muussa tapauksessa on tarpeen laatia vaihtoehtoa koskeva uusi maantielain mukainen tiesuunnitelma.

Rakennussuunnittelu voi aikaisintaan käynnistyä vuonna 2011 ja rakentaminen alkaa vuonna 2012. Rakentamisen kesto aika on valittavasta vaihtoehdosta riippuen 2–3 vuotta. Liikenne uudella Rantaväylällä voi tunnelivaihtoehtoissa alkaa aikaisintaan vuonna 2015.

Tampereen Rantaväylän kehittämiseen liittyvän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn valmistelu alkoi syksyllä 2009. Se pohjautuu aiempiin Rantaväylän kehittämistä käsitteleviin suunnitelmiin sekä vuosien 2007–2009 aikana laadittuun niin sanottuun pitkän tunnelin tiesuunnitelmaan. Käsillä oleva ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää arviointiohjelmassa esitetyt asiat täydennettynä muun muassa yhteysviranomaisen lausunnon sekä osallistumisen kautta saadun palautteen perusteella. Arviointiselostukseen on koottu tiedot vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista, haitallisten vaikutusten esittämis- ja lieventämistoimet sekä alustava ehdotus ympäristövaikutusten seurantaohjelmaksi.

Vaihtoehtoja on täsmennetty siten, että arvioinnit on voitu tehdä riittävän luotettavalla tavalla siten, että jatkoon valittavan vaihtoehdon valinta on mahdollista. Yleisöltä saatu palaute on käyty seikkaperäisesti läpi ja hankkeesta vastaavan näkemyksen mukaan suunnitelmille uusia ulottuvuuksia tai uutta tietoa tuovat näkemykset ja ideat on pyritty mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon.

Arvioinnin yhteydessä laadittujen erillisselvitysten raportit mm. ilmanlaadun mallinnuksesta sekä tunnelien kiviaineksen ja pohjavesien arseenipitoisuuksista ovat saatavissa Tampereen kaupungin www-sivujen kautta.

Työtä ohjaava hankeryhmä tekee esityksen parhaasta kehittämisvaihtoehdosta ottaen huomioon ympäristövaikutukset ja esitetyt mielipiteet, lausunnot sekä esisuunnitelmien perusteella selvitetty teknistaloudelliset ja liikenteelliset tekijät.

Osin YVA-menettelyn rinnalla laaditaan maantielain mukainen yleissuunnitelma Rantaväylälle välillä Santalahti–Naistenlahti. Se asetetaan maantielain mukaisesti yleisesti nähtäville ja siitä pyydetään tarvittavat viranomais- ja sidosryhmälausunnot.

Hankkeesta vastaa Tampereen kaupunki ja sen suunnittelua tehdään yhteistyössä Pirkanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueen kanssa (31.12.2009 asti Hämeen tiepiiri). Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena on Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue (31.12.2009 asti Pirkanmaan ympäristökeskus).

Työtä on ohjannut hankeryhmä, jossa on edustajat Liikennevirastosta, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueelta ja Tampereen kaupungilta. Konsulttien projektipäälliköinä ovat Sakari Grönlund ja Ville-Mikael Tuominen Sito Oy:stä sekä Mikko Inkala Pöyry Finland Oy:stä. Ilmanlaadun mallinnuksen on laatinut Ilmatieteen laitos ja liikenne-ennusteet Hanna Kalenoja Tampereen Teknillisestä yliopistosta.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3	5 ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET JA VAIKUTUSALUE	29
ESIPUHE	6	5.1 Arvioinnin sisältö	29
		5.2 Vaikutusten tarkastelualueen ja alustavan vaikutusalueen rajaus	29
1 HANKE	9	6 MAANKÄYTTÖ JA YHDYSKUNTARAKENNE	30
1.1 Suunnittelualueen, hankkeen ja suunnittelun erityispiirteitä	9	6.1 Lähtötiedot ja menetelmät	30
1.2 Rantaväylän rakentamis- ja suunnitteluhistoriaa	9	6.2 Nykytilanne	30
1.3 Aikaisemmat suunnitelmat, selvitykset ja päätökset	13	6.2.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne	30
1.3.1 Alustava rahoituspäätös	13	6.2.2 Maankäyttö ja kaavoitus	30
1.3.2 Tie- ja katusuunnitelmat	13	6.3 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteiden toteutuminen	32
1.3.3 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltaminen hankkeeseen	13	6.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	33
2 HANKKEEN TAVOITTEET	14	6.5 Vaikutukset maankäyttöön ja kaupunkirakenteeseen ja kaavoitukseen	33
2.1 Hankkeen tarkoitus ja tavoite	14	6.5.1 Kaupunkirakenteen kehittämisen lähtökohtia	33
2.2 Hankkeen tavoitteet teemoittain	14	6.5.2 Vaihtoehtojen vaikutukset kaupunkirakenteen kehittämismahdollisuuksiin	34
2.2.1 Liikennejärjestelmätavoite	14	6.5.3 Vaihtoehtojen edellyttämät kaavamuuotokset	39
2.2.2 Maankäyttötavoite	14	7 IHMISTEN ELINOLOT JA VIIHTYVYYS	40
2.2.3 Keskustan elinvoimaisuustavoite	14	7.1 Lähtötiedot ja menetelmät	40
2.2.4 Ympäristötavoite	14	7.2 Nykytilanne	40
2.2.5 Valtatietavoite	14	7.3 Vaikutukset	42
3 VAIHTOEHDOT	15	7.4 Asukkaiden näkemykset ja kannanotot	43
3.1 Vaihtoehdot ja niiden muodostamisen periaatteet	15	8 MELU	44
3.2 Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot	16	8.1 Lähtötiedot ja menetelmät	44
3.2.1 Vaihtoehto 0, nykyinen väylä	16	8.2 Nykytilanne	44
3.2.2 Vaihtoehto 0+, nykyinen väylä parannettuna tasoliittymän	16	8.3 Vaikutukset melutilanteeseen	45
3.2.3 Vaihtoehto 1, Onkiniemen lyhyt tunneli ja eritasoliittymät	17	8.4 Meluntorjuntatarve suunnittelualueella	46
3.2.4 Vaihtoehto 2, tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli	17	8.5 Julkisivumelutarkastelut	48
3.3 Aiemmin tutkitut ja karsitut vaihtoehdot karsintaperusteineen	17	9 TÄRINÄ JA RUNKOMELU	49
3.4 Yleisön esittämät ratkaisuehdotukset ja ideat	19	9.1 Louhinnan ja muun rakentamisen aiheuttama värinä	49
3.5 Kehitysvaihtoehto 1B	23	9.2 Runkomelu	49
3.6 Kehitysvaihtoehto 2B	24	9.3 Vaikutukset Särkänniemen delfiineihin	49
4 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY	25	10 PÄÄSTÖT JA ILMANLAATU	50
4.1 Ympäristövaikutusten selvittäminen ja YVA-menettely tiesuunnittelun suunnittelujärjestelmässä	25	10.1 Lähtötiedot ja menetelmät	50
4.2 Ympäristövaikutusten arviointia ohjaava ja hankkeen vaikutusten arviointiin vaikuttava lainsäädäntö	25	10.2 Nykytilanne	51
4.3 Arviointimenettelyn osapuolet	25	10.3 Vaikutukset	51
4.4 YVA-menettelyn vaiheet	26	11 MAISEMA JA KULTTUURIPERINTÖ	57
4.5 Osallistuminen ja vuoropuhelu	26	11.1 Lähtötiedot ja menetelmät	57
4.5.1 Yleisötilaisuudet	26	11.2 Nykytilanne	57
4.5.2 Muu tiedottaminen ja vuoropuhelu	27	11.3 Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan	61
4.5.3 Rantaväylä mediassa	28	11.4 Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön	61
4.6 YVA-ohjelmasta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden huomioonottaminen	28	12 LUONNONOLOT	65
4.7 YVA-menettelyn välittyminen päätöksentekoon ja jatkosuunnitteluun	28	12.1 Lähtötiedot ja menetelmät	65
		12.2 Nykytilanne	66
		12.3 Vaikutukset	66

13 PINTAVEDET JA POHJAVEDET	67
13.1 Lähtötiedot ja menetelmät	67
13.2 Nykytilanne	67
13.3 Vaikutukset pintavesiin	68
13.4 Vaikutukset pohjavesiin	69
14 LUONNONVARAT	70
14.1 Lähtötiedot ja menetelmät	70
14.2 Vaikutukset	70
15 MAA- JA KALLIOPERÄ	71
15.1 Lähtötiedot ja menetelmät	71
15.2 Nykytilanne	71
15.3 Vaikutukset	74
16 LIIKENNE JA LIIKENNEVÄYLÄT	78
16.1 Lähtötiedot ja menetelmät	78
16.2 Nykytila	78
16.3 Vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen ja liikenneturvallisuuteen	80
17 PATOTURVALLISUUS	86
17.1 Lähtötiedot ja menetelmät	86
17.2 Tammerkosken patojen ja rantamuurien kunto ja korjaustarpeet	86
17.3 Vaikutukset	86
18 ILMASTONMUUTOKSEN HILLITSEMISEN JA SOPEUTUMISEN NÄKÖKULMA	87
18.1 Lähtötiedot ja menetelmät	87
18.2 Näsijärven vedenpinnan vaihteluihin varautuminen	87
18.3 Kasvihuonekaasupäästöt	87
19 HAITTOJEN EHKÄISY JA LIEVENTÄMINEN	88
19.1 Haittojen ehkäisyn ja lieventämisen yleisperiaatteet	88
19.2 Pohja- ja pintavedet	88
19.3 Pilaantuneet maat	88
19.4 Räjätystyöt ja louhinta	88
20 VAIHTOEHTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN VERTAILU	89
21 HANKKEEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN YHTEENVETO	94
22 ALUSTAVA ESITYS SEURANTAOHJELMAKSI	95
23 HANKKEEN TOTEUTTAMISEN EDELLYTTÄMÄT SUUNNITELMAT, LUVAT JA PÄÄTÖKSET	96
24 HANKKEEN SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSAIKATAULU	97
25 LÄHTEET	98
LIITTEET	101

LIITELUETTELO

Liite 1	Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta
Liite 2	Arvioitujen vaihtoehtojen esisuunnitelmakartat ja pituusleikkaukset
Liite 3-1	Meluvyöhykekartat, nykyinen meluntorjunta
Liite 3-2	Meluvyöhykekartat, meluntorjuntatarve
Liite 3-3	Julkisivumelutarkastelut

1 HANKE

1.1 Suunnittelualueen, hankkeen ja suunnittelun erityispiirteitä

Tampereen Rantaväylän (Paasikiventie, Kekkosen- tie) ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) koskee Santalahden ja Naistenlahden välisen tie- jakson kehittämisvaihtoehtojen esi- ja yleissuun- nittelua. Rantaväylän lisäksi ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkastellaan tarvittavilta osin myös kaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa laajem- min.

Paasikiventien ja Kekkosen tien keskimääräinen vuo- rokausiliikenne suunnittelualueella vaihteli vuonna 2009 tiejaksoittain välillä 32 800–42 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskasta liikennettä tieosuudella kulkee keskimäärin 3,3 %. Sivusuunnalta vilkkaim- mat suunnitteluosuuden liittymät ovat Sepänkadun ja Näsijärvenkadun liittymät.

Rantaväylän liikenne on vilkkaimmillaan perjantai- iltapäiväisin. Lauantai-iltapäivää lukuun ottamatta viikonloppuina liikenne on arkipäiviä vähäisempää. Vilkkain liikennevirta painottuu arkena aamulla län- nestä itään ja iltapäivällä idästä länteen. Iltapäivän liikennevirran huippu sijoittuu klo 15 ja 16 välille. Tämä iltahuipputunnin liikenne on noin 10 %:ia koko vuorokausiliikenteestä.

Rantaväylän liikennemääriin ja sitä kautta liiken- teelliseen toimivuuteen vaikuttaa vaihtoehtoisten ohikulkuyhteyksien, läntisen kehätien (valtatie 3) ja itäisen kehätien (valtatie 9) toimivuus ja välityskyky. Myös osa Tampereen katuverkosta, kuten Pispalan valtatie ja Satakunnankatu, vaikuttavat suunnittelu- osuuden Rantaväylän liikennemääriin. Tampereen kaupunkiseutu on vuosikymmeniä asukasluvultaan voimakkaasti kasvanut ja kasvun on ennustettu jatkuvan myös lähivuosikymmeninä. Kaupungin si- säisiin ja kaupunkiseudun liikennevirtoihin on odo- tettavissa kasvua ja toimivien liikennejärjestelyiden toteuttamiseksi on paineita.

Rantaväylän nykyinen sijainti ja erittäin runsas lii- kenne rajoittavat Tampereen keskustan kohdalla Näsijärven rantavyöhykkeen virkistyskäyttömah- dollisuuksia, maankäytön kehittämistä ja aiheuttava kaupunkirakennetta hajauttavaa estevaikutusta.

Hämeen tiepiiri (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY- keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastualue)



Kuva 1.1. Armonkalliota ja nykyinen Kekkosen tie, joka ylittää Naistenlahden voimalaitokselle johtavan ratakä- jonin Naistenlahden risteyskallioilla.

ja Tampereen kaupunki ovat laatineet suunnitelmia Tampereen Rantaväylän kapasiteetin parantamiseksi ja suunnittelualueen kehittämiseksi. Keskustan 2.3.2006 voimaan tulleen liikenneosayleiskaavan hyväksymisen yhteydessä tehtiin päätös, että liiken- neratkaisu perustuu niin sanottuun pitkään tunneli- vaihtoehtoon ja jatkosuunnittelua tehdään kyseisen ratkaisun pohjalta.

Suunnittelualueella ei ole sellaista oikeusvaikutteis- ta yleiskaavaa, jossa alueen maankäyttöratkaisujen vaikutukset olisi selvitetty tyhjentävästi.

Rantaväylän suunnittelu- ja päätöksentekohistori- aan ovat vaikuttaneet Näsijärven rantaviivaa seu- raavan nykyisen tien liittymistä aiheutuvat liikenteel- liset ongelmat, sijainti Tampereen kaupungin ytimen tuntumassa ja monia mahdollisuuksia sisältävällä ydinkeskustan pohjoisella ranta-alueella, liikenne- väylien liikennetunnelien erityispiirteet ja patoturvallisuuskysymykset.

Nykyisen kaltaisen Rantaväylän liikenteelliset on- gelmat on tiedostettu jo 1970–1980-luvuilla. Ranta- väylän kehittämistarpeita on tarkasteltu 1980-luvun

lopulta lähtien. Suunnitteluprosessi on ollut pitkä ja sisältänyt teknisiä näkökohtia punnitsevia esi- suunnitelmia ja -selvityksiä, joissa ei ole ollut tar- koituksenmukaista käydä laajempaa vuoropuhelua yleisön kanssa. Vuosikymmeniä kestäneen suun- nitteluprosessin myötä on syntynyt selkeä käsitys vaihtoehtoista, jotka ovat teknisesti ja taloudellisesti mahdollisia.

Rantaväylän ympäristövaikutusten arviointiin sisäl- tyy useiden erityyppisten kehittämiskäytösten tutki- minen. Ennen YVA-menettelyn alkamista pitkä tun- neli -vaihtoehdosta oli ehditty laatia tiesuunnitelman esikopio. Ympäristövaikutusten arviointia varten on tehty kaikista arvioitavista vaihtoehtoista esisuunni- telmat yhtenevällä suunnittelutarkkuudella.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydes- sä saatujen mielipiteiden ja lausuntojen perusteella suunnittelua jatketaan yhden valittavan vaihtoehtoon viimeisteleminen maantieläin mukaiseksi yleis- suunnitelmaksi, jonka hyväksyy Liikennevirasto. Mikäli valituksi tulee pitkä tunneli, ovat jo laaditut tiesuunnitelma-aineistot viimeisteltävissä tiesuun- nitelmaksi melko nopeassa aikataulussa. Jos jokin muu vaihtoehto osoittautuu ympäristövaikutusten, kustannusten sekä muiden päätöksentekoon vaikut- tavien seikkojen perusteella muita suotuisammaksi, joko pitäydytään nykyisen kaltaisessa tiessä tai edellytetään jatkosuunnittelussa uuden tiesuunnitel- man laatimista.

Suunnittelualue Naistenlahden, Mustalahden ja Santalahden muodostamalla Näsijärven rantavyö- hykkeellä on haasteellinen, mutta myös kaupunki- kehittämisen mahdollisuuksia avaava. Rantaväylän tieratkaisu liittyy olennaisesti Tampereen keskustan kehittämiseen, kaupunkirakenteellisten esteiden minimoimiseen sekä itä-länsisuuntaisten ja pohjois- eteläsuuntaisten kaupungin sisäisten katu- ja virkis- tysyhteyksien kehittämiseen.

1.2 Rantaväylän rakentamis- ja suunnitteluhistoriaa

Valtakunnantie Pispalan etelärantaan

Tampereen keskustan sijainti kahden suuren järven välissä on tuonut haasteita jatkuvasti kasvavan lii- kenteen järjestämiseksi. Jo 1930-luvun lopulla tuli il- meiseksi, että Pispalan valtatie ei ollut riittävä yhteys kasvavan kaupunkiseudun ja seudun läpikulkevan liikenteen tarpeisiin. Vuonna 1945 Tie- ja vesiraken- nushallitus linjasi Helsinki–Vaasa-valtatietä Pispalan kautta. Tätä valtakunnantietä kaavailtiin alkuun Pyy- nikin harjun eteläpuolitse Pyhäjärven rantavyöhyk- keelle. Tätä silmällä pitäen Tampereen keskustan eteläreunaan toteutettiin 1950-luvulla Tampereen valtatie Ratinasta Hämeenpuistoon.

Väylän toteuttaminen Näsijärven rantaan

1960-luvulla autokanta lisääntyi radikaalisti ja uusi tie kapealle kannakselle tuli ajankohtaiseksi. Py- häjärven rantaan toteutettavasta tiestä luovuttiin ympäristönäkökohtien vuoksi ja korvaava Paasiki- ventie toteutettiin harjun pohjoispuolelle Näsijärven rantavyöhykkeelle. Suunnitelmiin jäi ajatus yhdistää Paasikiventie Santalahdesta Pyyntien tunnelin avul- la Tampereen valtatiehen.

Vaitinaron ja Naistenlahden välillä osuudella Nä- sijärven rantavyöhyke on perinteisesti ollut pääosin teollisuuskäytössä ja asumaton. Rantavyöhykettä on vuosikymmenien saatossa voimakkaasti täytet- ty. Tien ja maatäyttöjen myötä esimerkiksi Santa- lahdesta sijaitsevan entisen Tulitikkutehtaan sekä Armonkallion asuntoalueen yhteys Näsijärven on katkennut.

Rantaväylä yhteiseksi pääväyläksi

Tampereen Rantaväylän Paasikiventien ja Keko- sentien osuus on toteutunut nykyiseen muotoonsa vaiheittain kaupunkiseudun ja ajoneuvoliikenteen kasvun myötä. Paasikiventie valmistui lännestä Nokian moottoritiltä Mustaanlahteen, Näsijärven- kadun liittymään vuonna 1973. Samana vuonna valmistui rakennussuunnitelma tien jatkamisesta Kekkosen tien Tammerkosken yli 1-ajorataisena ja 2-kaistaisena Kalevan puistotielle asti. Tämä osuus otettiin liikenteen käyttöön vuonna 1975. Tammerkosken ylityksessä, Naistenlahden sillan



Kuva 1.2. Santalahden maankäyttöä ja Haarlan paperitehdas ennen Paasikiventien rakentamista. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaajat kuvassa ylhäällä vasemmalla Mauno Mannelin ja kuvassa ylhäällä oikealla kuvaaja tuntematon.



Kuva 1.3. Armonkallion edustan Soukanlahtea ennen Kekkosen tietä ja Soukkapuiston maatyttöä. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Ensio Kauppila 1957.

tilavarauksessa ja Rauhaniementien risteys­sillassa varauduttiin tien leventämiseen myöhemmin 2-ajorataiseksi. Vuonna 1973 Kekkosen­ tien rakennus­ suunnitelman rinnalla valmistui myös yleissuunnitelma tien jatkamisesta 2-ajorataisena, 4-kaistaisena ja eritasoliittymän varustettuna Kalevan puistotieltä Petsamon kaupunginosan läpi Messukyläntielle asti. Yleissuunnitelman ennustevuotena oli vuosi 1985. Vuosina 1987–1989 Kekkosen­ tie rakennettiin avo­ leikkauksena Petsamon kaupunginosan läpi, tällöin Kekkosen­ tie yhdistyi Hervannan valtavyylään ja eritasoliittymän välityksellä Teiskontiehen.

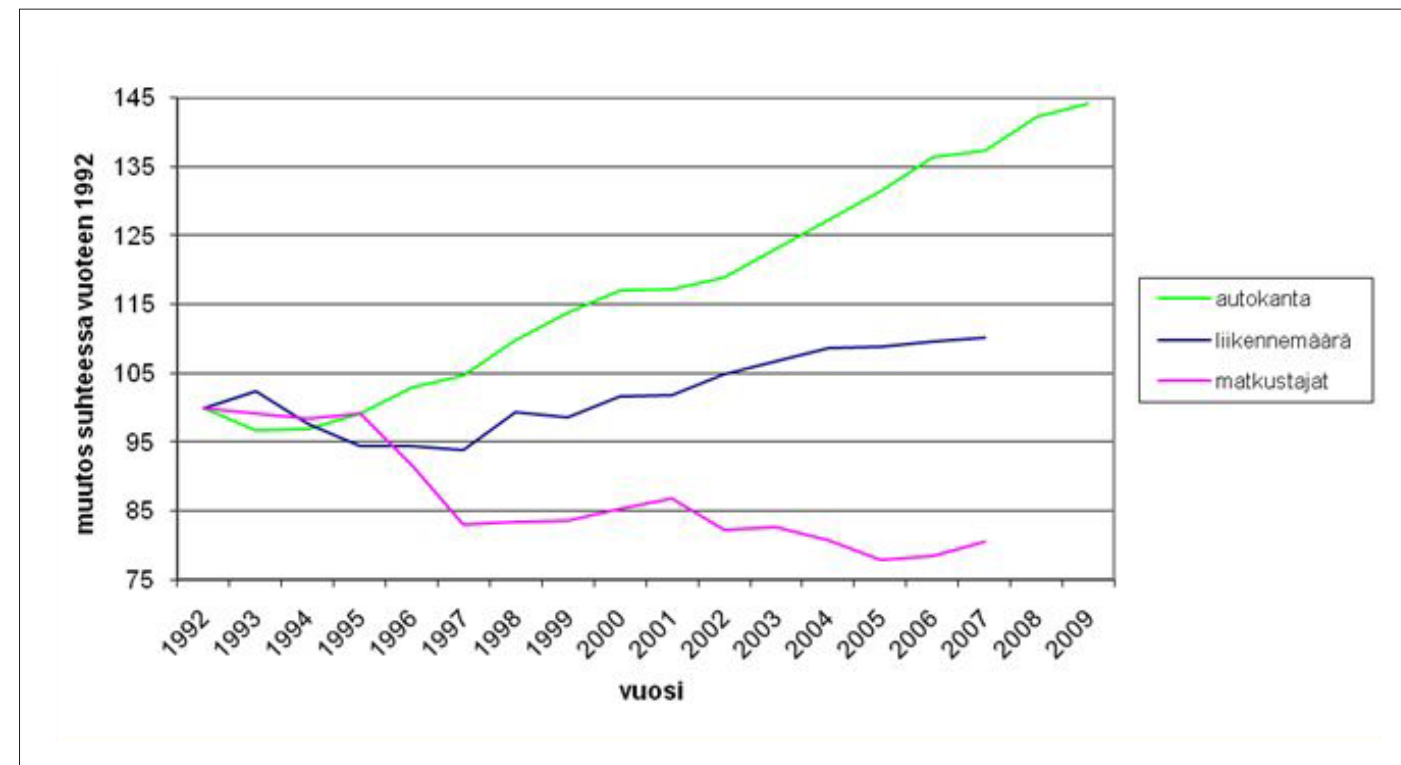
Välityskyvyn parantaminen

1980-luvulla tuli ilmeiseksi, että Paasikiventien vä­ lityskyky ei ole riittävä, ongelmana olivat varsinkin Sepänkadun ja Näsijärvenkadun liikennevalo-ohjatut liittymät. Väylästä tehtiin alustava yleissuunnitelma vuonna 1987, jonka jälkeen kaavoitusvirasto jatkoi vaihtoehtojen tarkastelua. Tampereen kaupungin­ hallitus päätti helmikuussa 1990, että suunnittelua jatketaan ratkaisun pohjalta, jossa Paasikiventie johdetaan tunnelissa Santalahdesta Mustalahteen Onkiniemen alitse. Vuonna 1990 valmistui Tampe­ reen kaupungin teettämä yleissuunnitelma, jossa

varauduttiin vuoden 2010 ennustetilanteen liikenne­ määriin. Yleissuunnitelmassa määriteltiin Santalah­ den eritasoliittymän ja Onkiniemen tunnelin muoto. Mustalahden kohdalla päädyttiin sillratkaisuu­ n, jos­ sa liikenteen päävirta tulee sillalle ja liittyvät kadut risteävät alapuolelta. Santalahden eritasoliittymään jäi yleissuunnitelmassa vielä varaus Pyynikin tunne­ lille. Vuonna 2001 tuli voimaan 1998 laadittu asema­ kaava, jossa on Onkiniemessä varauduttu tunnelin läntisen suuaukon toteuttamiseen.

Rantaväylän muuttaminen valtakunnanväyläksi

Vuonna 1994 valmistui tiesuunnitelma Paasikiven­ tien, Kekkosen­ tie ja Teiskontien muuttamisesta Vai­ tinaronkadun ja Luhtaankadun väliltä kaupungin kadusta valtion ylläpitämäksi yleiseksi tieksi. Tie­ suunnitelma sisälsi tien välityskykyä parantavia toi­ menpiteitä. Tiesuunnitelman ratkaisujen pohjalta on toteutettu Simppoonkadun liittymä Paasikiventielle, Paasikiventien jakaminen 2-ajorataiseksi Haarlan mutkassa sekä ramppijärjestelyjä Kalevan puisto­ tien ja Teiskontien eritasoliittymissä. Hallinnollinen muutos kaupungin kadusta valtion tieksi toteutui vuonna 1995 asemakaavojen vahvistuttua.



Kuva 1.4. Liikennemäärien, autokannan ja liikennelaitoksen matkustajamäärien kehitys Tampereella vuosina 1992–2009. Lähde: Tampereen teknillisen yliopiston TALLI-liikennemallin taustatiedot.



Kuva 1.5. Vuoteen 1975 asti Paasikiventie ulottui lännestä Mustalahteen, Näsijärvenkadun liittymään. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Reino Branthin.



Kuva 1.6. Ilmakuva 1930-luvulta. Puutalovaltainen Armonkallio rajautui Näsijärveen. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, valokuvaamo N. Rasmussen.

Lopulta vuonna 1997 Kekkosen tie levennettiin 2-ajorataiseksi ja 4-kaistaiseksi Mustalahden ja Naistenlahden väliseltä osuudelta. Samassa yhteydessä Tampellan esplanadi yhdistettiin uudella liikennevallo-ohjatulla tasoliittymällä Kekkosen tiehen.

Tunneliratkaisujen esilletulo

Tampellan perinteinen tehdasalue Tammerkosken itäpuolella vapautui teollisuuskäytöstä 1990-luvulla. Alueen uudelleenkäytöstä järjestettiin vuosina 1990–1991 aatekilpailu, jonka pohjalta rautatien eteläpuoleinen niin sanottu Kanta-Tampellan alue on rakentunut kaupunkimaiseksi asuin- ja teollisuusalueeksi. Alueella on runsaat 3 000 asukasta ja lähes 3 000 työpaikkaa. Rautatien pohjoispuoliselle niin sanotulle Ranta-Tampellan alueelle oli kilpailun voittajatyössä esitetty Kekkosen tien eteläpuoliselle osalle toimitiloja ja Kekkosen tien pohjoispuolelle Näsijärven ranta-alueelle asuntoja.

Ranta-Tampellan maankäytöstä ja Kekkosen tien luonteesta laadittiin 2000-luvun alkupuolella erilaisia selvityksiä. Tarkastelujen yhteydessä tultiin siihen tulokseen, että Ranta-Tampellan hyödyntämistä rajaa merkittävästi alueen halki kulkeva erittäin vilkasliikenteinen Kekkosen tie. Alkuun selvityksissä luonnosteltiin Kekkosen tien kattamista betonitunneliin tai toteuttamista tunneliin Mustalahden ja Naistenlahden väliseltä osuudelta.

Pitkä tunneli, liikenneosayleiskaava, kehittämisselvitys ja esisuunnitelma

Vuonna 2002 Tampereen kaupunginjohtaja nimesi työryhmän valmistelevaan Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavaa. Liikenneosayleiskaavan tavoitteena oli määritellä keskustan liikenteen tavoiteverkko. Liikenneosayleiskaavan valmistelun yhteydessä arvioitiin myös keskustan läpikulkuliikenteen yhteyksiä, tästä tarkemmin luvussa 3.3.

Liikenneosayleiskaavan rinnalla laadittiin tarkasteluja Paasikiventien ja Kekkosen tien liittymäjärjestelyistä, muun muassa vuonna 2003 valmistuneessa ideasuunnitelmassa luovuttiin Paasikiventien Sepänkadun kohdan eritasoliittymän kehittämisestä. Liikenneosayleiskaavan taustaselvitysten perusteella luovuttiin Pyynikin tunnelin varauksesta sekä kehittyi ajatus Rantaväylän pitkästä tunnelista, joka alkaisi Santalahdessa Onkiniemen tunnelin mukaisesti ja päättyisi Naistenlahdessa Tampellan tunnelin mukaisesti.

Liikenneosayleiskaavan rinnalla teetettiin kehittämisselvitys, jossa tarkasteltiin kantatien 65 ja valtatie 12 (Vaasantie, Paasikiventie, Kekkosen tie ja Teiskontie) kehittämissuunnitelmaa välillä Ylöjärven Metsäkylä Tampereen Alasjärvi. Kehittämisselvityksessä tielle vakiintui nimi Tampereen Rantaväylä. Kehittämisselvityksessä esitettiin Rantaväylälle Tampe-

reen keskustan kohdalle tunnelia Santalahdesta Naistenlahteen. Pitkän tunnelin vaihtoehdoksi jäi kehittämisselvitykseen Onkiniemen lyhyt tunneli ja pintaratkaisu Ranta-Tampellassa. Pitkästä tunnelista laadittiin erillinen esisuunnitelma vuonna 2004, jossa varmistettiin ratkaisun tekninen toteuttamiskelpoisuus.

Lopulta keskustan liikenneosayleiskaavaan tuli kolme pääverkkohanketta, pikaraitiotie, Rantaväylän tunneli ja Ratapihankadun liittäminen Kekkosen tiehen. Keskustan liikenneosayleiskaavaehdotus 12.9.2005 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.1.2006. Kaavasta ei valittu. Kaava astui voimaan kuulutuksella 2.3.2006. Liikenneosayleiskaavan verkko tulee ottaa huomioon asemakaavoituksessa, muussa maankäytön suunnittelussa ja liikenteen suunnittelussa.

Tunnelin tiesuunnittelun jatkaminen, asemakaavoituksen valmistelu ja YVA-menettely

Elokuussa 2007 Tampereen kaupunginvaltuusto teki päätöksen asemakaavoituksen ja tiesuunnittelun jatkamisesta keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti. Päätöksen mukaan työtä jatketaan siten, että valtatie 12 toteutetaan pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti ja sen eri rahoitusvaihtoehdot tuodaan

kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuuston arvioitavaksi ennen lopullista päätöksentekoa.

Esisuunnitelman (2004) pohjalta kaupunki ja Tiehallinnon Hämeen tiepiiri käynnistivät tiesuunnitelman laadinnan ja kaupunki rinnakkaisen kaavoitustyön maanalaisesta asemakaavasta ja eritasoliittymien edellyttämistä asemakaavamuutoksista. Marraskuussa 2008 Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi Tiehallinnon kanssa tehtävän sopimuksen tunnelin rahoituksesta.

Pirkanmaan ympäristökeskus katsoi päätöksessään 23.8.2007, että ennen tiesuunnitelmaa ja asemakaavoitusta on tehtävä hankkeesta YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Tampereen kaupunki valitti ympäristökeskuksen päätöksestä Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen syyskuussa 2007. Hallinto-oikeuden ympäristökeskuksen näkökantaa puoltava päätös tuli 29.6.2009. Päätöksen myötä tiesuunnitelman ja asemakaavojen laadinta keskeytettiin ja käynnistettiin ympäristövaikutusten arviointimenettely. Pitkän tunnelin tiesuunnitelma koottiin esikokiosiksi joulukuussa 2009.



Kuva 1.7 Kekkosen tien ja Ranta-Tampellan kehitysvaiheita: Kerrostalovaltaisen Armonkallion yhteys Näsijärveen on katkennut maantäyttäjien myötä, Kekkosen tie 1-ajorataisena ja Kekkosen tie 2-ajorataisena. Arkistolähde kahdessa ensimmäisessä kuvassa: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaajat Eino R. Laaksonen 1970-luku (vasen kuva) ja Elmar Bandermann 1980–90-luvulla (keskimmäinen kuva). Kuva oikealla: Ville-Mikael Tuominen.

mäisessä kuvassa: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaajat Eino R. Laaksonen 1970-luku (vasen kuva) ja Elmar Bandermann 1980–90-luvulla (keskimmäinen kuva). Kuva oikealla: Ville-Mikael Tuominen.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat, selvitykset ja päätökset

1.3.1 Alustava rahoituspäätös

Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman mukaan ”Hallitus linjaa vaalikauden alussa eduskunnalle annettavalla selonteolla liikennepolitiikan pitkän aikavälin suuntaviivat. Selonteko pitää sisällään vaalikauden 2007–2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Samassa yhteydessä selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin.”

Liikenne- ja viestintäpoliittisen ministerityöryhmän rahoitusesitykset vuosiksi 2009–2011 sisälsivät muun muassa vaalikaudella 2007–2011 alkavat hankkeet, joissa Tampereen Rantaväylä oli mukana. Esityksen mukaan Valtatie 12 Tampereen Rantaväylä -hankkeessa käytetään aikaistamisrahoitusta, jolloin valtion maksut alkavat vuonna 2015.

1.3.2 Tie- ja katusuunnitelmat

Tampereen kaupunki ja Tiehallinto ovat laatineet Rantaväylään liittyviä suunnitelmia ja selvityksiä, joista tärkeimmät viimeaikaiset ovat:

- Paasikiventien yleissuunnitelma välillä Santalahdi–Näsin silta. Tampereen kaupunki. 1990.
- Paasikiventie (vt 12) Onkiniemen ja Mustalahden kohdalla, KytKentä Tampellan tunneliin, ideasuunnitelma. Tampereen kaupunki ja Tiehallinto. 2003.
- Tampereen Rantaväylän (vt 12 ja kt 65), Ylöjärvi, Tampere – Kehittämisselvitys. Tiehallinto, Tampereen kaupunki ja Pirkanmaan liitto. 2004.
- Rantaväylän tunneli, esisuunnitelma. Tampereen kaupunki ja Tiehallinto. 2004.
- Tampereen Rantaväylän kehittämisvaihtoehto, kooste aikaisemmista selvityksistä: pintavaihtoehto, Onkiniemen lyhyt tunneli ja Mustalahden eritasoliittymä, Tampellan ja Naistenlahden liittymät. Tampereen kaupunki ja Tiehallinto. 2007, tarkistettu 2008.
- Vt 12 Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen, tiesuunnitelma. Tampereen kaupunki ja Tiehallinto. 2009.
- Vt 12, Rantaväylän tunneli, Tampere, tiesuunnitelma, esikopio 16.12.2009. Tampereen kaupunki ja Tiehallinto. 2009.

- Ratapihankadun yleissuunnitelmaluonnos. Tampereen kaupunki. 2010.

Rantaväylän suunnitteluratkaisuista ei ole tehty oikeusvaikutteisia maantielain mukaisia päätöksiä.

1.3.3 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltaminen hankkeeseen

Pirkanmaan ympäristökeskuksen päätös arviointimenettelyn soveltamisesta

Pirkanmaan ympäristökeskus teki päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta hankkeeseen 23.8.2007 (Dnro PIR-2004-R-5-53).

Päätöksen mukaan Rantaväylän tunnelihankkeeseen tulee soveltaa YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Päätöksessä todetaan, että ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVAL) 4 §:n mukaan arviointimenettelyä sovelletaan asetuksella tarkemmin säädettäviin hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joista Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen täytäntöön paneminen edellyttää arviointia taikka joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia Suomen luonnon ja muun ympäristön erityispiirteiden vuoksi.

Lain 4 § 2 ja 3 momenttien mukaan arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin kuin edellä tarkoitettuun olennaiseen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, arviointia edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Harkittaessa lain mukaan vaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa otetaan lisäksi huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

YVA-asetuksen hankeluettelon 9c-kohdan mukaan arviointimenettelyä sovelletaan vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen neli- tai useampiväyläisen uuden tien rakentamiseen. Tunnelihanke ei ole pituudeltaan YVA-asetuksen 6 §:n hankeluettelon tarkoittama hanke.

Päätöksen perusteluissa todetaan, että tunnelin kautta kulkeva liikennemäärä olisi merkittävä, ja

tältä osin hanke on rinnastettavissa kooltaan hankeluettelon liikennehankkeisiin. Hanke sijaitsee Tampereen keskustassa, ja alittaa Tammerkosken. Tunnelin linjaus on esisuunnitelmassa Yläkosken padon kohdalla, jonka patoturvallisuusluokitus on P (huom. vastaa 1.10.2009 voimaan astuneen patoturvallisuuslain tarkoittamia 1-luokan patoja).

Tunnelille on olemassa liikennejärjestelmässä ja maankäytön varauksissa mahdollisia vaihtoehtoja, joiden ympäristövaikutukset eivät kohdistu patoturvallisuuteen. Lisäksi Tammerkosken patorakenteet ovat asiantuntijalausunnon mukaan heikkokuntoiset. Padon omistaja on laatinut vaiheistetun korjaussuunnitelman Tammerkosken eri padoille ja reunarakenteille. Epävarmuutta riskin arviointiin aiheuttaa kuitenkin, että patojen kuntoarviointi on kesken.

Tunnelin rakentaminen voi todennäköisesti aiheuttaa merkittäviä riskejä, jotka kohdistuvat suureen väestömäärään. Riskit kohdistuvat välillisesti Tammerkosken kansallismaisemaan ja sen merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Tunnelin liikenteeseen liittyy onnettomuusriskejä, joiden hallinta poikkeaa pintaväylän riskeistä. Tunnelin teknistä turvallisuutta koskevat erityiset säädökset, joiden mukaan tunneli on mahdollista suunnitella. Tunnelin pitkittäistuuletus suuaukkojen kautta ulos heikentää ilmanlaatua ja melutilannetta merkittävästi suuaukkojen lähialueella. Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin tiheästi asutulle keskusta-alueelle ja siten merkittävään asukasmäärään.

Hankkeeseen liittyvillä murskauslaitoksilla ja mahdollisilla louheen läjityksillä voi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia tunnelin rakentamisen aikana lähialueilla. Louhinnan haitat kohdistuvat esisuunnitelman mukaan tunnelilinjan yläpuolella sijaitseviin asuinrakennuksiin. Vaikutukset siirtyvät louhinnan edetessä, ja kestävät yhteensä 1–4 vuotta.

Lisäksi tunnelihankkeella ja sen rakentamisella voi olla merkittäviä haitallisia yhteisvaikutuksia terveyteen ja viihtyvyyteen tunnelista länteen Paasikiventien mahdollisen leventämisen kanssa ja tunnelin itäpuolella uuden Ratapihankadun kanssa.

Rantaväylän tunnelihankkeella on todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia ottaen huomioon edellä mainitut hankkeen ominaisuudet, sijainti ja luonne.

Hämeenlinnan hallinto-oikeuden päätös

Tampereen kaupunki teki edellä mainitusta päätöksestä valituksen, jonka Hämeenlinnan hallinto-oikeus hylkäsi 29.6.2009 (02004/07/5199).

Päätöksen yhteenvedossa todetaan, että ottaen erityisesti huomioon hankkeen koko ja suuri louhintatyö, hankkeen sijainti Tampereen kaupungin keskusta-alueella ja osin kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella sekä hankkeen vaikutusalue ja lisäksi hankkeen vaikutukset patoturvallisuuteen sekä ilmanlaatuun ja meluun, rakennushanke todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan YVA-lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettujen hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Muun lain mukaisten selvitysten merkitys huomioon ottaen YVA-lain 5 §:n 2 momentin mukaisesti ennen hankkeen toteuttamista koskevan lupa- tai muun siihen rinnastettavan päätöksen tekemistä. Näillä jo tehdyillä tai tulevilla selvityksillä ja niiden tarkkuudella ei ole tässä vaiheessa ratkaisevaa merkitystä siihen nähden sovelletaanko hankkeeseen YVA-menettelyä vai ei. Ympäristökeskus ei ole ollut nyt valituksenalaisen päätöksen yhteydessä velvollinen päättämään siitä, mikä merkitys esitetyillä muun lain mukaisilla selvityksillä on.

Edellä mainituilla perusteilla ympäristökeskus on voinut päättää, että hankkeen osalta tulee suorittaa ympäristövaikutusten arviointimenettely. Ympäristökeskuksen päätöstä ei ole syytä muuttaa.

2 HANKKEEN TAVOITTEET

2.1 Hankkeen tarkoitus ja tavoite

Tampereen Rantaväylän kehittämisessä on tarkoitus löytää ympäristön, kaupunkirakenteen, liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta pitkälle tulevaisuuteen kestävä ratkaisu. Rantaväylän liikenteellinen toimivuus Tampereen sisääntulotienä ja osana valtakunnallista päätieverkkoa pyritään ylläpitämään niin, että olosuhteet eivät tulevaisuudessa huonone nykyisestä.

Rantaväylällä toteutettavien kehittämiskatsujen tulee parantaa Tampereen keskustan elinvoimaisuuden edellytyksiä, mahdollistaa Näsijärven rantavyöhykkeen kehittäminen osana kaupunkirakenteen tehokkuuden, toiminnallisuuden, viihtyvyyden ja esteettömyyden parantamista sekä tukea monipuolista, terveellistä ja turvallista kaupunkielämää.

Rantaväylän ratkaisut eivät saa rajoittaa julkisen liikenteen tai yleisesti rautatieliikenteen kehittämisedellytyksiä.

2.2 Hankkeen tavoitteet teemoittain

YVA-menettelyä ohjaava hankeryhmä on tiivistänyt Rantaväylän kehittämiselle välillä Santalahti–Naisstenlahti seuraavat tavoitteet. Tavoitteet on muodostettu Tampereen kaupungin, tienpitäjän, Tampereen kaupunkiseudun, Pirkanmaan maakunnan tavoitteista sekä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

2.2.1 Liikennejärjestelmätavoite

- Edistetään tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia kaupunkiseudulla. Saavutettavuus Tampereen keskustaan ja keskustasta säilytetään vähintään nykyisellä tasolla huolimatta kaupunkiseudun väestökasvusta.
- Liikennejärjestelmän tulee olla selkeä, matkojen suunnittelu ja liikkuminen tulee olla helppoa.
- Ohjataan Tampereen keskustaa sivuava liikenne mahdollisimman paljon pois keskustan katuverkolta.
- Vähennetään todennäköisyyttä joutua liikenneonnettomuuteen Rantaväylällä. Erityishuomio on kevyen liikenteen onnettomuusriskin vähentämisessä.
- Tuetaan julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen toiminta- ja kehittämismahdollisuuksia ja houkuttelevuutta.
- Pyritään ratkaisuihin, jotka eivät heikennä rautatieliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

2.2.2 Maankäyttötavoite

- Tuetaan Tampereen kaupunkiseudun rakennemuutosmallisuunnitelma 2030:n tavoitetta tiivistää keskustan alueen maankäyttöä.
- Vähennetään Rantaväylän kaupunkirakennetta erottavaa estevaikutusta. Pyritään kytkemään muun muassa Onkiniemen, Särkänniemen ja Lapinniemen asutus ja toiminnot nykyistä paremmin kävellen saavutettavina Tampereen keskustan alueeseen.
- Pyritään yhdistämään Tampereen keskustan ja Näsijärven rantavyöhyke nykyistä tiiviimmin toisiinsa avaamalla uusia mahdollisuuksia Näsijärven rannan käyttöön.

2.2.3 Keskustan elinvoimaisuustavoite

- Säilytetään Tampereen keskusta-alue kilpailukykyisenä asumisen, työskentelyn, kulttuurin ja kaupan alueena.
- Luodaan Näsijärven rantavyöhykkeelle korkeatasoinen viihtyisä kevyen liikenteen pääyhteys ja oleskeluympäristö Santalahden ja Naistenlahden satama-alueiden välille.
- Varmistetaan Särkänniemen toiminta- ja kehittämisedellytykset yhtenä Suomen merkittävimmistä matkailukohteista. Tuetaan mahdollisuuksia kytkeä Särkänniemi nykyistä tiiviimmin Tampereen ydinkeskustaan ja sen muihin matkailullisesti merkittäviin kohteisiin.
- Tuetaan Mustalahden satama-alueen kulttuurihistoriallisen luonteen säilyttämistä.

2.2.4 Ympäristötavoite

- Ennaltaehkäistään ja vähennetään asumis- ja oleskeluviihtyisyyttä heikentäviä ja ihmisten terveydelle aiheuttamia liikennemeluun ja päästöihin liittyviä haittoja ja riskejä.
- Mahdollistetaan viihtyvyyttä lisäävien, esteettömien toimintojen ja ratkaisujen toteuttamista Näsijärven rantaan.
- Pyritään vähentämään pohjaveden haitallisia muutoksia.
- Varaudutaan ennaltaehkäisemään poikkeuksellisiin luonnonoloihin liittyviä riskejä.
- Tavoitellaan suunnitelmallisia ratkaisuja, jotka vähentävät kasvihuonepäästöjä.
- Säilytetään valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja luonnonperinnön arvot.

2.2.5 Valtatietavoite

- Säilytetään Rantaväylä valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen yhteytenä.
- Turvataan valtakunnallisesti merkittävän tien välityskyvyllinen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Rantaväylä (valtatie 12) toimii kehätien (valtatie 3, valtatie 9) parina Tampereen kaupunkiseudulla. Rantaväylä ei saa ruuhkautua edes työmatkaliikenteen huipputunteina.
- Kehitetään Rantaväylää luonteeltaan kaupunkiväylänä.

3 VAIHTOEHDOT

3.1 Vaihtoehdot ja niiden muodostamisen periaatteet

Viranomaisten ja yleisön kannalta yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä vaihtoehtoasetelma helpottaa vaikutusten arviointia ja tavoitteiden toteutumisen tarkastelua. Tähän ympäristövaikutusten arviointiin on otettu mukaan nykyisen tien kaltaisia vaihtoehtoja sekä vaihtoehtoja, jotka ovat Pirkanmaan 1. maakuntakaavan mukaisia.

YVA-menettelyn jälkeen laadittavassa yleissuunnitelmassa voidaan ottaa huomioon vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa erilaisia yksityiskohtia. Kombinaatioiden suuresta määrästä johtuen kaikkien yksityiskohtien vaihtoehtoisia toteuttamistapoja ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella YVA-menettelyssä vertailtavina vaihtoehtoina. Suurin osa vaikutuksista saadaan arvioitua riittävän luotettavasti seuraavassa esitetyillä neljällä vaihtoehdolla.

YVA-menettelyn vaihtoehdot on muodostettu siten, että mukana on tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli -vaihtoehto, keskustan osayleiskaavan mukainen Onkiniemen tunneli -vaihtoehto eritasoliittymillä sekä aiemmissa suunnitteluvaiheissa määritetyt maksimitoimenpiteet, joilla Rantaväylää voidaan kehittää nykyisellä paikallaan maanpinnalla ilman eritasoliittymiä ja tunneliosuuksia. Vertailuvaihtoehtona on nykyinen tie nykyisellä liikenteellä ja vuoden 2030 ennustetilanteessa. Tutkittaviin vaihtoehtoihin ei ole sisällytetty toteuttamiskelpoisuudeltaan selvästi epätydyttäviä ratkaisuja tai kustannuksiltaan epärealistisia rakenteita.

YVA-menettelyssä on arvioitu seuraavien vaihtoehtojen ympäristövaikutukset:

- Ve 0, nykyinen väylä
- Ve 0+, nykyinen väylä parannettuna tasoliittymien
- Ve 1, Onkiniemen lyhyt tunneli ja eritasoliittymät
- Ve 2, tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli.

Vaihtoehtojen esisuunnitelmat

Pitkän tunnelin vaihtoehdosta on laadittu tiesuunnitelmaluonnos. Muut vaihtoehdot on suunniteltu YVA-menettelyn yhteydessä tarkkuudella, joka mahdollistaa vaihtoehtojen vertailun riittävällä tavalla, niin että keskeisimmät vaikutukset voidaan luotettavasti arvioida ja vaihtoehtojen erot voidaan havainnollisesti esittää.

Vaihtoehdoista on laadittu esisuunnitelmakartat mitakaavaan 1:2 000, pituusleikkaukset mittakaavaan 1:400 / 1:4 000 sekä ympäristöleikkaukset Santalahden, Mustalahden, Ranta-Tampellan ja Naistenlahden kohdilta, *liite 2*.

Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyy liikenneverkon kehittämiskäsit, joiden toteuttamisesta on selkeä tavoite riippumatta Rantaväylän kehittämiskäsit. Näin ollen kaikkiin YVA-menettelyn vertailtaviin vaihtoehtoihin sisältyy Ratapihankatu yhdistettynä Kekkosen tien sekä Paasikiventien ja Sepänkadun joukkoliikennekaistat. Joukkoliikennekaistoista on valmis tiesuunnitelma.

Paasikiventien ja Sepänkadun lisäkaistat kaikissa vaihtoehdoissa

Paasikiventien ja Sepänkadun lisäkaistat perustuvat vuonna 2009 valmistuneeseen tiesuunnitelmaan, joka on hyväksymismenettelyssä. Tiesuunnitelmasa on esitetty seuraavia muutoksia nykyisiin väyliin:

- Sepänkatu levennetään koko matkaltaan 4-kaistaiseksi.
- Paasikiventielle toteutetaan kolmannet kaistat Lielahdenkadulta Sepänkadulle ja Simppoonkadulta Enqvistinkadulle.
- Liittymiin toteutetaan joukkoliikenteelle liikennevalojen ohituskaistat Simppoonkadun, Rantatien, Vaitinaronkadun, Enqvistinkadun ja Lielahdenkadun liittymiin.
- Sepänkadun ylittävä suojatie Paasikiventien liittymässä korvataan Sepänkadun alittavalla kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Paasikiventien ylittävä suojatie Rantatien liittymässä korvataan kevyen liikenteen ylikulkukäytävällä.

Ratapihankatu kaikissa vaihtoehdoissa

YVA-menettelyn kaikkiin vertailtaviin vaihtoehtoihin, myös vaihtoehtoon 0, sisältyy Ratapihankadun jatke Åkerlundinkadulta Kekkosen tielle asti. Ratapihankadusta on parhaillaan yleissuunnittelu käynnissä ratapiha-alueen asemakaavoitustyön rinnalla. YVA-menettelyn vaihtoehtoihin sisältyy Ratapihankadun yleissuunnitelmaluonnoksen ratkaisut, joissa Ratapihankadulta on yhteys Erkkilänsillalle Väinölänkadun ja Peltokadun kautta ja Naistenlahdenkadun kautta Lapintielle ja Rauhaniementielle. Suunnitelmaan sisältyy myös Naistenlahdenkadun, Lapintien ja Pohjalankadun liittymäalueen uudelleenjärjestely rakentamalla uudelleen Lapintien Kastinsilta.

Vaihtoehdoissa 0, 0+ ja 1 Ratapihankatu kytketään nykyiseen Kekkosen tien Naistenlahden risteys sillat säilyttäen. Nykyiset rampit Kekkosen tieltä lännestä ja Kekkosen tielle länteen yhdistetään Ratapihankatuun uudella kiertoliittymällä. Kiertoliittymästä on uusi ramppi Kekkosen tielle idän suuntaan. Näistä ratkaisuksista on laadittu esisuunnitelma YVA-menettelyn yhteydessä.

Vaihtoehdossa 2 Ratapihankadun pohjoispää kytkeytyy tunneliin laskevaan Rantaväylään uuden tiesuunnitelman mukaisen Naistenlahden eritasoliittymän välityksellä. Vaihtoehdossa 2 Ratapihankadulta on Naistenlahden eritasoliittymästä suora katuysteys Ranta-Tampellan alueelle Armonkallion asuinalueen pohjoispuolitse.

YVA-menettelyssä ei käsitellä ruuhkamaksuja tai joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtoja

Liikenteen hallintaan esimerkiksi ruuhkamaksut tai joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden selvään kasvattamiseen tähtäävät ratkaisut ovat poliittisia. Niitä käsitellään ympäristövaikutusten arvioinnissa yleispiirteisesti.

Kaikissa vaihtoehdoissa on tavoitteena ylimääräisen läpikulkevan liikenteen ohjaaminen mieluummin Tampereen läntiselle ja itäiselle kehätielle (valtatie 3, valtatie 9) kuin Rantaväylälle tai keskustan katuverkolle. Vastaavasti tavoitteena on tukea joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toiminta- ja kehittämismahdollisuuksia ja houkuttelevuutta.



Kuva 3.1. Lapsia Soukanlahden uimarannalla 1950-luvulla. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja tuntematon.

3.2 Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot

3.2.1 Vaihtoehto 0, nykyinen väylä

Vaihtoehto 0 kuvaa vuoden 2030 liikenne-ennusteella tilannetta, jossa Rantaväylän kehittämiseen ei ole ollut resursseja.

Vaihtoehto 0 on nykyinen Rantaväylä sisältäen Paasikivientien ja Sepänkadun joukkoliikennekaistat, Ratapihankadun sekä Ratapihankadun pohjoispään kytkennän nykyiseen Kekkosen tien Naistenlahden risteysillä säilyttäen. Vaihtoehtoon sisältyy Paasikivientien ja Kekkosen tien nykyisten liittymien liikennevalo-ohjelmien optimointi siinä laajuudessa, mitä nykyisillä liittymien kaistajärjestelyillä tai pienillä kaistajärjestelyihin tehtävillä muutoksilla on mahdollista. Vaihtoehdon suunnitelmakartta, pituusleikkaus ja ympäristöleikkaukset ovat liitteessä 2.

3.2.2 Vaihtoehto 0+, nykyinen väylä parannettuna tasoliittymin

Vaihtoehto 0+ kuvaa, mitä mahdollisuuksia on väylän kehittämiseksi nykyisellä paikallaan pintaratkaisuna säilyttäen katuliittymät tasoliittyminä.

Vaihtoehdossa 0+ Paasikivientien ja Kekkosen tien valo-ohjattujen liittymien toimivuutta parannetaan lisäkaistoilla ja liittymien ohituskaistoilla. Vaihtoehdossa mahdollisuuksien mukaan poistetaan pääsuuntaa risteäviä vasemmalle kääntyviä liikennevirtoja ja korvataan kaikki Paasikivientien suojatieylitykset kevyen liikenteen ali- tai ylikulkujärjestelyin. Vaihtoehdon suunnitelmakartta ja ympäristöpoikkileikkaukset ovat liitteessä 2. Vaihtoehdossa 0+ Rantaväylän korkeusasema säilyy nykyisellään, liite 2.

Vaihtoehdon 0+ järjestelyt Sepänkadun ja Mustalahden liittymien välillä perustuvat vuonna 2003 laadittuun ideasuunnitelmaan, jossa on esitetty seuraavat toimenpiteet:

- Laiturikadun liittymästä poistetaan liikennevalot ja vasemmalle kääntymismahdollisuudet. Liikenne lännen suunnasta pääsee ohittamaan ohituskaistoilla Laiturikadun liittymän pysähtymättä. Paasikivientieltä idästä Laiturikadulle ja Laiturikadulta Paasikiventielle länteen kääntyville on vapaa oikea -järjestely.

- Näsijärvenkadun liittymässä liikenne idän suunnasta pääsee kahdella kaistalla ohittamaan liittymän pysähtymättä. Idästä Näsijärvenkadulle vasemmalle kääntyville on kaksi kaistaa nykyisen yhden sijaan.
- Sahanteränkadun ja Laiturikadun välillä on Paasikivientien suuntainen uusi rinnakkaiskatu. Uusi katuyhteys tarvitaan, koska sekä Näsijärvenkadulta että Paasikiventielle lännestä ei ole edellä mainittujen liittymäjärjestelyjen jälkeen ajoyhteyttä Laiturikadulle eikä Särkänniemestä suoraa yhteyttä Rantaväylälle itään.
- Paasikiventielle on Laiturikadun ja Sahanterän-

kadun liittymien välillä neljä kaistaa lännen suuntaan nykyisten kahden sijaan.

- Paasikivientien ylittävät suojatiet Sepänkadun liittymän ja Sahanteränkadun liittymän itäpuolelta korvataan kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Paasikivientien ylittävä suojatie Laiturikadun liittymän länsipuolelta korvataan kevyen liikenteen alikulkukäytävällä, joka alkaa Näsijärvenkadulta.
- Paasikivientien ylittävä suojatie Näsijärvenkadun liittymän itäpuolelta korvataan kevyen liikenteen ylikulkukäytävällä.

Vaihtoehdossa 0+ Kekkosen tien ja Tampellan esplanadin liittymää on muutettu nykyisestä seuraavilla toimenpiteillä:

- Kekkosen tieltä idän suunnasta on kaksi liittymän ohittavaa kaistaa, joita ajaen on mahdollista ohittaa liittymä pysähtymättä liikennevaloissa.
- Kekkosen tieltä idästä vasemmalle Tampellan esplanadille kääntyville on kaksi kaistaa nykyisen yhden sijaan.
- Tampellan esplanadilta Kekkosen tielle itään kääntyville on vapaa oikea -järjestely, joka liittyy Kekkosen tien omalle kaistalle.



Kuva 3.2. Vaihtoehto 0.



Kuva 3.4. Vaihtoehto 1.



Kuva 3.3. Vaihtoehto 0+.



Kuva 3.5. Vaihtoehto 2.

3.2.3 Vaihtoehto 1, Onkiniemen lyhyt tunneli ja eritasoliittymät

Vaihtoehto 1 kuvaa minimitoimenpiteitä, joilla Rantaväylä liikenteellinen toimivuus on varmistettavissa Tampereen keskustan kohdalla. Vaihtoehto 1 sisältää Paasikiventien lyhyen tunnelin Onkiniemen kohdalla sekä Santalahden, Mustalahden ja Tampellan eritasoliittymät. Vaihtoehto 1 on vuoden 2004 Rantaväylän kehittämisselvityksen esityksen ja Pirkanmaan 1. maakuntakaavan suosituksien mukainen ratkaisu. Vaihtoehdon 1 suunnitelmakartta, pituusleikkaus ja ympäristöpoikkileikkaukset ovat *liitteessä 2*.

Rantaväylän liikenteellisen välityskyvyn merkittävä parantaminen nykyisestä ja liikenteellisen toimivuuden säilyttäminen tulevaisuuden liikennemäärillä vähintään nykyisellä ei ole mahdollista ilman Sepänpäädän kohdan ohittamista tunneliratkaisuilla ja muuttamatta kaikkia Rantaväylän liittymiä Santalahden ja Naistenlahden välillä eritasoliittymiksi.

Vaihtoehdon 1 perusratkaisuja ovat:

- Santalahteen toteutetaan vaihtoehdon 2 mukainen eritasoliittymä.
- Paasikiventie ohittaa Haarlan mutkan ja Sepänpäädän liittymän kohdalla olevan mäen niin kutsutun Onkiniemen lyhyellä tunnelilla. Tunneli on 550 metriä pitkä, josta 300 metriä on betonitunnelia ja 250 metriä kalliotunnelia. Tunnelin läntinen suuaukko on vaihtoehdon 2 mukaisessa paikassa Onkiniemenkadun länsipuolella ja itäinen suuaukko Laiturikadun länsipuolella osittain nykyisen Paasikiventien paikalla. Tunneliratkaisu on vuoden 1990 yleissuunnitelman mukainen 3+3-kaistainen.
- Mustalahden satama-alueelle toteutetaan eritasoliittymä vuoden 1990 yleissuunnitelman ja vuoden 2003 ideasuunnitelman mukaisena. Ratkaisussa Rantaväylä ohittaa sillalla Näsijärvenkadun ja Laiturikadun liittymät. Rantaväylä on sillalla enimmillään 6,5 metrin nykyistä tietä korkeammalla. Yhteydet katuverkkoon tapahtuvat sillan alla olevissa liittymissä.
- Sepänpäädän ja Laiturikadun välille toteutetaan rinnakkaiskatu, jonka kautta on yhteys muun muassa nykyiseltä Paasikiventieltä lännestä Särkänniemeeseen, Särkänniemestä Rantaväylälle itään ja Näsijärvenkadulle.
- Kekkosen tien ja Tampellan esplanadin nykyinen liikennevalo-ohjattu liittymä korvataan eritasoliittymällä. Tampellan eritasoliittymässä Tampellan

esplanadi alittaa Kekkosen tien viiden metrin alikukkoruokorkeudella. Kekkosen tien tasausta joudutaan eritasoliittymän toteuttamisen vuoksi nostamaan Ranta-Tampellassa enintään neljällä metrillä.

3.2.4 Vaihtoehto 2, tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli

Vaihtoehto 2 on joulukuussa 2009 esikopioksi kootun tiesuunnitelman mukainen pitkä tunneli Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymien välillä. Vaihtoehto on keskustan liikenneosayleiskaavan, vuonna 2004 valmistuneen Rantaväylän kehittämisselvityksen sekä Pirkanmaan 1. maakuntakaavan suosituksien mukainen ratkaisu. Vaihtoehdon 2 suunnitelmakartta, pituusleikkaus ja ympäristöpoikkileikkaukset ovat *liitteessä 2*.

Vaihtoehdossa 2 Rantaväylä toteutetaan tunnelina Onkiniemestä Armonkallion itäpuolelle. Tunnelin päissä on eritasoliittymät, läntisellä suuaukolla Santalahden eritasoliittymä ja itäisellä suuaukolla Naistenlahden eritasoliittymä. Valtatie erkaneekin nykyisen Paasikiventien linjauksesta Santalahden eritasoliittymässä ja liittyy nykyiseen Kekkosen tien linjaukseen Naistenlahden eritasoliittymän ja Rauhaniementien risteyskallion itäpuolella.

Onkiniemen ja Armonkallion välisellä osuudella valtatie sijaitsee tunnelissa. Tunneli muodostuu kahdesta erillisestä tunneliputkesta, joissa on kaksi ajokaistaa ja turvakaista suuntaansa. Ajosuunnat ovat omissa tunneleissaan kaikissa liikennetilanteissa, pohjoisessa tunnelissa on ajosuunta länteen ja eteläisessä tunnelissa ajosuunta itään.

Tunnelin läntisellä suuaukolla on betonitunneliosuus, jonka ylittää Haarlan mutka. Betonitunnelin pituus on vajaa 100 metriä. Onkiniemenkadun länsipuolelta Armonkallion itäpuolelle Rantaväylä on kalliotunnelissa. Kalliotunnelin pituus on 2,2 kilometriä. Itäisen suuaukon muodostaa välittömästi Soukanlahdenkadun itäpuolelle sijoittuva ratakanjonin kallioleikkaus. Itäisen suuaukon yli kulkee sillalla Ratapihankatu, johon Naistenlahden eritasoliittymän rampit liittyvät kahdessa kiertoliittymässä.

Rantaväylän mitoitussnopeus on 70 km/h, suunniteltu nopeusrajoitus tunnelissa on 60 km/h.

Santalahden eritasoliittymässä liikenteen pääsuunta on lännestä keskustaan ja nykyiseltä Paasikiventieltä "Haarlan mutkasta" länteen. Pääsuunnilla on

kaksikaistaiset rampit. Eritasoliittymästä on suora ramppi tunneliin ja silmukkaramppi tunnelista katuverkolle.

Naistenlahden eritasoliittymä sijaitsee Armonkallion asuinalueen itäpuolella Ratapihankadun ja Rantaväylän risteyskohdassa nykyisellä rautatiealueella. Ratapihankadun ja rampin liittymissä on kiertoliittymät.

Vaihtoehto 2 mahdollistaa nykyisen, maan päälle jäävän tien uudelleen järjestelyn. Näsijärvenkadun liittymän ja Naistenlahden eritasoliittymän välille on kaavailtu 2-kaistaista katu-yhteyttä, jonka luonne ja linjaus määräytyisivät Ranta-Tampellan asemakaavoituksen yhteydessä.

Vaihtoehdossa 2 nykyisellä Paasikiventiellä Sepänpäädän ja Näsijärvenkadun liittymien välisellä osuudella on mahdollista vähentää kaistoja ja yksinkertaistaa liittymäjärjestelyjä. Näitä ratkaisuja ei ole suunniteltu ja YVA-menettelyn vaihtoehdossa 2 Paasikiventie on kuvattu tältä osuudelta nykyisen kaltaisena.

3.3 Aiemmin tutkitut ja karsitut vaihtoehdot karsintaperusteineen

Paasikiventien ja Kekkosen tien kokonaisratkaisuksi Tampereen keskustan kohdalla on vuosikymmenien saatossa tarkasteltu erilaisia pinta-, kattamis- ja kalliotunneliratkaisuja. Vuonna 1990 valmistuneessa yleissuunnitelmassa ratkaisuna oli Onkiniemen lyhyt tunneli ja Mustalahden eritasoliittymä. Tuoreimmat vaihtoehtovertailua sisältäneet tarkastelut ovat vuonna 2004 valmistunut Tampereen Rantaväylä (vt 12 ja kt 65), Ylöjärvi, Tampere – kehittämisselvitys ja Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava, joka on hyväksytty tammikuussa 2006. YVA-menettelyn vaihtoehtoasetelma vastaa vuoden 2004 kehittämisselvityksen vaihtoehtoja.

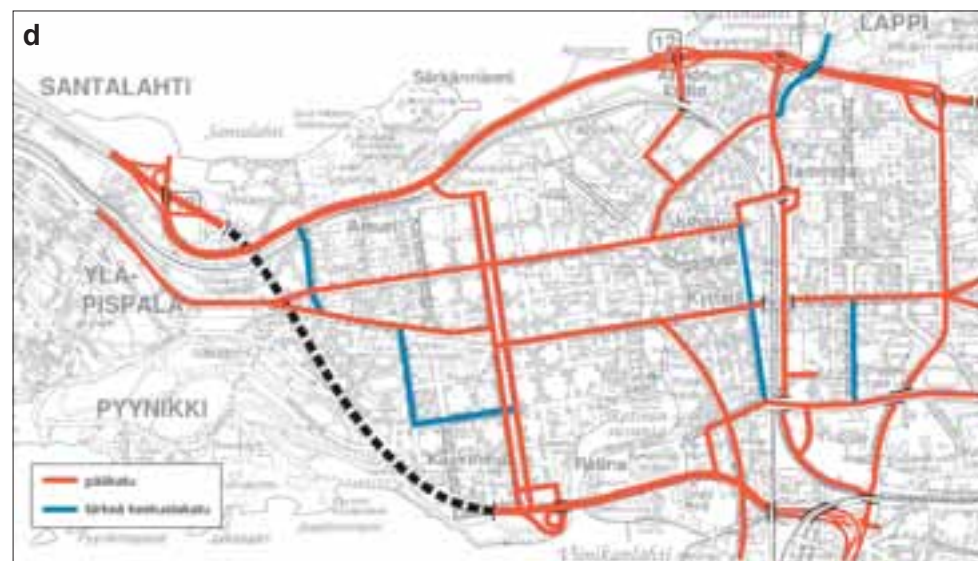
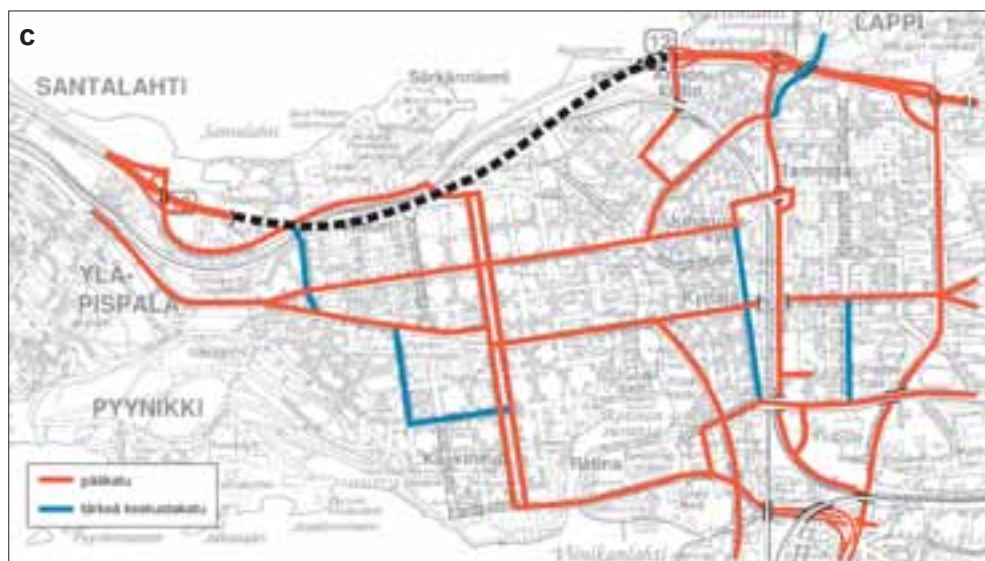
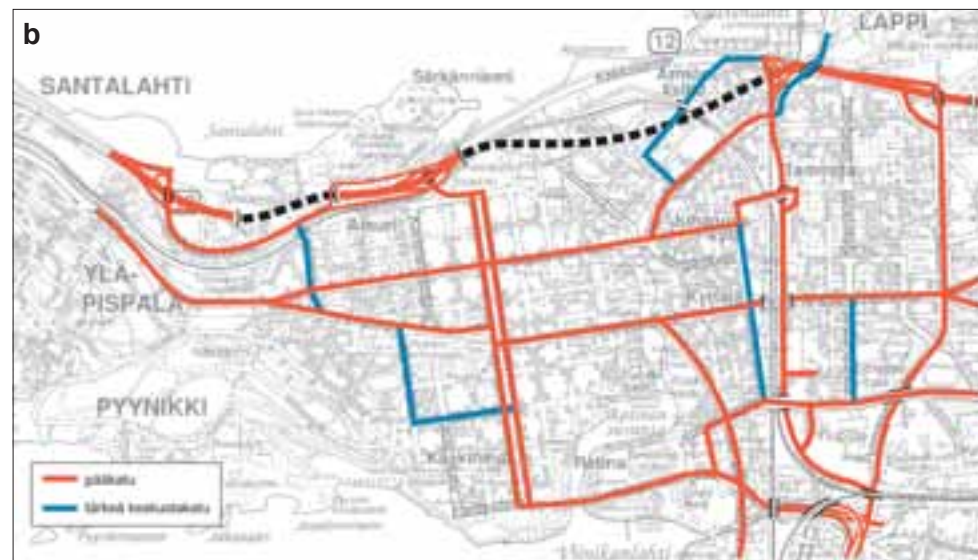
Keskustan liikenneosayleiskaavan valmistelutyö 2002–2006

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä on vuosina 2002–2003 tarkasteltu laajasti keskustan läpikulkuväylien ja pääverkko-vaihtoehtojen vaikutuksia.

Liikenneosayleiskaavan valmisteluvaiheen vertailussa oli (kuva 3.6.) mukana viisi pääverkkovaihtoehtoa:

- Kekkosen tien maanpinnalla Onkiniemen tunnelilla
- Kekkosen tiellä Tampellan tunneli ja Onkiniemen tunneli
- Kekkosen tiellä Tampellan pitkä tunneli
- Pyynikin tunneli
- Keskustatunneli.

Liikenneosayleiskaavan valmistelutyön aikana Rantaväylän tunneliratkaisu muotoutui (kuva 3.6., kohdat a–c ja f) Onkiniemen lyhyestä tunnelista Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymien väliseksi pitkäksi tunneliksi.



Kuva 3.6. Keskustan liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä vuosina 2002–2003 tarkastellut keskustan läpikulkuyhteyden vaihtoehdot. Lähde: Keskustan liikenneosayleiskaavan taustaselvitys "Tarkastelu läpikulkuväylistä ja keskustan kehästä, 25.6.2002".

Seuraavassa on tiivistettynä liikenneosayleiskaavan analyysit keskustan läpikulkuyhteyksien arvioinnista.

a) Kekkosen tie maanpinnalla Onkiniemen tunnelilla (vastaa pääosin YVA-menettelyn vaihtoehtoa 1)

Liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä tässä pintavaihtoehdossa nähtiin tien estevaikutus ja liikenteen haitat olevan vähintään nykyisen kaltaiset. Vaihtoehdon toteuttamisen arvioitiin heikentävän Ranta-Tampellan alueen maankäytöllisiä mahdollisuuksia sekä Mustalahden satama-alueen ja Näsijärven ranta-alueen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Lisäksi keskustan katuverkon liikennemääriin Kekkosen tie maanpinnalla -vaihtoehdon vaikutus arvioitiin vähäiseksi.

b) Kekkosen tiellä Tampellan tunneli ja Onkiniemen tunneli

Vaihtoehdossa Kekkosen tielle tehdään Tampellan tunneli Mustalahden ja Naistenlahden eritasoliittymien välille. Kekkosen tie alittaa Armonkallion tunnelissa. Mustassalahdessa Hämeenpuisto ja Naistenlahdessa Ratapihankatu liittyvät Kekkosen tiehen eritasoliittymällä. Sepänpäädun kohta ohitetaan Onkiniemen tunnelilla.

Tiehallinto näki liikenneosayleiskaavaan antamassa lausunnossaan pitkän tunnelin vaihtoehdon parempana kuin lyhyen tunnelin. Liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä lyhyen tunnelin liikenteellisenä etuna nähtiin pääverkolta saatavaa suora eritasoliittymäyhteys Näsijärvenkadun liittymään. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa kysessä oleva yhteys kulkee alemman tasoisten katujen kautta. Muissa suhteissa, liikenteellisesti, rakentamisaikaiset järjestelyt ja kustannukset, lyhyt tunneli nähtiin heikommaksi vaihtoehdoksi.

c ja f) Kekkosen tiellä Tampellan pitkä tunneli (vastaa YVA-menettelyn vaihtoehtoa 2)

Kekkosen tiellä Tampellan pitkä tunneli -vaihtoehto käsitti liikenneosayleiskaavatyössä alkuun yhtenäisen tunneliyhteyden Santalahden eritasoliittymästä Tampellan Esplanadin kohdalle toteutettavaan eritasoliittymään. Liikenneosayleiskaavan valmistelutyön edetessä tunnelia pidennettiin Armonkallion itäpuolelle Naistenlahden eritasoliittymään.

Tampellan pitkä tunneli Santalahdesta Naistenlahteen valittiin liikenneosayleiskaavan Paasikiventien ja Kekkosen tien tavoitetilaksi. Valmistelutyössä ratkaisun eduksi nähtiin liikenteellinen toimivuus ja liikenteen estevaikutuksen ja haittojen vähäisyys Santalahden ja Naistenlahden välisellä osuudella verrattuna muihin Paasikiventien ja Kekkosen tien kehittämisvaihtoehtoihin nähden.

d) Vaihtoehto Pyynikin tunneli

Vaihtoehdossa keskustan läpikulkuliikenteelle tehdään Pyynikinharjun alittava tunneliyhteys, joka alkaa Tampereen valtatie jatkelta Hämeenpuiston länsipuolelta ja liittyy Paasikiventiehen Onkiniemen kohdalla Santalahden eritasoliittymään.

Pyynikin tunneli arvioitiin liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä ohjaavan seudun läpikulkevaa liikennettä kehätieltä Tampereen keskustaan. Tunnelilla saavutettava liikenteen väheneminen arvioitiin paikalliseksi ja kustannuksiin nähden tehottomaksi. Pyynikin tunnelin rakentamis- ja ylläpitokustannukset nähtiin kohdistuvat pelkästään Tampereen kaupungille. Tunnelin rakentamisen ei nähty tuovan mukanaan uusia maankäytön mahdollisuuksia samalla tavalla kuin Kekkosen tielle Tampellan kohdalle tehtävät tunnelit.

e) Vaihtoehto Keskustatunneli

Vaihtoehdossa keskustan läpikulkuliikennettä varten tehdään maanalainen pääkatuyhteys alkaen Hatanpään valtatieltä poliisitalon kohdalta, vieden se Keskustorin alitse Onkiniemeen, jossa tunneliyhteys yhtyy Santalahden eritasoliittymässä Paasikiventiehen. Keskustorin kohdalla tunnelissa on eritasoliittymä, johon kytkeytyy noin 2 000 autopaikan maanalainen pysäköintilaitos.

Liikenneosayleiskaavan valmistelutyössä Keskustatunneli-vaihtoehdosta luovuttiin varhaisessa vaiheessa. Perusteluina oli tunnelin kustannukset, se ohjaisi seudun läpikulkevaa liikennettä kehätieltä kulkemaan keskustan läpi eikä sen nähty tarjoavan uusia maankäyttömahdollisuuksia samaan tapaan kuin Kekkosen tielle Tampellan kohdalle tehtävät tunnelit.

3.4 Yleisön esittämät ratkaisuehdotukset ja ideat

Tarkasteluperiaate

Yhteysviranomainen sai YVA-ohjelman nähtävillä-oloaikana runsaasti yleisömielipiteitä, joissa esitettiin YVA-menettelyn perusvaihtoehdoille vaihtoehtoisia ratkaisuja Rantaväylän kehittämiseksi. Yleisöltä saatujen ratkaisuehdotusten suuri määrä kuvaa Rantaväylän suunnitteluprosessia. Väylän kehittämismvaihtoehtoja on suunniteltu useampia vuosikymmeniä ja osa tarkasteluista on ollut esiselvityksiä, joiden yhteydessä ei ole käyty vuoropuhelua yleisön kanssa.

Yleisön ratkaisuehdotuksissa oli monissa samoja ajatuksia tietyille Rantaväylän osuuksille. Yleisön ratkaisuehdotukset on kerätty seuraavaan kohteittain samanlaiset ratkaisut yhteen. Näin on saatu 15 erilaista esitystä, jäljempänä ratkaisuehdotukset a–o. Ratkaisuehdotuksista on laadittu yhtenäiset periaatekuvat, sanallinen kuvaus ratkaisusta sekä hankeryhmän arvio ratkaisun positiivisista ja negatiivisista ympäristövaikutuksista sekä ratkaisuehdotuksen suhteesta YVA-menettelyssä arvioituihin perusvaihtoehtoihin. Mikäli ratkaisuehdotuksen mukaista ajatusta on tarkasteltu aiemmissa suunnitteluvaiheissa, niin kerrotaan sen aikainen ratkaisun hylkäysperuste. Lisäksi tarvittaessa on kerrottu mahdollisesti muut näkökohdat, jotka eivät puolla ratkaisun jatkotarkastelua.

Ratkaisuehdotus a – vaihtoehtona joukkoliikenteen kehittäminen

Rantaväylän kehittämisen vaihtoehtona on esitetty joukkoliikenteen suosivaa ratkaisua, jossa parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita, kehitetään joukkoliikennettä raideliikenne ratkaisuina ja ohjataan ajoneuvoliikenne kehätielle.

Tampereen seudun rakennemallityön yhteydessä on TALLI-liikennemallilla tehty herkkyystarkasteluja arvioiden, mikä vaikutus joukkoliikennejärjestelmän kehittämisvaihtoehtoilta on seudun kulkumuotojakaumaan. Rakennemallin valmistelun yhteydessä tehtyjen tarkastelujen perusteella katuraitiotie- ja lähijunaratkaisuilla on mahdollista nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus nykyisestä 13 %:sta runsaaseen 16 %:iin ja edelleen vyöhykepohjaisella taksajärjestelmällä 18 %:iin. Tämä tarkoittaa asukasta kohden arviolta 25 % enemmän joukkoliikennematkvoja vuodessa kuin nykytilanteessa.

Joukkoliikenteen voimakkaastakin kehittämisestä huolimatta tämän hetkisten liikenne-ennusteiden mukaan Tampereen seudun henkilöautosuorite tulee kasvamaan nykyisestä. Syitä ovat seudun väestö- ja työpaikkamäärien kasvu, liikkuvuuden lisääntyminen ja elintason nousu, joka näkyy edelleen autonomistuksen lisääntymisenä. Tämän hetkisten liikenne-ennusteiden mukaan ajoneuvoliikenteen kokonaissuorite Tampereen kaupunkiseudulla tulee nykyisestä vuoteen 2030 mennessä kasvamaan runsaalla 35 %:lla.

Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaessa ajoneuvoliikenteen ympäristöhaitat pienenevät. On kuitenkin suuri haaste tehdä joukkoliikenteestä houkutteleva vaihtoehto yksityis-autoilulle. Liikennemallitarkasteluiden perusteella joukkoliikennejärjestelmiä voimakkaasti kehitettäessäkin vaikutus ajoneuvoliikenteen kokonaissuoritteeseen on enintään 3–5 prosenttiyksikköä.

YVA-menettelyn vaihtoehto 0 kuvaa tulevaa tilannetta, jossa Rantaväylän liikenteellistä välityskykyä ei lisätä nykyisestä.

Lisäksi on esitetty raidepohjaista vaihtoehtoa, jossa arvioidaan kriittisesti Paasikiventien joukkoliikennekaistojen tarpeellisuus. Paasikiventien joukkoliikennekaistat ovat nopealla aikavälillä toteutettava ratkaisu Tampereen keskustan länsipuolisten alueiden joukkoliikenteen sujuvoittamiseksi. Joukkoliikenteen suosion säilyttämiseksi on tehtävä nopealla aikavälillä toimenpiteitä myös linja-autoliikenteen matkanopeuden säilyttämiseksi vähintään nykyisenä. Joukkoliikenne-etuisuuksien toteuttamiseen Pispalan valtatiellä, missä tällä hetkellä pääosa lännen suunnan linja-autoliikenteestä kulkee, ovat rajalliset mahdollisuudet. Seudullisesta raideliikenne ratkaisusta ei ole päätöksiä ja niiden on liikennemallitarkastelujen perusteella arvioitu vaikuttavan enintään muutamia prosentteja seudun henkilöautoliikenteen kokonaissuoritteeseen.

Johtopäätös: Joukkoliikenteen ja Rantaväylän kehittäminen eivät ole toisiaan poissulkevia ratkaisuja.

Ratkaisuehdotus b – liikennevaloliittymien ohjelmoinnin parantaminen

Rantaväylän kehittämisen vaihtoehtona on esitetty liikennevaloliittymien kehittämistä niiden yhteenkyt-kentää ja ajoitusta parantamalla.

Liikennevalojen optimointi lisää liikenteen sujuvuutta ja vähentää siten liikenteen ympäristöhaittoja. Liikennevalojen optimointi ei edellytä merkittäviä rakentamistoimenpiteitä.

Liikennevaloliittymien ohjelmoinnin optimointi sisältyy YVA-menettelyn perusvaihtoehtoon 0. Vaihtoehto 0+ kuvaa maksimiratkaisua, jossa Rantaväylä säilyy liikennevalo-ohjattuna ja liittymien toimivuutta on pyritty parantamaan mahdollisimman paljon lisäkaistoin ja liittymien ohituskaistoin.

Nykytilanteessa Paasikiventien ja Kekkosen tien liittymissä on varaa alle 10 % liikenteen kasvulle, joten liittymien kapasiteetti täyttyy jo selvästi aiemmin kuin vuonna 2030, johon mennessä on ennustettu yli 30 % ajoneuvoliikenteen kasvua. Toimivuustarkasteluiden perusteella vuonna 2015 Rantaväylän liikennevalo-ohjatut liittymät jonoutuvat merkittävästi enemmän ja useammin kuin nykytilanteessa.

Johtopäätös: Liikennevalojen ohjelmointi on mukana YVA-menettelyn perusvaihtoehtoisissa 0 ja 0+.

Ratkaisuehdotus c – nykyisen tien leventäminen tasossa lisäkaistoilla

Rantaväylän tunneli- ja eritasoliittymä ratkaisujen vaihtoehtona on esitetty lisäkaistojen rakentamista nykyiselle tielle.

Nykyisen tien leventäminen paikallaan ei edellytä merkittävää tiealueen laajentamista. Nykyisen tien parantaminen paikallaan aiheuttaa rakentamisen aikaista haittaa Rantaväylän liikenteelle, joka lisää liikenteen polttoaineen kulutusta ja ohjaa rakentamisen aikana todennäköisesti liikennettä myös ei-toivotuille katuverkon yhteyksille. Nykyisen tien leventäminen lisää tien estevaikutusta, heikentää kevyen liikenteen asemaa ja heikentää nykyisen tien lähialueen maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

YVA-menettelyn kaikissa vaihtoehtoisissa on lähtökohtana kolmannet lisäkaistat Rantaväylälle välillä Vaitinara (Nokian moottoritien liittymä)–Santalahti. Nykyisen Paasikiventien leventäminen on erityisen ongelmallista Sepänkadun liittymän ja Mustalahden satama-altaan kohdilla, sillä Rantaväylän kehittämisessä on otettava huomioon rautatien kahden lisäraiteen varaus.

Lisäkaistoilla ei ole saavutettavissa merkittävää Rantaväylän välityskyvyn paranemista. Rantaväylän välityskykyyn vaikuttaa lisäkaistoja enemmän liitty-

mäjärjestelyt. Tunnelivaihtoehdoissa 1 ja 2 kaikki Rantaväylän suunnittelualueen liittymät ovat eritasoliittymiä. Eritasoliittymässä päävirrasta erkaneva tai siihen liittyvä liikenne ei pysäytä suoraan ajavaa liikennettä. Liikennevaloliittymissä suoraan ajavaa liikennettä risteävät vasemmalle kääntyjät ja suojateiden kevyt liikenne pysäyttävät välillä päävirran kokonaan. Liittymissä lisäkaistat pidentävät kääntyvien liikennevirtojen ja suojateiden aiheuttamaa viivytystä suoraan ajavalle liikenteelle.

Johtopäätös: Lisäkaistoista ei ole ilman liikennevaloliittymien korvaamista eritasoliittymien riittävää hyötyä toteuttamiskustannuksiin nähden. Vaihtoehto 1 kuvaa minimitoimenpiteitä, joilla Rantaväylän liikenteellistä toimivuutta on mahdollista merkittävästi parantaa nykyisestä.

Ratkaisuehdotus d – pienimuotoisuutta korostavat suunnitteluratkaisut

On esitetty pienimuotoisuutta korostavaa lähestymistapaa, jossa käytetään katuverkkoon ja kaupunkiympäristöön soveltuvaa mitoitusta valtatie suunnittelunormien sijaan.

Alhaisempi ajonopeus vähentää liikenteen ympäristöhaittoja sekä lisää liikenneturvallisuutta. Liittymien ja eritasoliittymien tilantarve pienenee mitoitusten joustettaessa.

Rantaväylällä on ongelmana poikkeuksellisen suuri liikennemäärä, joka edellyttää liittymien toteuttamista eritasoratkaisuna, jotta niistä saadaan liikenteellisesti toimivia. Katuverkon perinteiset tasoliittymäratkaisut eivät ole mahdollisia Rantaväylän liikennemäärillä. Tunnelivaihtoehdoissa 1 ja 2 on mahdollisuuksia tinkiä Santalahden eritasoliittymän mitoituksesta, jolloin eritasoliittymän tilantarve pienenee. Vaihtoehdon 1 Mustalahden ja Tampellan eritasoliittymät ovat jo mitoitukseltaan pienipiirteisiä. Naistenlahden eritasoliittymä on vaihtoehdoissa 0, 0+ ja 1 suunniteltu minimimitoituksella. Vaihtoehdon 2 Naistenlahden eritasoliittymä on myös tilanpuutteen vuoksi suunniteltu minimimitoin. Santalahden eritasoliittymässä vilkas liikennevirta keskustan ja länsisuunnan välillä vaatii hyvää väylägeometriaa, mikä lisää liittymän tilantarvetta.

Johtopäätös: Pienimuotoisuutta korostava lähestymistapa on mahdollista YVA-menettelyn perusvaihtoehdoissa liikennemäärien ja tavoiteltavan nopeustason rajoituksin.

Ratkaisuehdotus e – Tipotien yhteys

On esitetty Paasikiventieltä Santalahdesta yhteyttä Pirkankadulle, tavoitteena vähentää Paasikiventien kuormitusta Sepänpäädun liittymässä.

Ratkaisussa liikenteen ympäristöhaitat vähenevät Paasikiventien Santalahden ja Sepänpäädun välillä osuudella sekä Sepänpäädun liikenteen ohjautuessa osittain Tipotielle. Ratkaisu ei kuitenkaan oleellisesti kevennä Paasikiventien liikennekuormitusta. Vastaavasti liikenteen haitat kasvavat Pirkankadulla ja Satakunnankadun länsipäässä. Liikenteen ohjaamisella Tipotielle on haitallisia vaikutuksia Pispalan harjun valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön. Tipotien mallissa Santalahden eritasoliittymä on vaihtoehtoja 1 ja 2 hallitsevampi maisemahaitta.

Tipotie ohjaa keskustaan johtavaa liikennettä Pirkankadulle ja kuormittaa siten tavoitteiden vastaisesti kaupungin katuverkkoa. Ratkaisua on tarkasteltu aiemmissa suunnitteluvaiheissa ja siitä on luovuttu muun muassa vuoden 1990 yleissuunnitelmassa.

Johtopäätös: Vaikutuksiltaan vähäinen ja osittain negatiivinen, aiemmissa suunnitteluvaiheissa hylätty ratkaisu.

Ratkaisuehdotus f – tunnelin jatkaminen Santalahdessa

Ehdotuksessa on esitetty Santalahdessa tunnelin jatkamista länteen päin, Santalahden risteys sillan

madaltamista ja erinäisiä ramppijärjestelyjä Santalahden eritasoliittymään. Ratkaisu on ehdotuksessa kytketty vaihtoehdon 1 Onkiniemen lyhyen tunneliin, mutta ne soveltuvat vastaavasti vaihtoehdon 2 pitkän tunnelin ratkaisuun.

Kansiratkaisu Santalahdessa vähentää tunnelivaihtoehtojen melu- ja ilmanlaatuhaittoja sekä estevaikutusta tunnelin suunnitellun suuaukon lähiympäristössä. Tunnelin pidentäminen Santalahden risteys sillalle asti parantaa nykyisen Paasikiventien ja uuden tunneliin johtavan Rantaväylän linjauksen väliin jäävän alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Betonirakenteisen tunnelin päällinen on hyödynnettävissä esimerkiksi kadun ja kevyen liikenteen väylän pohjana sekä pysäköintiin.

Lisäkattaminen lisää tunnelipituutta ja sikäli lisää tunnelin pistemäisiä päästöjä tunnelin uudella suuaukolla.

Santalahdessa tunnelin jatkamista kansiratkaisuna, tien tasauksen laskua ja Santalahden risteys sillan madaltamista on syytä tarkastella yleissuunnitelmassa, mikäli tunnelivaihtoehtojen 1 ja 2 ympäristöhaitat Santalahdessa ovat merkittävästi suuremmat kuin vaihtoehdoissa 0 ja 0+. Tunnelin lisäkattaminen tai Santalahden eritasoliittymän risteys sillan madaltaminen lisäävät merkittävästi tunnelivaihtoehtojen kustannuksia. Ajoneuvotunnelin päällä olevaan kantta on taloudellisesti hankala hyödyntää talonrakentamiseen, tästä on kokemuksia Kehä I:n Espoon Vallikallion tunnelista.

Johtopäätös: Jatkosuunnittelussa tarkasteltava kehittämisratkaisu, mikäli yleissuunnitelma laaditaan vaihtoehdosta 1 tai 2.

Ratkaisuehdotus g – Sepänpäädun eritasoliittymä

Useammassa YVA-ohjelmaan annetussa mielipiteessä esitettiin Paasikiventien parantamista Sepänpäädun liittymän kohdalla siten, että tien päävirta on kallioleikkauksessa tai tunnelina nykyisen tien paikalla ja päällä on Sepänpäädun liittymä. Ratkaisumallissa Sepänpäädun kohdalle muodostuu eritasoliittymä, jossa on rampein yhteydet Sepänpäädun alla kulkevalle Paasikiventielle.

Kallioleikkauksena tai tunnelina Paasikiventien liikenteen meluhaitat ovat nykytilannetta vähäisempiä. Ratkaisu vähentää liikenteen energiankulutusta ja päästöhaittoja pääliikennevirran korkeuserojen pienentyessä, mutta ei siinä määrin kuin vaihtoehto 1, jossa päätieyhteys on myös selvästi nykyistä lyhyempi Santalahden ja Mustalahden väliseltä osuudelta. Paasikiventien toteuttaminen kallioleikkauksena lisää valtatie estevaikutusta Onkiniemen kohdalla ja aiheuttaa pysyvän maisemahaitan. Tunnelina toteutettuna Paasikiventien estevaikutus Sepänpäädun kohdalla vähenee nykyisestä.

Paasikiventien kehittäminen Sepänpäädun liittymän ympäristössä on erittäin haastavaa tilanpuutteen ja rakentamisesta Paasikiventien liikenteelle aiheutuvan haitan vuoksi. Sepänpäädun liittymässä, Paasikiventien pohjoispuolella on hyvin lähellä tietä asuin-



Kuva 3.7. Ratkaisuehdotus e.



Kuva 3.8. Ratkaisuehdotus f.



Kuva 3.9. Ratkaisuehdotus g.

rakennuksia. Rakentamisen aikana Sepänseläntien eritasoliittymä toteuttaminen aiheuttaa merkittäviä sujuvuusongelmia Rantaväylällä, ohjaa liikennettä katuverkolle ja rajoittaa Särkänniemen toimintamahdollisuuksia.

Rataosalla Tampere–Lielähti on varauduttava neljään pääradan raiteeseen. Tällä hetkellä Tammerkosken ratasillan ja Lielähten välillä on kaksi raidetta. Rantaväylän kehittämisessä on varauduttava rautatiealueen leviämiseen nykyisten raiteiden pohjoispuolelle, joka osaltaan rajoittaa ratkaisuehdotuksen toteuttamismahdollisuuksia.

Vuoden 1990 Paasikiventien yleissuunnitelmassa välille Santalahti–Näsin silta ei ole nähty tarpeelliseksi tarkastella Sepänseläntien eritasoliittymän toteuttamista. Sepänseläntien eritasoliittymää on tarkasteltu vuonna 2003 laaditussa ideasuunnitelmassa. Ratkaisusta on tällöin luovuttu tilanpuutteen ja työnaikeiden liikennejärjestelyiden vaikeuden johdosta.

Johtopäätös: Ratkaisusta on luovuttu aiemmissa suunnitteluvaiheissa. Paremmaksi ratkaisuksi on nähty vaihtoehdon 1 mukainen Onkiniemen lyhyt tunneli.

Ratkaisuehdotus h – Amurin tunneli

Santalahden eritasoliittymän ja Näsijärvenkadun välille on esitetty tunneliyhteyttä. Ratkaisun tavoitteena on poistaa Simppoonkadun ja Sepänseläntien liikenne-

nevalo-ohjatut liittymät Paasikiventien siltä, että päätieltä ja päätielle on vain oikealle kääntymisiä.

Rantaväylän liikenteen sujuvuuden parantuessa liikenteen ympäristöhaitat lähiympäristölleen pienenevät. Ehdotuksen nykytilaa selkeämmät liittymäratkaisut, kääntymisiä vain oikealla, sekä kevyen liikenteen alikulut lisäävät liikenneturvallisuutta. Ehdotuksen mukaisilla järjestelyillä ajoneuvoliikenteen haitat vähenevät nykyisestä Sepänseläntillä, mutta lisääntyvät Amurissa Näsijärvenkadulla, Kortelahdenkadulla ja Hämeenpuiston pohjoisosissa sekä Onkiniemessä Simppoonkadulla.

Ratkaisu on lähinnä vaihtoehdon 0+ kehitysajatus. Ajoneuvotunneli paikalliselle keskustaan suuntautuvalla liikenteelle on vähemmän kustannustehokas kun tunnelin rakentaminen Rantaväylän itä-länsisuuntaiselle pääliikennevirralle. Keskustan sisään-tuloliikenteen ohjaaminen Amurin kaupunginosan pohjoisosiin ei ole asuin ympäristön kannalta tavoiteltava ratkaisu.

Johtopäätös: Ei tarvetta jatkotarkasteluun, kustannuksiin nähden vaikutuksiltaan vähäinen ratkaisu.

Ratkaisuehdotus i – tunneli Näsijärvenkadulta Laiturikadulle

Näsijärvenkadulta on esitetty lyhyttä tunnelia Laiturikadulle. Ratkaisulla on mahdollista poistaa Rantaväylää suoraan kulkevan liikennettä risteävät vasemmalle kääntyvät Näsijärvenkadun liittymässä.



Kuva 3.10. Ratkaisuehdotus h.

Järjestely on lähinnä liikenteellinen, ilman merkittävää nykyisen Rantaväylän ympäristövaikutuksia vähentävää vaikutusta. Ratkaisun myötä liikenteen haitat Näsijärvenkadun asutukselle kasvavat. Keskustasta länteen suuntautuvalla liikenteelle aiheutuu lisäksi kiertoa verrattuna vaihtoehdon 1 Mustalahden eritasoliittymään nähden.

Vastaavaa ratkaisua on tarkasteltu ja siitä on luovuttu vuoden 1990 yleissuunnitelmassa. Perustelut olivat häiriö Näsijärvenkadun asutukselle, keskustasta länteen suuntautuva pääliikennevirta risteää



Kuva 3.11. Ratkaisuehdotus i.

Näsijärvenkadun–Näsijärvenkadun liittymässä sekä keskustasta länteen suuntautuvan liikenteen tarve kiertää Laiturikadun kautta.

Johtopäätös: Vaikutuksiltaan vähäinen ja osittain negatiivinen, aiemmissa suunnitteluvaiheissa hylätty ratkaisu.

Ratkaisuehdotus j – suurempi Onkiniemen tunneli ja Santalahden eritasoliittymän muutos

Onkiniemen lyhyttä tunnelia on esitetty toteutettavaksi vaihtoehtoa 1 suurempana ja Santalahden eritasoliittymää toteutettavaksi ilman tunneliin johtavia rampeja.

Tiegeometrian optimointi vähentämällä pääliikennevirran korkeuseroja ja ajomatkaa vähentää liikenteen energian kulutusta ja päästöhaittoja. Santalahden eritasoliittymän toteuttaminen ilman tunneliin ja tunnelista johtavia rampeja keventää eritasoliittymää ja eritasoliittymä sopii vaihtoehtojen 1 ja 2 Santalahden eritasoliittymäratkaisua paremmin maisemaan.

Esitetyt ratkaisut ovat perusteltuja. Onkiniemen lyhyen tunnelin linjaus ja tasaus suunnitellaan tarkemmin, mikäli vaihtoehtoon 1 päädytään. Santalahden eritasoliittymän itäisten ramppien tarpeellisuus on syytä arvioida uudelleen, mikäli päädytään Onkiniemen tunneliin (vaihtoehto 1) ratkaisuun, sillä ramppien ennustettu liikennemäärä on vähäinen ja vastaava kulkutarve on hoidettavissa Mustalahden eritasoliittymässä. Vastaavasti pitkän tunnelin (vai-

toehto 2) ratkaisussa Santalahden eritasoliittymän tunneliin ja tunnelista johtavien ramppien ennustettu liikennemäärä on vähäinen.

Johtopäätös: Jatkosuunnittelussa tarkasteltava kehittämisratkaisu, mikäli yleissuunnitelma laaditaan vaihtoehdosta 1 tai 2. Santalahden eritasoliittymän karsimista on käsitelty tarkemmin luvussa 3.5.

Ratkaisuehdotus k – Mustalahden liittymäjärjestelyt yhdessä tasossa vaihtoehdossa 1

Vaihtoehdon 1 kehitysratkaisuna on esitetty Mustassalahdessa Onkiniemen tunneliin johtavan päätien toteuttamista nykyisen tien tasoon, Särkänniemeeseen uutta yhteyttä Onkiniemen tunnelin itäisen suuaukon yli sekä kiihdytyskaistaa Näsijärvenkadun liittymästä Rantaväylälle itään.

Ratkaisussa Mustassalahdessa pitkämatkainen liikenne on ohjattu nykyistä tietä kauemmaksi olevasta asutuksesta. Liikenteen päästöhaitat vähenevän Amurin pohjoisosien suuntaan. Liikenteen meluhaitat Amurin suuntaan saattavat vähentyä tai lisääntyä vaihtoehtoon 1 verrattuna.

Ratkaisussa Mustalahden satamamiljöö säilyy paremmin kuin vaihtoehdossa 1, kun päätien tasausta sataman kohdalla ei merkittävästi muutu nykyisestä. Liikennealueesta tulee kuitenkin visuaalisesti varsin leveä. Tie- ja katualueen leventyessä, sen estevaikutus Mustassalahdessa kasvaa nykyisestä.

Ratkaisuehdotukseen sisältyy Kortelahden satamaltaan täyttämistä, mikä tiejärjestelyjen kannalta ei ole välttämätöntä esitetyssä laajuudessa. Merkittävä muutos kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen satamaympäristöön ei ole suositeltava ratkaisu.

Ratkaisussa keskustasta länteen suuntautuva liikenne käyttää edelleen nykyistä Paasikiventietä, jolloin haitat nykyisellä tiellä ovat suuremmat välillä Santalahden eritasoliittymä–Laiturikatu kuin vaihtoehdossa 1.

Ratkaisumallia, jossa muutetaan merkittävästi Kortelahden ja Mustalahden satama-altaita, on pidetty lähtökohtaisesti vältettävänä. Ratkaisu on Rantaväylältä idästä keskustaan liittyville takaperoinen. Ratkaisu on todennäköisesti rakentamiskustannuksiltaan vaihtoehtoa 1 edullisempi, mutta ajokustannuksiltaan epäedullisempi. Vastaavanlaisesta ratkaisumallista on luovuttu vuoden 1990 yleissuun-



Kuva 3.12. Ratkaisuehdotus j.



Kuva 3.13. Ratkaisuehdotus k.

nitelmassa. Vaihtoehdon 1 erityisenä vahvuutena on toimiva yhteys Näsijärvenkadun kautta Hämeenpuistoon ja keskustaan. Tämä kehitysvaihtoehto heikentäisi tätä lyhyen tunnelin liikenteellistä vahvuutta.

Johtopäätös: Aiemmissa suunnitteluvaiheissa hylätty ratkaisu, liikenteellisesti toimivammaksi on nähty vaihtoehdon 1 siltaratkaisu Mustassalahdessa.

Ratkaisuehdotus l – pitkän tunnelin keskellä eritasoliittymä

Vaihtoehdossa 2 on kritisoitu pitkän tunnelin yhteyksiä keskustan pohjoisosista idän suuntaan. YVA-ohjelman mielipiteissä esitettiin Mustalahden maanalaista liittymä pitkästä tunnelista Hämeenpuistoon.

Maanalainen liittymä ei aiheuta maisema- eikä meluhaittoja maan pinnalla suuaukkoa lukuun ottamatta. Maanalainen lisärakentaminen lisää rakentamisen aikaisia ympäristöhaittoja.



Kuva 3.14. Ratkaisuehdotus l.



Kuva 3.15. Ratkaisuehdotus m.

Rantaväylän tunnelin maanalaista eritasoliittymää on tarkasteltu aiemmissa esisuunnitelmissa muun muassa sellaisena, että siitä olisi yhteys tunneliin sekä itään että länteen ja keskustassa yhteys maanalaiseen pysäköintiin. Ratkaisusta on luovuttu kustannussyistä ja se ei ole ollut mukana pitkän tunnelin esisuunnitelmassa 2004 eikä tiesuunnitelmassa 2009.

Johtopäätös: Ratkaisu on kehityskelpoinen erityisesti idän suuntaan ja sitä on käsitelty tarkemmin luvussa 3.6.

Ratkaisuehdotus m – Uusi linjaus Särkänniemen pohjoispuolitse

Rantaväylä on esitetty linjattavaksi uudelleen Särkänniemen pohjoispuolitse osittain siltana ja osittain penkereenä.

Ratkaisu vähentää valtatieliikenteen haittoja Mustassalahdessa, Amurin pohjoisosissa ja Onkiniemen alueen eteläosissa, mutta tuo merkittäviä ongelmia meluntorjunnan ja vesistön suojelun kannalta. Rakentamisen aikainen haitta on merkittävä Näsijärven etelärannan ekosysteemille. Ratkaisussa Näsijärven pohjasedimenttien liikkuminen on riski Tammerkosken voimalaitoksen ja Takon kartonkitehtaan prosessiveden kannalta. Tiestä muodostuu pysyvä maisemahaitta ja merkittävä este Näsijärven etelärannan virkistyskäytölle. Ratkaisussa yhteydet keskustaan on nykyistä hankalampi järjestää.

Johtopäätös: Rantaväylän linjaaminen Särkänniemen pohjoispuolitse on voimakkaasti hankkeelle asetettujen ja yleisten ympäristötavoitteiden vastainen, eikä sikäli edellytä jatkotarkastelun tarvetta.

Ratkaisuehdotus n – tien kattaminen Ranta-Tampellan alueella

Ranta-Tampellan kohdalle on esitetty katettua tietä Tammerkosken ja Tampellan esplanadin liittymän välille.



Kuva 3.16. Ratkaisuehdotus n.

Katetusta tieosuudesta ei aiheudu ympäristölle meluhaittaa, mutta aiheuttaa estevaikutuksen ja maankäytön kehittämistä rajoittavan elementin. Tien kattaminen Ranta-Tampellan alueella betonitunnelilla on erittäin kallis ratkaisu suhteessa saavutettuihin hyötyihin. Kotimaisten kokemusten mukaan suoraan betonisen liikennetunnelin päälle rakentaminen ei ole kannattavaa, sillä rakennuksia ei voi perustaa suoraan liikennetunnelin rakenteiden varaan. Nykyisen tien kattamisesta on luovuttu 2000-luvun alun selvityksissä.

Johtopäätös: Kustannuksiin nähden vaikutuksiltaan vähäinen ja osittain negatiivinen, aiemmissa suunnitteluvaiheissa hylätty ratkaisu.

Ratkaisuehdotus o – Naistenlahden eritasoliittymässä iso kiertoliittymä

Vaihtoehdon 2 pitkän tunnelin Naistenlahden eritasoliittymään on esitetty vaihtoehtoista ratkaisua, jossa on iso kiertoliittymä kahden kiertoliittymän ratkaisun sijaan.

Yhteen kiertoliittymään perustuvaa eritasoliittymä-ratkaisua on tarkasteltu esiselvityksissä 2000-luvun alussa. Ratkaisun ongelmia on suurempi kansi-/sil-tarakenteiden tarve, liikenteen ohjauksellinen hankaluus sekä vaikeudet liittää tunneliin ja tunnelista johtavat rampit kiertoliittymään.



Kuva 3.17. Ratkaisuehdotus o.

Pitkän tunnelin Naistenlahden eritasoliittymän perusratkaisu on muotoutunut 2000-luvun alussa tehdyissä selvityksissä. Tiesuunnitelmassakin esitettyyn Naistenlahden eritasoliittymän perusratkaisuun päädyttiin aikanaan liikenteellisen ja opastuksellisen selkeyden vuoksi, ratkaisussa on sujuvat yhteydet Rantaväylän, Ratapihankadun ja Ranta-Tampellaan johtavan katuyhteyden välillä.

Vaihtoehdon 2 eritasoliittymän perusratkaisun ongelmana on, että Rauhaniementieltä ja Lapintieltä ei ole eritasoliittymässä suoraa yhteyttä Rantaväylälle. Perusratkaisun perusteluna oli sen edullinen toteutus, esiselvityksissä oli oletus, että Rauhaniementien siltaa ei ole tarvetta uusia. Sittenmin pitkän tunnelin tiesuunnitelmassa Rantaväylän tasausta on laskettu tunnelin itäisellä suuaukolla siten, että Rauhaniementien risteyssilta on uusittava.

Johtopäätös: Ratkaisu on tilanpuutteen ja korkeuserojen johdosta mahdoton toteuttaa.

Yhteenveto ratkaisuehdotuksista

Hankeryhmä ei nähnyt yleisön ratkaisuehdotuksilla olevan niin merkittäviä ympäristövaikutuksia, että niistä jotakin olisi ollut tarve nostaa YVA-menettelyssä arvioitavaksi perusvaihtoehtoiksi.

Yleisön ratkaisuehdotukset on jaettavissa kolmeen ryhmään:

- 1. YVA-menettelyn perusvaihtojen kehitysideoita, joita on syytä tarkastella tarkemmin, mikäli kyseiseen perusvaihtoehtoon päädytään.
- 2. Ratkaisuja, jotka ovat aiemmissa suunnitteluvaiheissa hylättyjä.
- 3. Ehdotuksia uusista ratkaisuista, jotka yleispiirteisen tarkastelun perusteella oletettavasti eivät ole teknisesti, liikenteellisesti, taloudellisesti tai ympäristövaikutuksiltaan hyväksyttäviä.

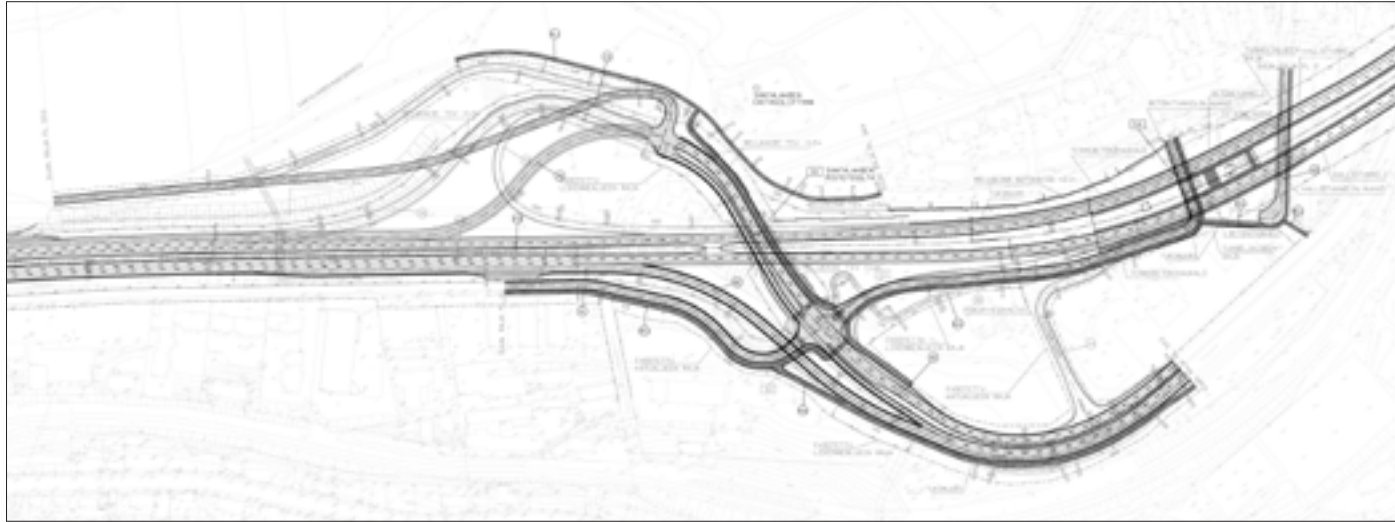
Yhteenvetona jatkosuunnittelussa tarkasteltavia kehitysideoita ovat vaihtoehdottain:

- Liikennevaloliittymien ohjelmoinnin parantaminen (0, 0+)
- Pienimuotoisuutta korostavat suunnitteluratkaisut (0, 0+, 1, 2)
- Tunnelin jatkaminen Santalahdessa (1, 2)
- Santalahden eritasoliittymä suuntaisliittymänä (1, 2)
- Onkiniemen tunnelin suurempi linjaus (1)
- Mustalahden liittymä tasoratkaisuna (1)
- Pitkän tunnelin keskelle eritasoliittymä (2).

3.5 Kehitysvaihtoehto 1B

YVA-menettelyn vaihtoehdoissa 1 ja 2 on Santalahden eritasoliittymä esitetty toteutettavaksi pitkän tunnelin tiesuunnitelmaluonnoksen 2009 mukaisesti toteutettavaksi. Eritasoliittymän kaupunkiympäristöön suuripiirteistä ja tilaa vievää mitoitusta on kritisoitu, myös YVA-ohjelman yleisömielipiteissä.

Liikenne-ennusteen (TTY helmikuu 2010) perusteella Santalahden eritasoliittymän tunneliin ja tunnelista johtavat rampit houkuttelevat hyvin vähän liikennettä: vaihtoehdossa 1 arviolta 100 ajoneuvoa vuorokaudessa ja myös vaihtoehdossa 2 ramppien mitoitukseen nähden vähän liikennettä, tunnelista keskustaan 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja keskustasta tunneliin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 3.18. Santalahden eritasoliittymän kehitysvaihtoehto 1B. Santalahden eritasoliittymässä ei ole tunneliin ja tunnelista johtavia rampeja. Haarlankadun liittymä on siirretty perusratkaisusta Haarlan mutkasta Rantatie -kadun liikennevalo-ohjattuun liittymään.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä on esisuunnittelutarkkuudella tarkasteltu Santalahden eritasoliittymän kehitysvaihtoehtoa, jossa Santalahdessa ei ole tunneliin ja tunnelista johtavia rampeja, kuva 3.18.

Santalahden eritasoliittymän työstetyillä ratkaisulla on monia etuja. Ratkaisu on vähemmän tilaa vievä, Haarlankadun liittymä saadaan liikenneturvallisuuden kannalta parempaan paikkaan Rantatien kanssa samaan liittymään ja kevyen liikenteen yhteydet selkeytyvät ja ovat toteuttavissa ilman alikukäytäviä. Kustannussäästöjä tulee vähemmästä tienrakentamisesta sekä päätien kaukalo- ja betonitunneliosuuksien kapenemisesta tunnelin läntisellä suuaukolla.

3.6 Kehitysvaihtoehto 2B

Rantaväylän pitkän tunnelin tiesuunnitelman vuoropuhelutilaisuuksissa ja YVA-ohjelman yleisömielipiteissä on kritisoitu sitä, että pitkä tunneli ei palvele Tampereen keskustan pohjoisosista itään suuntautuvaa liikennettä. Vuodelle 2030 laaditun liikenne-



Kuva 3.19. Vaihtoehdon 2 kehitysvaihtoehto 2B: tunnelin keskellä on suuntaisliittymä itään ja Santalahdessa ei ole rampeja tunneliin.

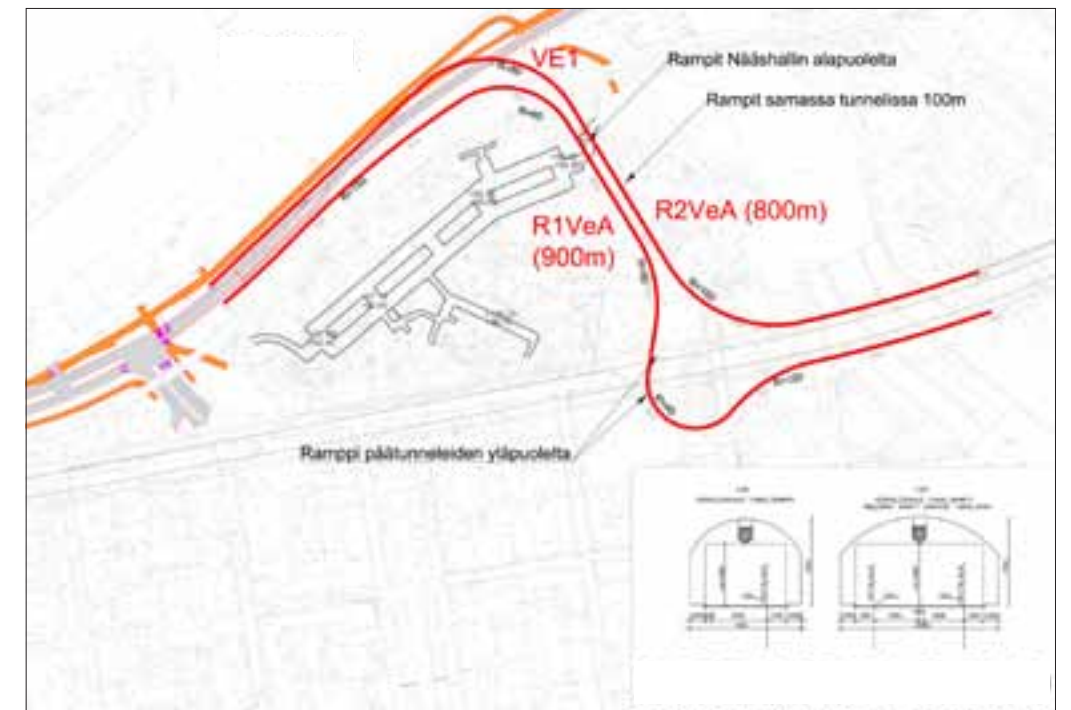
ennusteen (TTY helmikuu 2010) perusteella kritiikki on aiheellinen. Santalahden eritasoliittymässä tunneliin ja tunnelista johtavien ramppien liikenne on vähäistä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä on esisuunnittelutarkkuudella tarkasteltu pitkän tunnelin kehitysvaihtoehtoa, jossa tunnelin keskivaiheilla on maanalainen suuntaisliittymä itään. Tunnelin keskivaiheen suuntaisliittymä mahdollistaa sen, että Santalahden eritasoliittymä on toteutettavissa vaihtoehdon 1B mukaisesti ilman tunneliin johtavia rampeja, kuva 3.19.

Liikenne-ennusteen herkkyytarkastelun perusteella tunnelin keskivaiheen idänsuunnan suuntaisliittymä houkuttelee Santalahden eritasoliittymää paremmin liikennettä keskustan pohjoisosista tunneliin. Ratkaisulla on positiivisia vaikutuksia keskustan katuverkolla. Ratkaisumalli vähentää pitkän tunneliin perusratkaisuun (vaihtoehto 2) verrattuna liikennettä Satakunnansillalla, Hämeensillalla, Ratinansillalla, Ranta-Tampellan katuverkolla ja Lapintiellä. Vaikutus on kadusta riippuen 5–20 %. Tunnelin keskivaiheen eritasoliittymä lisää liikennettä pitkän tunnelin perusratkaisuun verrattuna Kortelahdenkadulla, Näsilinnankadulla, Näsiljärvenkadulla rautatien alituskohdassa sekä Hämeenpuiston pohjoisosassa.

Santalahdessa tunneliin johtavien ramppien poistaminen vähentää eritasoliittymän tilantarvetta, luo mahdollisuuden toteuttaa Haarlankadun jatke liikenteellisesti parempaan paikkaan Rantatie-kadun liittymään sekä tuo mahdollisuuksia tarkastella uudelleen Rantaväylän, katujen ja kevyen liikenteen väylien toteutustapaa tunnelin läntisellä suuaukolla.

Tunnelin keskivaiheen eritasoliittymä sijoittuu maan alle. Sen toteuttaminen aiheuttaa lisälouhinnan tarvetta. Tunnelin keskelle sijoittuvan eritasoliittymän liikenteelliseen houkuttelevuuteen ja ympäristövaikutuksiin vaikuttava keskeinen tekijä on tunneliin johtavien ramppiyhteyksien suuaukkojen sijainti. Esisuunnittelun perusteella liikenteellisesti paras ja lähiympäristön kannalta hyväksyttävien ramppien suuaukkojen sijoittamispaikka on nykyinen Paasikiventie Mustalahden liittymän ja Tammerkosken välisellä osuudella, kuva 3.20. Tunnelin keskivaiheen eritasoliittymän tunnelin rakentamiseen tuoma hyöty, esimerkiksi louhintatyön nopeuttamisena, riippuu suuaukkojen sijainnista. Mikäli suuaukot sijaitsevat nykyisen Paasikiventien tiealueella, niin rammit eivät tuo louhintatyöhön nopeuttavaa tekijää. Tunnelin keskivaiheen eritasoliittymä tuo uuden pelastumisreitit pitkään tunnelivaihtoehtoon.



Kuva 3.20. Pitkän tunnelin keskelle tarkasteltu eritasoliittymä. Esisuunnittelun perusteella paras paikka rampeille on nykyisen Paasikiventien tiealue Mustalahden satama-altaan kohdalla. Luonnos 11.2.2010.

4 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

4.1 Ympäristövaikutusten selvittäminen ja YVA-menettely tiesuunnittelun suunnittelujärjestelmässä

Tampereen Rantaväylä, valtatie 12, on valtion ylläpitämä maantie, joiden suunnittelu etenee vaiheittaisen päätöksentekojärjestelmän edellyttämällä tavalla. Tiesuunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta, joihin liittyvät suunnitelmat ovat esisuunnitelma, yleissuunnitelma, tiesuunnitelma ja rakennussuunnitelma. Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma hyväksytään Liikennevirastossa ja niihin liittyy oikeusvaikutuksia.

Ympäristövaikutusten arviointi on tiesuunnittelun eri vaiheissa jatkuva prosessi, jossa on kullekin suunnitteluvaiheelle ominainen sisältö ja tarkkuustaso. YVA-menettely ajoittuu maantielain mukaisesti yleissuunnitteluvaiheeseen, sen alkuosaan, jossa tutkitaan vaihtoehtoja ja tehdään tärkeimmät päätökset hankkeen perusratkaisuista.

YVA-menettelyn tarkoituksena on tuottaa riittävän laajasti tietoa hankkeen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista päätöksenteon pohjaksi. Vaikka YVA-menettely ei ole päätöksentekoprosessi, tehdään sen aikana vaihtoehtoja koskevia valintoja ja rajoituksia. Ympäristövaikutuksen arvioinnin tulokset ja siitä saatu yhteysviranomaisen lausunto vaikuttavat lopulliseen suunnitelmaratkaisuun ja ne otetaan huomioon hanketta koskevassa päätöksenteossa. Rantaväylän YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue.

YVA-selostuksen nähtävillä olon aikana jatkuu hankkeen yleissuunnittelu. Tällöin YVA-menettelyn perusvaihtoehtoja arvioidaan myös muiden kuin ympäristövaikutusten osalta. Näitä tekijöitä ovat muun muassa vaihtoehtojen rakentamiskustannukset ja liikennetaloudelliset tunnusluvut.

Yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman lausunnon ja yleissuunnitelman vaihtoehtojen vertailutulosten perusteella hankeryhmä tekee valinnan vaihtoehdosta, josta laaditaan maantielain mukainen yleissuunnitelma.

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue pyytää valmiista yleissuunnitelmasta lausunnot vähintään asianosaisilta kunnilta ja Pirkanmaan liitolta. Asianosaiset kunnat asettavat yleissuunnitelman nähtäville. Nähtävilläolon aikana kansalaisilla on mahdollisuus tehdä muistutus suunnitelman sisällöstä. Kunta kerää kansalaisten muistutukset omaan lausuntoonsa. Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue käsittelee lausunnot sekä suunnitelmasta jätetyt muistutukset ja laatii niihin vastineen. Mikäli lausuntojen tai muistutusten vuoksi on tarvetta muuttaa suunnitelmaa, laaditaan ja käsitellään muutossuunnitelma.

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue tekee yleissuunnitelmasta hyväksymispäätösesityksen. Hyväksymispäätöksen tekee Liikennevirasto. Hyväksymispäätös lähetetään asianosaisiin, jotka laittavat sen nähtäville. Ilmoitus hyväksymispäätöksestä lähetetään myös

lausunnonantajille ja tarvittaessa muille viranomaisille. Hyväksymispäätös saa lainvoiman, jollei siitä valitusajan kuluessa ole tehty valitusta. Hyväksytty yleissuunnitelma toimii lähtökohtana ja ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa.

YVA-menettelyssä esille tulleet asiat otetaan huomioon, niitä täsmennetään ja haitallisia vaikutuksia pyritään lieventämään hankkeen jatkosuunnitteluvaiheissa. Yleissuunnitelman jälkeen hankkeen suunnittelu jatkuu tiesuunnitelmana ja rakennussuunnitelmana.

4.2 Ympäristövaikutusten arviointia ohjaava ja hankkeen vaikutusten arviointiin vaikuttava lainsäädäntö

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu lakiin (10.6.1994/468) ja asetukseen (713/2006) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä.

Tie- ja tunnelihankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnin kannalta muuta keskeistä lainsäädäntöä ovat lisäksi:

- Maantielaki (MTL) 23.6.2005/503
- Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) 5.2.1999/532
- Luonnonsuojelulaki (LSL) 20.12.1996/1096
- Ympäristönsuojelulaki (YSL) 4.2.2000/113
- Maa-aineslaki (MAL) 24.7.1981/555
- Vesilaki (VSL) 19.5.1961/264
- Muinaismuistolaki (MML) 17.6.1963/295.

Tammerkosken patoturvallisuusasioiden kannalta on otettava huomioon myös Patoturvallisuuslaki 494/2009.

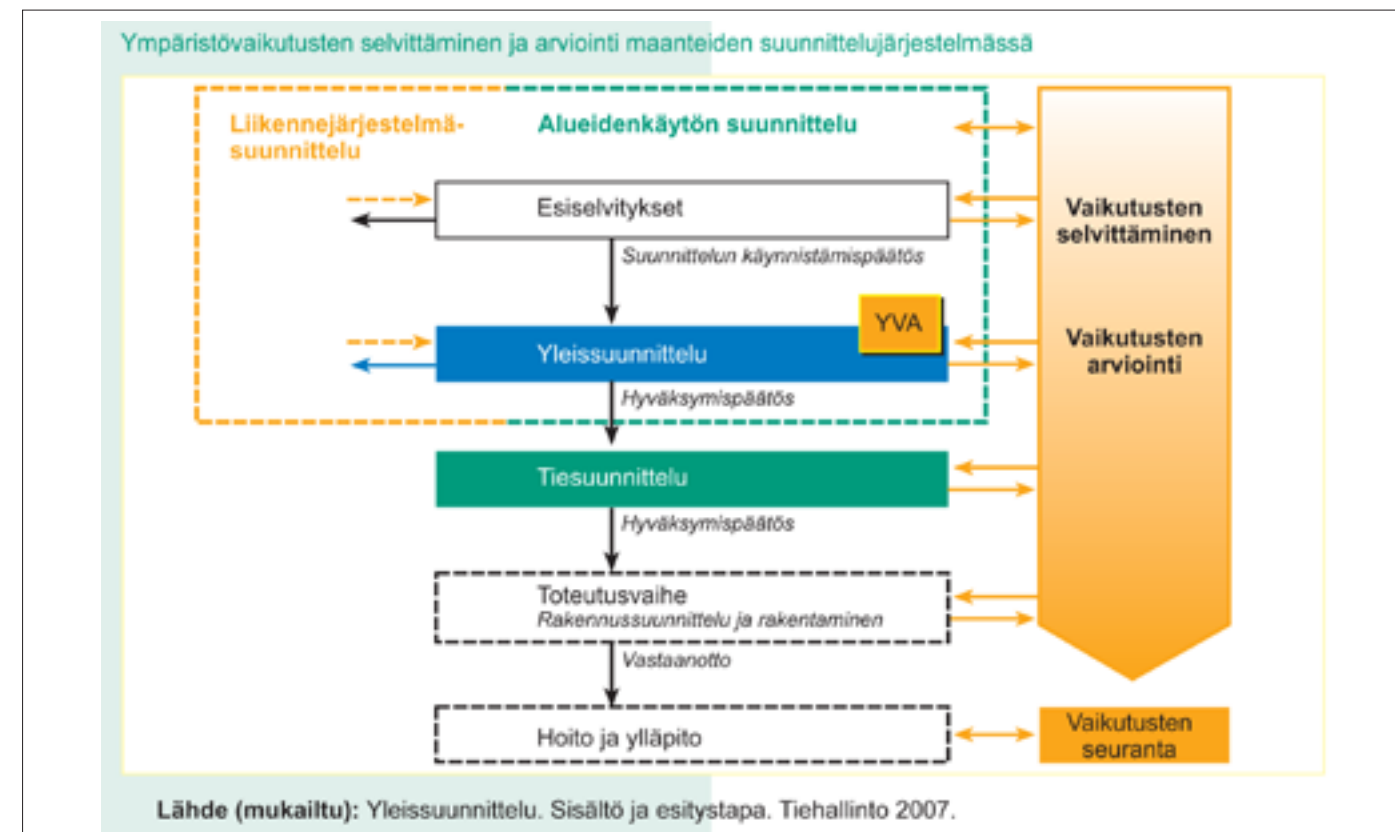
4.3 Arviointimenettelyn osapuolet

YVA-menettelyn **hankkeesta vastaavana** toimii Tampereen kaupunki yhteistyössä Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen (entinen Tiehallinnon Hämeen tiepiiri) kanssa. Projektipäällikkönä on Pekka Petäjäniemi Liikennevirastosta.

Yhteysviranomaisena toimii Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (entinen Pirkanmaan ympäristökeskus) ja siellä yhteyshenkilönä on Leena Ivalo.

YVA-menettelyä koordinoivassa ryhmässä on Tampereen kaupungin, Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen sekä suunnittelukonsultin edustajat. Koordinaatioryhmän tehtävä on nimensä mukaisesti koordinoida ja ohjata YVA-menettelyä. Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen edustajat osallistuvat asiantuntijoina ryhmän kokouksiin erikseen sovittaessa.

YVA-menettelyn **hankeryhmässä** on Tampereen kaupungin, Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen ja suunnittelukonsultin edustajat. Ryhmän puheenjohtajana toimii Liikenneviraston edustaja ja sihteerinä konsultti. Ryhmässä jaetaan tietoa hankkeen edistämiseksi ja tehdään työn eteenpäinviemiseksi tarvittavia päätöksiä. Ryhmä päättää muun muassa työn ja suunnitelman tavoitteista, tutkittavista vaihtoehdoista ja työnaikai-



Kuva 4.1. Ympäristövaikutusten selvittäminen ja arviointi maanteiden suunnittelujärjestelmässä (lähde: Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeissa. Tiehallinto 2009). Lähde (mukailtu): Yleissuunnittelu. Sisältö ja esitystapa. Tiehallinto 2007. Vaikutusten seurannan valmistelu aloitetaan tarvittaessa tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen.

sesta päätöksenteosta. Ryhmä hyväksyy työn aikana tarvittavat asiakirjat sekä lopputuotteet.

4.4 YVA-menettelyn vaiheet

Menettelyn ensimmäisessä vaiheessa tehdään ympäristövaikutusten arviointiohjelma, joka on suunnitelma siitä, mitä vaikutuksia selvitetään ja miten selvitykset tehdään sekä kuinka hankkeeseen liittyvä osallistuminen järjestetään.

YVA-ohjelmassa esitetään lisäksi perustiedot hankkeesta, ympäristön nykytilasta, tutkittavista vaihtoehdoista sekä suunnitelma tiedottamisesta ja aikataulusta. Varsinainen menettely alkaa kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaiselle. YVA-ohjelmasta tiedotetaan ja yhteysviranomainen asettaa sen nähtäville. Nähtävilläolokautena voi YVA-ohjelmasta jättää lausuntoja ja mielipiteitä. Yhteysviranomainen kokoaa ohjelmasta annetut mielipiteet ja lausunnot ja antaa niiden perusteella oman lausuntonsa hankkeesta vastaavalle. Tämän jälkeen hankkeesta vastaava voi tehdä tarvittavat arvioinnit sekä viimeistellä mahdollisesti jo aiemmin aloitetut selvitykset.

Toisena päävaiheena YVA-menettelyssä on varsinainen ympäristövaikutusten arviointi. Arviointityön tulokset kootaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseen (YVA-selostus). Selostuksessa esitetään arviointiohjelman tiedot tarkennettuna, eri vaihtoehtojen ympäristövaikutukset, vaihtoehtojen vertailu, arvioinnissa käytetty aineisto, arviointimenetelmät sekä yhteenveto arviointityön tuloksista.

Arviointiselostuksen valmistumisesta tiedotetaan alueen lehdissä ja yhteysviranomainen asettaa sen nähtäville. Nähtävilläolokautena yhteysviranomainen pyytää YVA-selostuksesta lausunnot ja selostuksesta voi esittää mielipiteitä yhteysviranomaiselle vastaavasti kuin YVA-ohjelmavaiheessa. Yhteysviranomainen kokoaa arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet ja antaa niiden perusteella oman lausuntonsa 1–2 kuukauden kuluttua nähtävillä olon päättymisestä. Arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto otetaan huomioon myöhemmässä päätöksenteossa ja lupaharkinnassa.

4.5 Osallistuminen ja vuoropuhelu

YVA-menettelystä, sen osapuolista ja tiedottamisesta on säädetty YVA-laissa (1994/468) ja asetuksessa (713/2006). Tampereen Rantaväylän suunnittelua koskee Maantielaki, jossa on omat säädökset vuorovaikutuksesta.

Arviointiohjelman ja arviointiselostuksen valmistuttua yhteysviranomainen, Pirkanmaan ympäristökeskus (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue) kuuluttaa arviointiohjelman nähtävillä olosta. Kuulutus julkaistaan paikkakunnalla ilmestyvissä lehdissä, joita ovat Aamulehti ja Tamperelainen.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus asetetaan nähtäville kuulutuksessa mainittuna aikana Frenckellin palvelupisteeseen ja Pirkanmaan ympäristökeskukseen (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue) sekä selailtaviksi Frenckellin lehtilukusaliin, Metsoon sekä muihin kirjastoihin. Arviointiohjelman ja arviointiselostuksen nähtävilläolokautena on mahdollisuus antaa kirjallisia mielipiteitä ja pyydettyjä lausuntoja yhteysviranomaiselle, Pirkanmaan ympäristökeskukselle (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue).

Hankkeeseen kohdistuu laaja mielenkiinto, sillä Rantaväylän ratkaisu vaikuttaa Tampereen keskustan alueen asukkaiden lähiympäristöön ja toisaalta laajan käyttäjäjoukon jokapäiväiseen liikkumiseen. Hankkeen monivaiheinen suunnittelu- ja päätöksentekohistoria edellyttävät huolellista ja avointa tiedottamista.

YVA-menettelyn vuoropuhelu ja sen rinnalla tehty arviointityö antavat kestävän ja hyväksyttävän pohjan johtopäätöksille ja jatkosuunnittelulle. Näkökulmia ja hyväksyttävyyttä tavoitellaan monipuolisilla vuoropuhelumenetelmillä ja avoimella tiedottamisella. Toisaalta osallisilta saadaan arvokasta tietoa hankealueen erityispiirteistä ja muista suunnittelusta huomioon otettavista asioista.

Palautetta voi antaa koko suunnittelutyön ajan eri tavoin

Hankkeesta vastaavalle ja suunnittelijoille voi antaa palautetta koko YVA-menettelyn ajan. Palautetta voi myös antaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn jälkeisissä suunnitteluvaiheissa Tampereen kaupungille sekä tienpitäjälle, Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueelle.

YVA-ohjelman ja YVA-selostuksen kuulutuksissa esitettynä nähtävilläolokautena mielipiteet osoitetaan Pirkanmaan ympäristökeskukselle (1.1.2010 alkaen Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue), jolloin ne otetaan huomioon YVA-ohjelmasta ja YVA-selostuksesta annettavissa lausunnoissa.

Karttapalautejärjestelmän kautta saatava palaute otetaan huomioon vaikutusten arvioinnissa ja suunnittelutyössä. Myös suullinen palaute tienpitäjän ja Tampereen kaupungin yhteyshenkilöille pyritään ottamaan huomioon suunnittelussa. YVA-menettelyn yhteysviranomaiselle välitetään tietoa myös muusta saadusta palautteesta koko YVA-menettelyn ajan.

4.5.1 Yleisötilaisuudet

YVA-menettelyn yleisötilaisuuksissa tarkoituksena on keskustella arvioinnin sisällöstä, vaihtoehdoista ja vaikutuksista sekä tiedottaa hankkeen etenemisestä ja suunnitelmavaihtoehdoista. Rantaväylän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana yleisölle järjestettiin kaksi esittelytilaisuutta. Ensimmäinen yleisötilaisuus pidettiin YVA-ohjelman nähtävilläolokautena ja toinen vähän ennen YVA-selostuksen nähtävälleasettamista.

Rantaväylän YVA – yleisötilaisuus 5.11.2009, Museokeskus Vapriikki

YVA-ohjelmavaiheen esittelytilaisuus järjestettiin Tampereen Museokeskus Vapriikissa 5.11.2009 klo 14–19. Yleisötilaisuus toteutettiin suunnitelmänäyttelynä, jossa esiteltiin YVA-menettelyä ja sen tarkoitusta, YVA-ohjelmassa esitettyjä tutkittavia vaihtoehtoja sekä arvioitavia vaikutuksia ja arviointimenetelmiä. Keskeisenä tavoitteena oli myös

välittää tietoa osallistumismahdollisuuksista ja mm. karttapalautejärjestelmän käytöstä.

Tilaisuudessa osallistujien oli mahdollista tutustua suunnitelmiin ja keskustella neljässä eri teemapisteessä suunnittelijoiden, hankkeesta vastaavien ja yhteysviranomaisen kanssa. Teemapisteinä olivat 1. YVA-menettely, 2. Vaikutusten arviointi ja menetelmät, 3. Vaihtoehdot, 4. Karttapalautejärjestelmä ja nettisivut. Tilaisuuteen osallistui 40–60 henkilöä. Keskustelua käytiin eniten vaihtoehtoja esittelevässä teemapisteessä. Yleisön huolenaiheina olivat erityisesti Ranta-Tampellan ja muiden lähialueiden maankäyttöratkaisujen muotoutuminen, vaihtoehtojen tasapuolinen käsittely, kustannustarkastelujen paikkansapitävyys ja yleisön esittämien ratkaisumallien huomioonottaminen suunnittelussa. Vaikutusten arviointia ja menetelmiä esitellessä teemapisteessä keskusteltiin myös siitä, miten tunnelivaihtoehtoihin toteutettavien räjäytysten vaikutukset rakennuskantaan tullaan ottamaan huomioon ja miten vaihtoehtojen vaikutukset maisemaan arvioidaan. YVA-menettelyyn liittyvät kysymykset koskivat pääasiassa palautteenantokanavia ja mahdollisuuksia. Karttapalautejärjestelmän esittelypisteessä kyseltiin lähinnä käytännön neuvoja palautejärjestelmässä toimimiseen sekä hankkeen Internet-sivujen löytämiseen. Karttapalautejärjestelmään esitettiin myös muutamia kehitysehdotuksia.

Rantaväylän YVA – yleisötilaisuus 16.3.2010, Työväenmuseo Werstas

Toinen yleisötilaisuus pidettiin 16.3.2010 Finlaysonilla Työväenmuseo Werstaan Bertel-salissa klo 17–20.30. Tilaisuus päätettiin järjestää ennen YVA-selostuksen nähtävälleasettamista, jotta yleisön esittämät näkemykset ja vuoropuhelu saatiin kattavammin sisällytetyksi YVA-menettelyyn. Tilaisuudessa oli tavoitteena keskustella tarkasteltujen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista ja vaikutusten merkittävyyydestä eri osapuolten kannalta.

Tilaisuuteen otti osaa 55–60 henkilöä, joiden kysymyksiin olivat vastaamassa hankkeesta vastaavan Tampereen kaupungin, hankeryhmän, yhteysviranomaisen ja suunnittelukonsulttien edustajat. Mukana oli myös edustajia päästömallinnoista vastanneelta Ilmatieteenlaitokselta. Tilaisuuden puheenjohtajana ja keskustelun ohjaajana toimi Tampereen kaupungin apulaispormestari Timo Hanhilahti.

Tilaisuuden ohjelma koostui ryhmätyöskentelystä, joka jälkeen vaikutustenarvioinneista vastaavat



Kuva 4.2. Yleisötilaisuudessa tehdyssä ryhmätyössä hankkeen vaihtoehtojen ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista keskeisinä pidettiin liikennettä, ilmanlaatua, rakentamisen vaikutuksia, maisemaa, melua ja ilmastonmuutosta.

asiantuntijat pitivät esitykset arviointien tuloksista. Esitysten yhteydessä ja niiden jälkeen asiantuntijat myös vastasivat ryhmätyöskentelyn yhteydessä esille nostettuihin kysymyksiin.

Yleisön esittämät vaikutusten arvioinnin kannalta keskeiset ja eniten kiinnostusta herättäneet aiheet voitiin jakaa teemoittain seuraavasti: liikenne, ilmanlaatu, rakentaminen, maisema, melu, pohjavedet ja muut ympäristöasiat. Liikenteellisistä vaikutuksista eniten kysymyksiä herättivät joukko- ja kevyenliikenteen huomioonottaminen, liikenneturvallisuus ja liikenteelliset vaikutukset keskustaan erityisesti pitkässä tunnelivaihtoehdossa. Ilmanlaatua käsittelevät kysymykset koskivat pitkän tunnelivaihtoehdon ilmanvaihtoratkaisujen riittävyttä ja pakokaasujen puhdistamismahdollisuuksia. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista kiinnostivat eniten tunnelivaihtoehtojen edellyttämien louhintatöiden vaikutusten hallinta, kuten räjäytykset ja siitä syntyvä tärinä, pöly sekä murske. Huolestusta herättivät tunnelien louhinnan vaikutukset pohjavesiin ja olemassa olevien rakennusten rakenteisiin. Myös melua, pinta- ja pohjavesiä sekä muita ympäristötekijöitä koskeneet kysymykset ja huolenaiheet liittyivät pääosin tunnelirakentamisen vaikutuksiin. Maisemavaikutusten kannalta tärkeänä pidettiin järvimaiseman ja näkymien säilyttämistä, rannan virkistysmahdollisuuksien lisäämistä, uusien alueiden rakentamisen hallintaa ja kulttuurihistoriallisten rakennusten säilymistä.

Yleisötilaisuuksien dokumentointi

Yleisötilaisuuksissa käytyjen keskustelujen anti dokumentoitiin konsultin toimesta muistioiksi. Molemissa tilaisuuksissa oli myös läsnä median edustajia ja niistä julkaistiin artikkeleita Aamulehdessä. Lisäksi ensimmäisestä yleisötilaisuudesta uutisoitiin lyhyesti Hämeen alueuutisissa.

4.5.2 Muu tiedottaminen ja vuoropuhelu

YVA-menettelyn internet-sivut

Yhtenä tiedotuskanavana toimivat **Rantaväylä-hankkeen Internet-sivut** osoitteessa <http://www.tampere.fi/liikennejakadut/projektit/rantavaylantunneli/yva>. Sivuilta saa tietoa YVA-menettelyn etenemisestä ja mahdollisuudesta antaa palautetta. YVA-ohjelman ja YVA-selostuksen nähtävilläoloaikoina internetsivun kautta ohjataan yhteysviranomaisen sähköiseen asiointiin, jossa voi jättää mielipiteitä YVA-ohjelmasta ja YVA-selostuksesta.

Karttapalautejärjestelmä

Hankkeessa oli käytössä Internet-pohjainen **karttapalautejärjestelmä**. Linkki karttapalautejärjestelmään oli hankkeen Internet-sivulla. Arviointiohjelmavaiheen yleisötilaisuuden jälkeen toinen palautejärjestelmään ohjaava linkki lisättiin myös Pirkanmaan ympäristökeskuksen sivuille, jotta järjestelmä saataisiin entistä aktiivisempaa käyttöön ja helpommin löydettäväksi.

Karttapalautejärjestelmästä tiedotettiin YVA-ohjelmavaiheen yleisötilaisuudesta toimitetussa lehdistötiedotteessa ja palautejärjestelmää esiteltiin yleisötilaisuudessa. Paikallistelevisio teki palautejärjestelmästä jutun. Palautejärjestelmä mainittiin myös lehtiartikkeleissa.

Karttapalautejärjestelmässä hankkeen vaihtoehtoja oli mahdollista tarkastella ilmakuvan, opaskartan tai kantakartan päällä. Kartoilla liikkuminen ja palautteen anto oli ohjeistettu. Palautetta oli mahdollista antaa kartalle pisteen, viivan tai alueen muodossa sekä tekstinä. Palautteet jäivät palveluun muiden käyttäjien nähtäville, jos palautteen antaja hyväksyi tämän. Palautejärjestelmässä oli ohjeistettu, että palaute YVA-ohjelmasta ja -selostuksesta tulee toimittaa nähtävilläoloaikoina yhteysviranomaiselle.

Karttapalautejärjestelmän kautta saatiin kuusi kirjallista palautetta. Palautteissa annettiin muutosehdotuksia suunnitelmiin, kommentoitiin suunnitelmia, kysyttiin bussipysäkkien sijoittelusta ja ennakoitiin räjäytystöiden aiheuttamia vaurioita. Kahteen palautteeseen pyydettiin vastausta. Palautejärjestelmässä oli kävijöitä 10.2.2010 mennessä lähes 520.

Karttapalautejärjestelmän kautta saatu palaute voidaan todeta määrältään vähäiseksi. Tämä johtuu oletettavasti siitä, että palautetta annettiin pääasiassa muulla tavoin (yhteysviranomaiselle YVA-ohjelman ja -selostuksen nähtävilläoloaikoina, suunnittelijoille suunnittelun aikana sekä yleisötilaisuuksissa). Muulla tavoin annettu palaute koski mm. vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja, minkä tyyppinen palaute on helpompi antaa muulla tavoin kuin internetin kautta. Lisäksi palautetta oli annettu runsaasti hankkeen aiemmissa vaiheissa. Karttapalautejärjestelmä oli myös hieman hankalasti löydettävissä Tampereen kaupungin Internet-sivuilta.

Sinällään karttapalautejärjestelmä soveltuu hyvin osallistumismenetelmäksi. Sen rinnalla tulee kuitenkin olla käytössä myös muita menetelmiä. Tampereen

Rantaväylän karttapalautejärjestelmää on ilmeisesti käytetty eniten vaihtoehtojen suunnitelmakarttojen, taustakarttojen ja ilmakuvien katsomiseen. Palaute on annettu ennemmin yhteysviranomaiselle lausuntoaikoina sekä Tampereen kaupungin, tienpitäjän ja konsultin edustajille yleisötilaisuuksissa ja suorina yhteydenottoina.

Lehdistötiedotteet ja kuulutukset

Hankkeesta vastaava on 8.9.2009 tiedottanut ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelun aloittamisesta, lokakuun 2009 loppupuolella vaihtoehtoista ja 12.3.2010 arviointiin liittyvästä yleisötilaisuudesta lehdistötiedotteella.

Yhteysviranomainen huolehtii hankkeen virallisista kuulutuksista lehdistä. Yhteysviranomainen tiedottaa neljässä vaiheessa: kun YVA-ohjelma ja YVA-selostus asetetaan nähtäville ja kun yhteysviranomainen antaa niistä lausunnot.

- Pirkanmaan ympäristökeskus on tiedottanut YVA-menettelyn vireilletulosta 13.10.2009.
- Arviointiohjelmasta kuulutettiin Tampereen kaupungin virallisella ilmoitustaululla 15.10.–18.11.2009 sekä Aamulehdessä ja Tamperelaisessa.
- Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on tiedottanut arviointiohjelmalausunnon antamisen yhteydessä 22.12.2009.

4.5.3 Rantaväylä mediassa

Rantaväylän kehittämisestä on keskustelu vilkkaasti niin painetussa kuin sähköisessä mediassa erityisesti viimeisten kahden vuoden aikana. Mielipide- ja artikkelikirjoittelu Aamulehdessä ja muissa paikallislehdissä (Tamperelainen, Tori) kiihtyi varsinkin vuonna 2008, kun pitkä tunneli -ratkaisun tiesuunnitelman ja siihen liittyvien asemakaavojen laatiminen käynnistyi. Tällöin Rantaväylän kehittämisshanke saavutti selvästi aiempaa laajemman yleisön mielenkiinnon. Tiedostamisen seurauksena muun muassa pitkä tunneli -ratkaisun vastustajat järjestäytyivät niin kutsutuksi Rantaväylä-liikkeeksi, joka tiedottaa toiminnastaan omilla internetsivuilla. Tämä selvänä vastapainona sille, että Tampereen kaupunki ylläpitää hankkeesta tiedottavaa sivustoa kaupungin omilla internetsivuilla.

Lehtien palstoilla yleisökeskustelua on alusta alkaen leimannut kritiikki yhden vaihtoehdon valintaa kohtaan sekä arvostelu muiden kehittämisvaihtoehtojen huomiotta jättämisestä. Arvostelua ovat saaneet osakseen myös hankkeen vaatimat suuret investointikustannukset, mahdolliset merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset sekä oletukset taustalla vaikuttavasta eri intressien hyödyn tavoittelusta. Enimmäkseen aktiivisia ovat olleet hankkeen vastustajat, mutta luettavissa on ollut myös hanketta kannattavia kannanottoja. Kannanotoissa on käsitelty likipitään samoja aiheita, kuin joista on keskusteltu tiesuunnitelman laatimisen ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana järjestetyissä yleisötilaisuuksissa.

Pääasiassa yleisön huomio on kiinnittynyt vaihtoehtojen ratkaisujen etsintään ja tarjoamiseen. Tieto edellisten vuosien saatossa tehdystä suunnittelu työstä, hyvin tai huonosti sovellettavista ratkaisuista sekä niiden perusteluista on päätynyt varsin heikosti laajemman yleisön tietoisuuteen ennen kuin vasta viimeisimmissä suunnitteluvaiheissa.

4.6 YVA-ohjelmasta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden huomioonottaminen

Arviointiohjelma oli yleisön nähtävillä Tampereen Palvelukeskus Frenckelissä sekä luettavana kirjastoissa ja Pirkanmaan ympäristökeskuksessa. Arviointiohjelma on nähtävillä lisäksi ympäristöhallinnon Internet-sivuilla. Hankkeesta vastaava Tampereen kaupunki ylläpitää hankkeelle perustamia Internet-sivuja, josta on linkki YVA-konsultin ylläpitämään karttapalautejärjestelmään. Internet-sivut on linkitetty keskenään.

Arviointiohjelmasta pyydettiin lausunnot seuraavilta viranomaisilta: Tampereen kaupunki/ympäristöpalvelut (ympäristönsuojeluviranomainen), Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus, Hämeen työvoima- ja elinkeinokeskus/kalatalousyksikkö, Länsi-Suomen lääninhallitus/sosiaali- ja terveysosasto, Pirkanmaan Maakuntamuseo/kulttuuriympäristöyksikkö, Hämeen ympäristökeskus (patoturvallisuusviranomainen), Ratahallintokeskus, Tampereen aluepelastuslaitos/Pirkanmaan pelastustoimi, Tampereen satamalaitos ja Järvi-Suomen merenkulkulaitos. Lisäksi vireilläolosta ilmoitettiin kirjeellä seuraaville tahoille: Pirkanmaan luonnon-suojelupiiri ry, Tampereen Sähkölaitos, Tampereen Sähkölaitos (padot), Tampereen Sähköverkko Oy,

Tampereen Vesi, Fingrid Oyj, Gasum Oy, VR-Rata Oy, Näsijärven kalastusalue, TeliaSonera Finland Oyj ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä.

Arviointiohjelmasta annettiin yhteensä 30 mielipidettä. Yhteysviranomainen on laatinut yhteenvedon mielipiteiden sisällöistä, joka on saatavissa yhteysviranomaisen www-sivuilta. Alkuperäiset asiakirjat arkistoidaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa.

Arviointiohjelmasta annetussa palautteessa esitettiin mielipiteitä muun muassa hankkeen liikenteellisistä lähtökohdista, vaihtoehtoista, rakentamisen ympäristövaikutuksista ja käytönaikaisista ympäristövaikutuksista hankkeen ja kaavoituksen yhteensovittamisesta sekä osallistumisesta.

Ympäristövaikutusten arvioinnin sisältöä on täsmennetty ja sen sisältöä on laajennettu arviointiohjelmasta saadun palautteen perusteella.

4.7 YVA-menettelyn välittyminen päätöksentekoon ja jatkosuunnitteluun

Mielipiteillä, lausunnoilla ja yhteysviranomaisen lausunnolla YVA-selostuksesta on keskeinen merkitys Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen ja Tampereen kaupungin tehdessä valintaa jatkosuunnitteluvaihtoehdosta. Tienpitäjä ei voi antaa lupaa hankkeen toteuttamiseen – eli tässä tapauksessa Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue ei voi hyväksyttää tien yleissuunnitelmaa ellei ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ole suoritettu. YVA-menettely päättyy kun yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta hankkeesta vastaavalle eli Tampereen kaupungille. Myöskään alueen asemakaavoja ei ole mielekästä valmistella ja viedä hyväksymiskäsittelyyn ennen kuin YVA-menettely on päättynyt ja on tehty valinta vaihtoehdosta, josta tullaan laatimaan maantielain mukainen yleissuunnitelma.

YVA-menettelyn jälkeen suunnittelu jatkuu maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimisella. Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue käsittelee yleissuunnitelman ja tekee siitä hyväksymispäätösesityksen liikennevirastolle. Yleissuunnitelmaan sisällytetään maantielain edellyttämät vaikutusselvitykset, jotka ympäristövaikutusten osalta perustuvat arviointimenettelyn yhteydessä laadittuihin arviointeihin ja niihin yleis-

suunnittelun yhteydessä tehtyihin täsmennyksiin, kuten yleissuunnitelmalta edellytettävään meluntorjunnan suunnitteluun perustuviin arviointeihin.