



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen

Vt 12 Alasjärvi – Huutijärvi Ympäristövaikutusten arviointi- menettely ja yleissuunnitelma

TAVOITETYÖPAJA 10.3.2015 MUISTIO



RAMBOLL

1. LÄHTÖKOHTIA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on käynnistänyt maantielainmukaisen yleissuunnitelman laadinnan ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn (YVA-menettely) valtatie 12 parantamisesta Alasjärven ja Huutijärven välillä.

Tavoitetyöpajan tarkoituksena oli selvittää yhteistyötahojen ja keskeisimpien sidosryhmien näkemyksiä tiejakson nykyisistä ongelmista, tulevista tarpeista, suunnittelun tavoitteista sekä tarkasteltavista vaihtoehdoista.

Työpajan antia hyödynnetään suunnittelussa ja YVA-menettelyssä tarkasteltavien vaihtoehtojen päättämisessä.

2. OSALLISTUJAT

Työpajaan kutsuttiin 44 edustajaa seuraavista ryhmistä:

- **Viranomaistahot**
 - Pirkanmaan ELY-keskus (Liikenne ja infrastruktuuri)
 - Pirkanmaan ELY-keskus (Ympäristö ja luonnonvarat)
 - Tampereen kaupunki
 - Kangasalan kunta
 - Pirkanmaan liitto
 - Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
 - Pirkanmaan maakuntamuseo
 - Liikennevirasto
 - Poliisi, Liikennepoliisisektori Pirkanmaa
 - Pirkanmaan pelastuslaitos
- **Asukasyhdistykset**
 - Vatialan Omakotiyhdistys ry
 - Pikkolan-Pikonkankaan Asukasyhdistys ry
 - Koillis-Alvari (asukasedustaja)
- **Kulkumuodot**
 - Tampereen Pyöräilijät ry
 - Suomen liikenneliitto ry
 - Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
 - SKAL, Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
 - Linja-autoliitto, Sisä-Suomen osasto
- **Luonto- ja kansalaisjärjestöt**
 - Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry
 - Pirkanmaan Luonnonsuojelupiiri
 - Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys ry
 - Kangasalan Luonto ry
- **Yritykset ja elinkeinoelämä**
 - Kangasalan yrittäjät
 - Tammerkosken yrittäjät
 - Väinö Paunu Oy

Työpajaan osallistui 29 henkeä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

Viranomaistahot

Pirkanmaan ELY-keskus (Liikenne ja infrastruktuuri)	Tero Haarajärvi, Marketta Hyvärinen, Harri Vitikka
Pirkanmaan ELY-keskus (Ympäristö ja luonnonvarat)	Leena Ivalo
Tampereen kaupunki	Heljä Aarnikko, Anna-Maria Niilo-Rämä
Kangasalan kunta	Markku Lahtinen, Tarja Riitamaa, Merja Saarilahti
Pirkanmaan liitto	Ruut Rissanen
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä	Katja Seimelä
Pirkanmaan pelastuslaitos	Ari Vakkilainen

Asukasyhdistykset

Vatialan Omakotiyhdistys ry	Kari Kulmala
Pikkolan-Pikonkankaan Asukasyhdistys ry	Kari Luomanperä

Kulkumuodot

Tampereen Pyöräilijät ry	Heikki Kerppilä
Autoliiton Tampereen seudun osasto ry	Olli Varvio, Lasse Tuli
SKAL, Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jari Asikainen, Janne Saari, Pia Vuori

Luonto- ja kansalaisjärjestöt

Kangasalan Luonto ry	Jorma Mäntylä, Heikki Toivonen
----------------------	--------------------------------

Yritykset ja elinkeinoelämä

Kangasalan yrittäjät	Mika Liikka
----------------------	-------------

Suunnittelukonsultti

Ramboll	Jari Mannila, Sari Kirvesniemi, Reetta Suni, Anne Vehmas, Venla Pesonen, Kaisa Mustajärvi
---------	---

3. TYÖPAJAN KULKU

3.1 Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin tiistaina 10.3.2015 klo 13–16 Monitoimitalo Pirtissä Kangasalla. Pirkanmaan ELY-keskuksen projektipäällikkö Tero Haarajärvi avasi työpajan ja pyysi osallistujia esittäytymään. Rambollin projektipäällikkö Jari Mannila esitteli hanketta ja Sari Kirvesniemi tiesuunnittelun lähtökohtia.

Alustusten jälkeen kysyttiin, millaisia tiejakson onnettomuudet ovat olleet. ELY-keskuksen suunnittelupäällikkö Harri Vitikka kertoi ajoneuvo-onnettomuuksien olleen pääasiassa nokkakolareita.



Kuva 1. Tilaisuuden alussa esiteltiin hankkeen taustaa ja tavoitteita

Toinen kysymys koski tarkennusta erikoiskuljetusten vaatimista mitoista. Sari Kirvesniemi kertoi, että kyseiset kuljetukset vaativat 7 m vapaata leveyttä (ei kaiteita, liikennemerkkejä tai lyhtypylväitä lähempänä) ja 7 m korkeutta, joka tulee huomioida esimerkiksi siltojen suunnittelussa. Mikäli tehdään keskikaide, erikoiskuljetuksissa ei voida ilman poikkeusjärjestelyjä hyödyntää vastaantulevien kaistaa.

Esittelyjen jälkeen vuorovaikutusasiantuntija Anne Vehmas ohjeisti ryhmätyöskentelyä ja ryhmien tehtäviä. Ryhmätyöskentelyn päätteeksi ryhmien tuotokset laitettiin seinälle ja ryhmät kertoivat tiivistykset näkemyksistään koko joukolla. Tilaisuuden lopuksi keskusteltiin tavoitteista ja vaihtoehtoista koko osallistujajoukolla.

Työpajan esitys, muistio ja kartoille paikannetut palautteet laitetaan hankkeen nettisivuille viimeistään 27.3. mennessä.

www.ely-keskus.fi/web/ely/pirkanmaa-valtatie-12-alasjarvi-huutjarvi-vuoropuhelu

Ohjelma

13.00	Kahvi ja esittäytyminen
13.15	Hankkeen tausta ja lähtökohdat
13.40	Pienryhmätyöskentely
	Nykyiset ongelmat ja paikalliset tavoitteet
	Arvioitavat vaihtoehdot
14.50	Ryhmien näkemysten esittely
	Yhteiskeskustelu
16.00	Työpajan päätös

3.2 Ryhmien tehtävät

Osallistujat oli jaettu ilmoittautumisten ja osallistujien taustojen perusteella neljään ryhmään, joista oli pyritty muodostamaan mahdollisimman heterogeeniset taustaryhmien suhteen. Ryhmille annettiin seuraavat tehtävät:

1. Lämmittelytehtävä: Ovatko kartan eritasoliittymien nimet hyvät?
 - Jollei, niin kertokaa käytetympi, tunnistettavampi nimi
2. Määrittäkää paikalliset tavoitteet suunnittelulle
 - Mitä tiejakson nykyisiä ongelmia tulisi poistaa?
 - Mitkä tulevat tarpeet / muutokset tulisi ottaa huomioon tavoitteissa?
 - Hankkeen ympäristölliset tavoitteet?

Kirjoittakaa suurikokoisin kirjaimin yksi tavoite (tarve) / paperi

3. Pohtikaa suunnittelussa arvioitavia vaihtoehtoja
 - Kaistojen määrä
 - A. 2+2 -kaistainen (keskikaide)
 - B. 2+1 -kaistainen (ohituskaistat)
 - C. 2+2 ja 2+1 / 1+1 (keskikaide) / 2 -kaistainen (=nykytila)
Mihin asti 2+2 -kaistainen osuus?
 - Tiejakson nopeustaso? Vai eri nopeustasoja?
 - Eritasoliittymät
 - Kevyen liikenteen yhteystarpeet (kävely/pyöräily)?
 - Bussipysäkkitarpeet?
 - Kangasalan Kirkkojärven kohta
 - Suoraman ja Kehä II liittyminen
 - Alasjärven liittymä

Kirjoittakaa paperille ryhmän esitys arvioitavista vaihtoehtoista ja merkitkää kartalle yhteystarpeita ym. paikannettavia kommentteja.



4. TULOKSET

4.1 Eritasoliittymien nimet

Työpajakartoille oli merkitty suunnitteluajakson nykyiset eritasoliittymät sekä yksi suunnitteilla oleva uusi liittymä. Liittymät on nimetty tierekisterin mukaisesti seuraavasti:

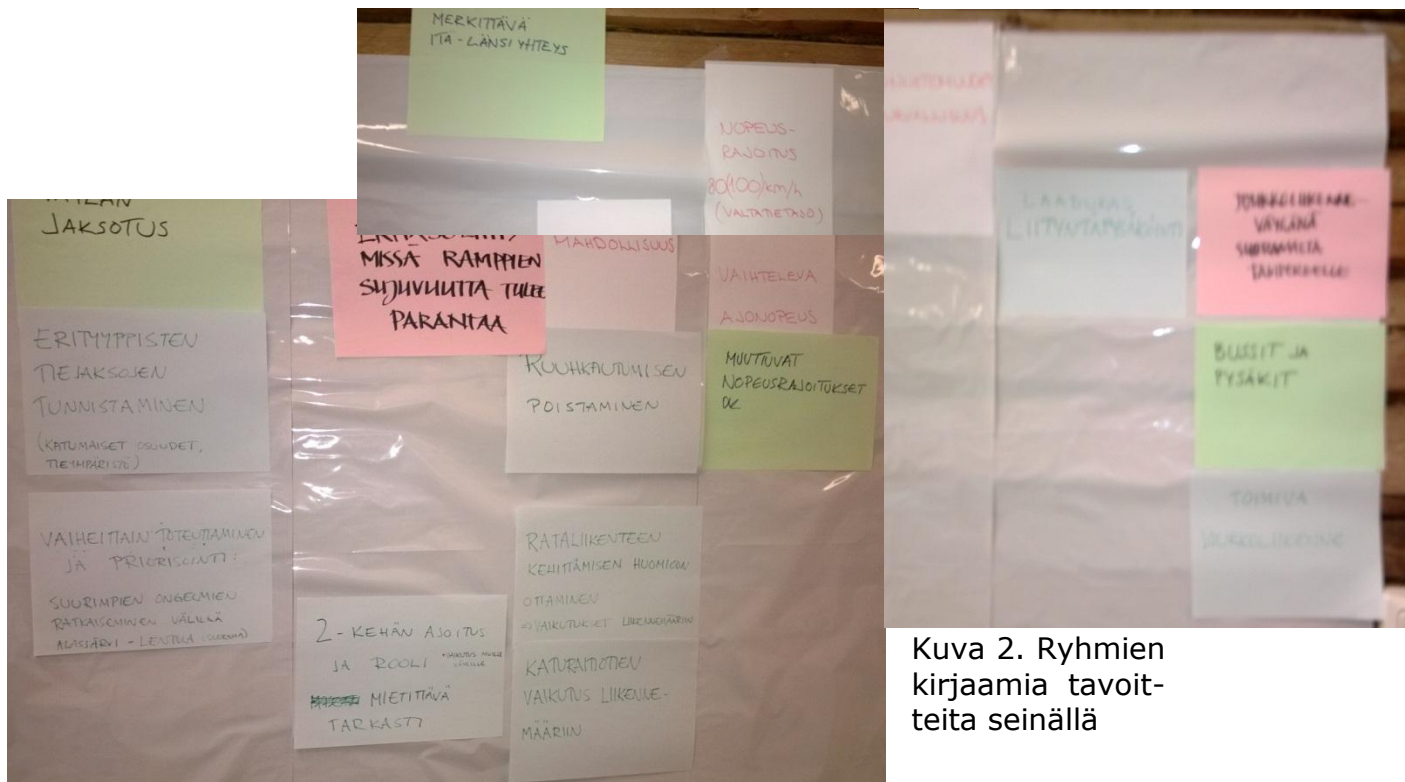
- Alasjärven etl
- Linnainmaan etl
- Lamminrahkan etl (uusi)
- Vatialan etl
- Suoraman etl
- Ranta-Koiviston etl
- Kangasalan etl
- Huutijärven etl

Osallistujilta kysyttiin, vastaavatko nimet paikalliset käyttämiä nimiä. Suurinta osaa nimistä pidettiin osuvina. Keskustelua syntyi eniten Linnainmaan liittymän nimeämisestä. Nimeksi ehdotettiin Atalaa tai Leinolaa. Työpajan käsiäänestyksessä molemmat saivat saman verran kannatusta.

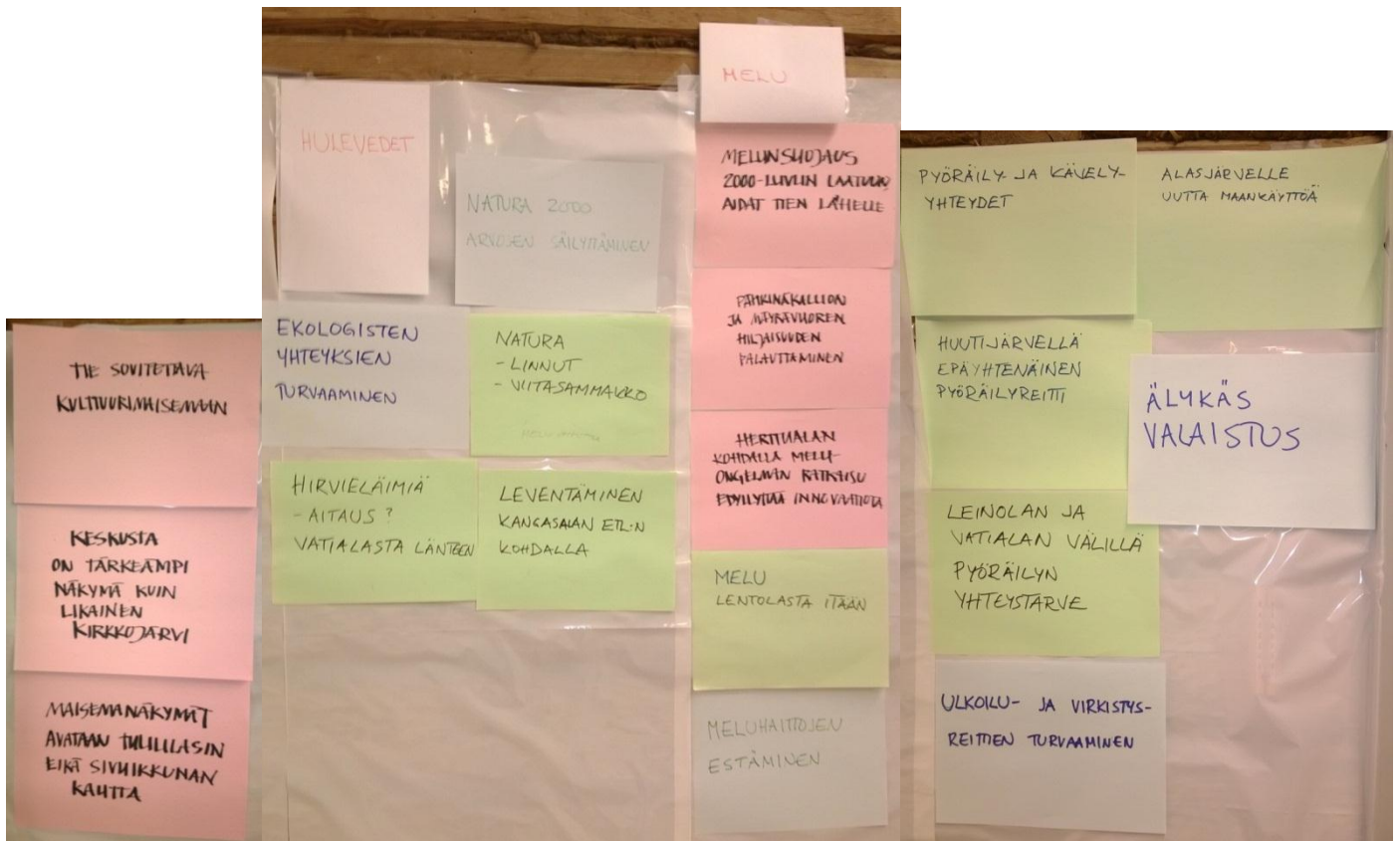
Suoraman eritasoliittymän sijasta osallistujat pitivät parempana nimenä Lentolaa. Keskustelua herätti myös Ranta-Koiviston eritasoliittymän nimi, mutta Ranta-Koivistoa pidettiin työpajassa parhaana. ELY-keskus harkitsee eritasoliittymien nimenmuutoksia tierekisteriin.

4.2 Paikalliset tavoitteet ja näkemyksiä vaihtoehtoista

Ryhmiä pyydettiin keskustelemaan tieosuuden nykyisistä ongelmakohtista ja tulevista tarpeista sekä muodostamaan tavoitteita, joita tulisi huomioida tulevassa suunnittelussa (kuvat 2 ja 3). Lisäksi ryhmät pohtivat suunnittelussa arvioitavia vaihtoehtoja ja kirjasivat kommentteja kartoille (liite 1).



Kuva 2. Ryhmien kirjaamia tavoitteita seinällä



Kuva 3. Ryhmien kirjaamia tavoitteita seinällä

RYHMÄ 1

Paikalliset tavoitteet suunnittelulle:

- Liikenneturvallisuuden parantaminen
- Eritasoliittymien turvallisuuden parantaminen (esim. kiertoliittymät) etenkin kävelyn ja pyöräilyn kannalta
- Alasjärven eritasoliittymä sujuvammaksi
- Meluhaittojen vähentäminen (erityisesti Lentolasta itään)
- Linja-autopysäkit ja pyörien säilytys Kangasalan, Ranta-Koiviston ja Suoraman eritasoliittymien yhteyteen
- Kirkkojärven Natura-alue myös ihmisille eli paremmat kulkuyhteydet alueelle (alikulut)
- Sujuvampi pyöräily-yhteys Suoraman eritasoliittymästä Ranta-Koivistoon
 - Leinolan ja Vatialan välillä pyöräilyn yhteystarve
 - Huutijärvellä epäyhtenäinen pyöräilyreitti

Tarkasteltavat vaihtoehdot:

- 2+2 poikkileikkaus koko matkalle tutkittava
- Lisäksi tutkittava 2+2 päätyminen Suoraman eritasoliittymän kohdalla tai Ranta-Koiviston eritasoliittymän kohdalla
- Jatkuvaa ohituskaistatietä (2+1) ei kannata tutkia
- Eri nopeustasot esim. 80 km/h ja 100 km/h on syytä selvittää (Muuttuvat nopeusrajoitukset ok)

Lisäksi ryhmässä keskusteltiin väylän suunnittelusta erilaisissa jaksoissa, hirviaidan tarpeesta Vatialasta länteen, melun vaikutuksesta Natura-alueen lintuihin ja viitasammakoihin, tien leventämisen ongelmista Kangasalan eritasoliittymän kohdalla ja Alasjärven uudesta maankäytöstä.



Kuva 4. Ryhmä 1

RYHMÄ 2

Paikalliset tavoitteet suunnittelulle:

- Ohitusmahdollisuuksien parantaminen (poikkileikkaus 2+2)
- Turvallisuuden parantaminen
- Eritasoliittymien erkanemis- ja liittymiskaistat parannettava
 - Ranta-Koiviston eritasoliittymän ramppien päiden turvallisuuden parantaminen (esim. kiertoliittymät) etenkin kävelyn ja pyöräilyn osalta
 - Linnainmaan eritasoliittymän ruuhkaisuuden poistaminen
 - Alasjärven eritasoliittymä sujuvammaksi
- Meluongelmien vähentäminen
- Linja-autopysäkit ja liityntäpysäköintialueet (autoille ja pyörille) Ranta-Koiviston ja Suoraman eritasoliittymien yhteyteen
- Kirkkojärven Natura-alue myös ihmisille eli paremmat kulkuyhteydet alueelle
- Hulevesien ottaminen huomioon suunnittelussa (valtatie 12 estää vesien luonnollisen kulun)

Tarkasteltavat vaihtoehdot:

- 2+2 poikkileikkaus koko matkalle tutkittava
- Lisäksi tutkittava 2+2 päätyminen Suoraman/Lentolan eritasoliittymän kohdalla ja Ranta-Koiviston eritasoliittymän kohdalla
- Jatkuva ohituskaistatietä (2+1) ei kannata tutkia
- Eri nopeustasot esim. 80 km/h ja 100 km/h



Kuva 5. Ryhmä 2

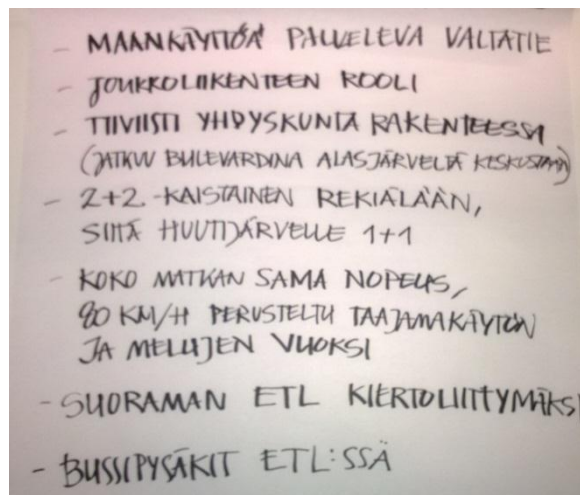
RYHMÄ 3

Paikalliset tavoitteet suunnittelulle

- Joukkoliikenneväylät Suoramalta Tampereelle
- Eritasoliittymissä ramppien sujuvuutta tulee parantaa
- Tie sovitettava kulttuurimaisemaan
- Maisemanäkymät avataan tuulilasin eikä sivuikkunan kautta
- Keskusta on tärkeämpi näkymä kuin likainen Kirkkojärvi
- Melunsuojaus 2000-luvun laatuun, aidat tien lähelle
- Pähkinäkallion ja Mäyrävuoren hiljaisuuden palauttaminen
- Herttualan kohdalla meluongelman ratkaisu edellyttää innovaatiota

Tarkasteltavat vaihtoehdot:

- 2+2 -kaistainen Rekiälään (Ranta-Koivistoon), siitä Huutijärvelle 1+1
- koko matkan sama nopeus, 80 km/h perusteltu taajamakäytön ja melujen vuoksi
- Suoraman eritasoliittymä kiertoliittymäksi



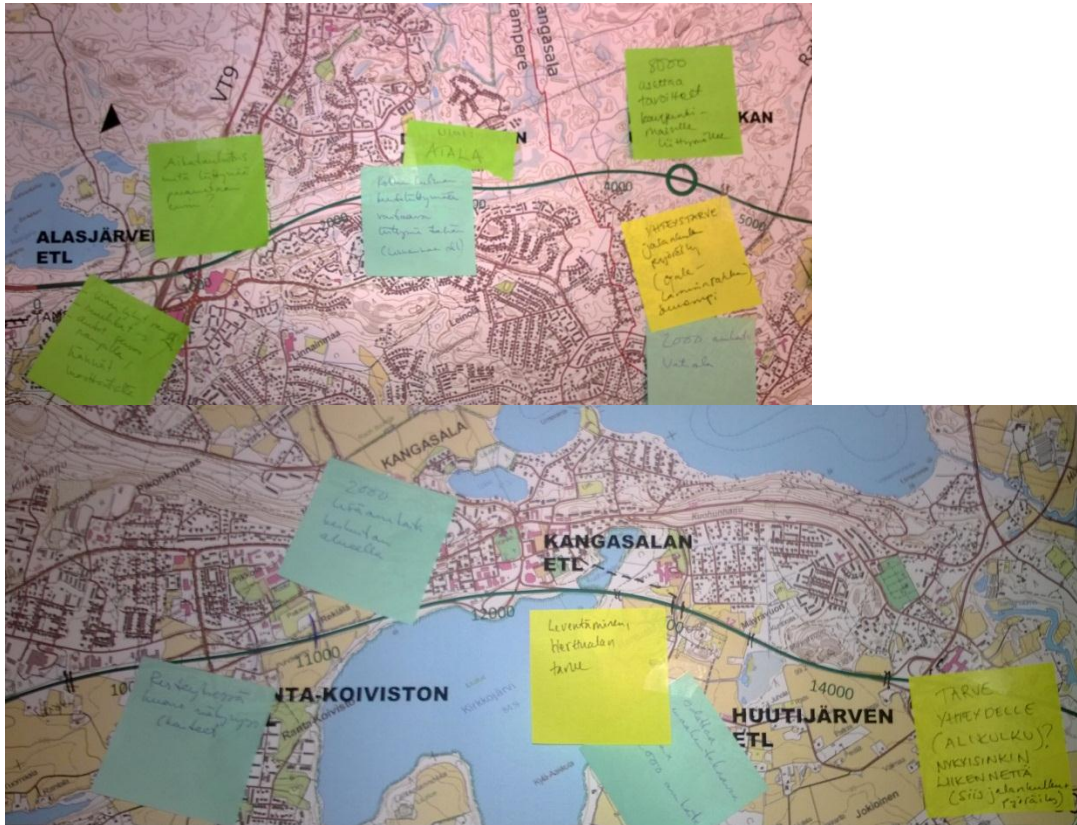


Kuva 6. Ryhmä 3

Ryhmän keskustelua tavoitteista/ongelmakohtista

- maankäyttöä palveleva valtatie
 - tiiviisti yhdyskuntarakenteessa (jatkuu bulevardina Alasjärveltä keskusta)
- joukkoliikenteen rooli
 - tulevaisuuden tarpeita: joukkoliikennetarve Lentola-Tampere
 - bussipysäkit eritasoliittymiin
 - joukkoliikennevaikutukset → jos pysäkkitarve kasvaa, on mahdollonta ajaa 100 km/h
- melu
 - melu on joka paikassa ongelma, pitäisi löytää uusia ratkaisuja, esim. vähän tilaa vieviä melusuojauksia (vrt. Hämeenlinnan moottoritie)
 - suunnittelussa tulisi huomioida ääniympäristöt – akustiikaltaan miellyttävät ympäristöt
 - kaiteiden alle aurauksen seurauksena pakkautuva lumi vaimentaa melua nykytilanteessa talvisin
 - meluaidat virkistysalueiden kohdalle (Pähkinäkallio ja Mäyrävuori), todettiin Mäyrävuodella olevan suurempi virkistyskäyttöarvo
 - Kirkkojärven ylitys: melu kulkeutuu veden yli ja vaikuttaa lintujen sijoittumiseen
 - 80km/h pitää melua alhaisempana
 - Keski-Euroopassa eri kaistoilla on eri nopeudet, olisiko mahdollista soveltaa täällä?
- risteysjärjestelyt
 - Linnainmaan nykyinen risteysjärjestely on huono, kun ruuhka-aikaan autojonon pää seisoo moottoritien rampilla (liian lyhyet liittymärampit)
 - kiihdytyskaistat tulee olla riittävän pitkät
 - ei kannatettu vaihtuvia nopeuksia
- tunnistetuiksi vaikutuksiksi tulisi lisätä myös liikenteelliset ja yhdyskuntarakenteen hajautumiseen vaikuttavat vaikutukset

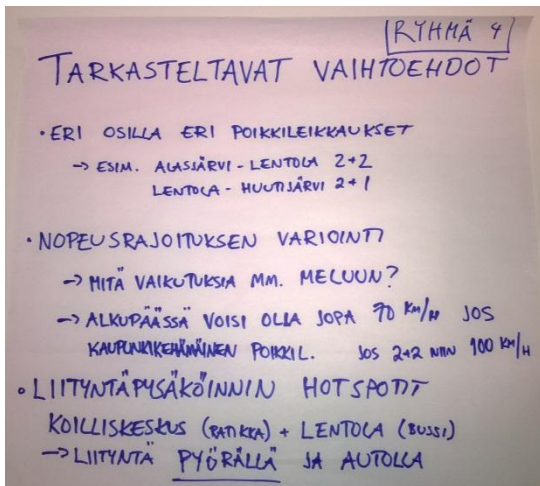
- maisema
 - tärkeää miettiä miltä tie näyttää maisemassa → näkyvyys keskustaan, ohikulkijoiden houkuttelu
 - paljonko alueella tulee olemaan maisema-arvoa (uutta asutusta), tulevaisuudessa tien käyttäjäryhmät pääosin työmatka- ja käyttäjäliikennettä



RYHMÄ 4

Paikalliset tavoitteet suunnittelulle:

- Eryttypisten tiejaksojen tunnistaminen (katumaiset osuudet, tieympäristöt)
- Vaiheittainen toteuttaminen ja priorisointi: Suurimpien ongelmien ratkaiseminen välillä Alasjärvi – Lentola (Suorama)
- Ruuhkautumisen poistaminen
- 2-kehän ajoitus ja rooli (+ vaikutus muille väylille) mietittävä tarkasti
- Katuraitiotien vaikutus liikennemääriin otettava huomioon
- Rataliikenteen kehittämisen huomioon ottaminen -> Vaikutukset liikennemääriin
- Toimiva joukkoliikenne
- Laadukas liityntäpysäköinti
- Ekologisten yhteyksien turvaaminen
- Natura 2000 arvojen säilyttäminen
- Meluhaittojen estäminen
- Ulkoilu- ja virkistysreittien turvaaminen
- Älykäs valaistus



Tarkasteltavat vaihtoehdot:

- Eri osilla eri poikkileikkaukset
 → esim. Alasjärvi-Lentola 2+2
 Lentola-Huutijärvi 2+1
- Nopeusrajoituksen variointi
 - mitä vaikutuksia mm. meluun?
 - alkupäässä voisi olla jopa 70 km/h, jos olisi kaupunkikehämäinen poikkileikkaus
 - jos 2+2, niin 100km/h
- Liityntäpysäköinnin hot spotit:
 - Koilliskeskus (ratikka) + Lentola (bussi) → liityntä pyörällä ja autolla



Kuva 7. Ryhmä 4

5. YHTEISKESKUSTELU

Ryhmien kirjaamat tavoitteet ja ongelmakohdat ryhmiteltiin seinälle teemoittain. Eri ryhmien vastaukset on listattu eri väreillä. Kaikkien ryhmien tavoitteeksi asettamat teemat on esitetty ensin. Työpajassa nostettiin paikallisiksi tavoitteiksi seuraavaa:

Laadukas melunsuojaus; hiljaisuuden palauttaminen

- Melu
- Melunsuojaus 2000-luvun laatuun, aidat tien lähelle
- Pähkinäkallion ja Mäyrävuoren hiljaisuuden palauttaminen
- Herttualan kohdalla meluongelman ratkaisu edellyttää innovaatiota
- Melu Lentolasta itään
- Meluhaittojen estäminen

Toimiva joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- Toimiva joukkoliikenne
- Bussit ja pysäkit
- Joukkoliikenneväylät Suoramalta Tampereelle
- Laadukas liityntäpysäköinti

Sujuvuuden parantaminen

- Eritasoliittymissä ramppien sujuvuutta tulee parantaa
- Ohitusmahdollisuus
- Ruuhkautumisen poistaminen

Ympäristöarvojen turvaaminen

- Ekologisten yhteyksien turvaaminen
- Natura 2000 arvojen säilyttäminen
- Natura: linnut, viitasammakko (melu vaikuttaa)
- Leventäminen Kangasalan ETL:n kohdalla (ei tilaa)
- Hirvieläimiä – aitaus? Vatialasta länteen

Pyöräily- ja kävely-yhteydet väylän poikki ja suuntaisesti

- Pyöräily- ja kävely-yhteydet
- Leinolan ja Vatialan välillä pyöräilyn yhteystarve
- Huutijärvellä epäyhtenäinen pyöräilyreitti
- Ulkoilu- ja virkistysreittien turvaaminen

Vaikutukset liikennemääriin

- Alasjärvelle uutta maankäyttöä
- Katuraitiotien vaikutus liikennemääriin
- Rataliikenteen kehittämisen huomioon ottaminen -> Vaikutukset liikennemääriin
- 2-kehän ajoitus ja rooli (+ vaikutus muille väylille) mietittävä tarkasti

Nopeusrajoitukset

- Muuttuvat nopeusrajoitukset toisen ryhmän mielestä ok, toisen ei
- Vaihteleva ajonopeus ongelmana
- Nopeusrajoitus 80 (100) km/h (valtatie)

Erityyppiset tiejaksot ja vaiheittain toteutus

- Väylän jaksotus
- Erityyppisten tiejaksojen tunnistaminen (katumaiset osuudet, tieympäristöt)
- Vaiheittainen toteuttaminen ja priorisointi: Suurimpien ongelmien ratkaiseminen välillä Alasjärvi – Lentola (Suorama)

Maisemanäkymät

- Tie sovitettava kulttuurimaisemaan
- Maisemanäkymät avataan tuulilasin eikä sivuikkunan kautta
- Keskusta on tärkeämpi näkymä kuin likainen Kirkkojärvi

Yksittäiset teemat

- Onnettomuudet, turvallisuus
- Hulevedet (erityisesti Kirkkojärven kohta)
- Älykäs valaistus

Koko osallistujajoukon yhteisessä keskustelussa tuotiin esiin mm. seuraavia asioita:

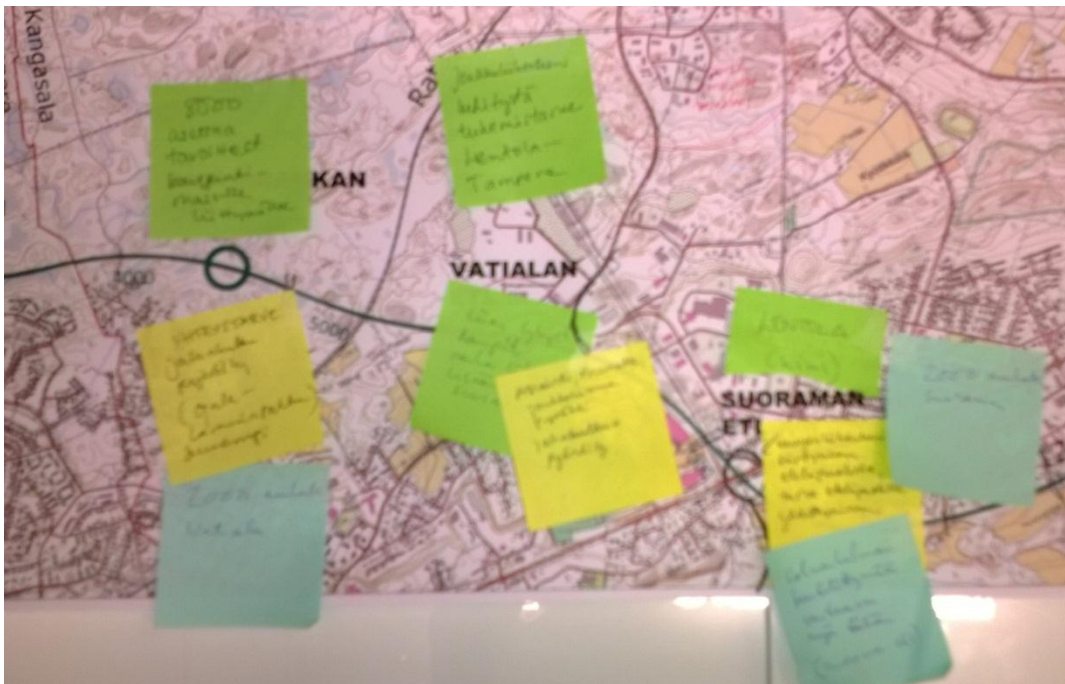
- **Melusuojauksessa** menetetään maisemat. Kahdeksankymppin ajonopeuskaan ei vähennä melua riittävästi. Parhaille maisemakohdille ehdotettiin läpinäkyviä meluseiniä. Paras maisema on nykyään Ranta-Koiviston rampilta järvelle, mutta sinne ei voi jäädä maisemia ihailemaan. Toisaalta tie on sovitettava Kangasalan kulttuurimaisemaan, jota autoilijat voivat ihailla paremmin muualla kuin valtatieä ajaessaan.
- **Joukkoliikenne**yhteyksiä pidettiin tärkeänä parantaa.
 - Eritasoliittymiin tulisi saada bussipysäkit ja liityntäpysäköinti sekä autoille että pyörille.
 - Joukkoliikenneyhteyksien parantamisessa on muistettava myös raideyhteys. Nyt Kangasalan läpi kulkee junarata, mutta juna ei pysähdy Kangasalla.
- Keskustelua syntyi **liikenne-ennusteesta**, jonka lukuja pidettiin osin liian suurina. Ennusteeseen suhtauduttiin varauksella. Liikenneennuste on laadittu käyttäen vanhaa Tampereen kaupunkiseudun liikennemallia TALLI 2030. Parhaillaan tekeillä olevaa uutta TALLI-mallia ei vielä ole käytettävissä eikä sen valmistumisesta ole tietoa.
 - Myös kaupunkiraitiotien ja joukkoliikenteen vaikutus liikennemääriin tulee ottaa huomioon suunnittelussa.
 - Tie on tärkeä reitti itä-länsisuuntaisille kuljetuksille, mm. Venäjälle. Satakunnan ja Pirkanmaan liitot ovat esittäneet Liikennevirastolle, että valtatie 12 jatkuisi E14-tienä Suomen halki, jolloin sen merkitys korostuisi osana merkittävää itä-länsi-suuntaista yhteyttä Skandinaviasta Venäjälle.
 - Kun Kangasalta lähdetään Helsinkiin, niin lähdetäänkö Tampereen vai Lahden suuntaan?



Kuva 8. Ryhmien tuotokset koottiin seinille kaikkien nähtäville

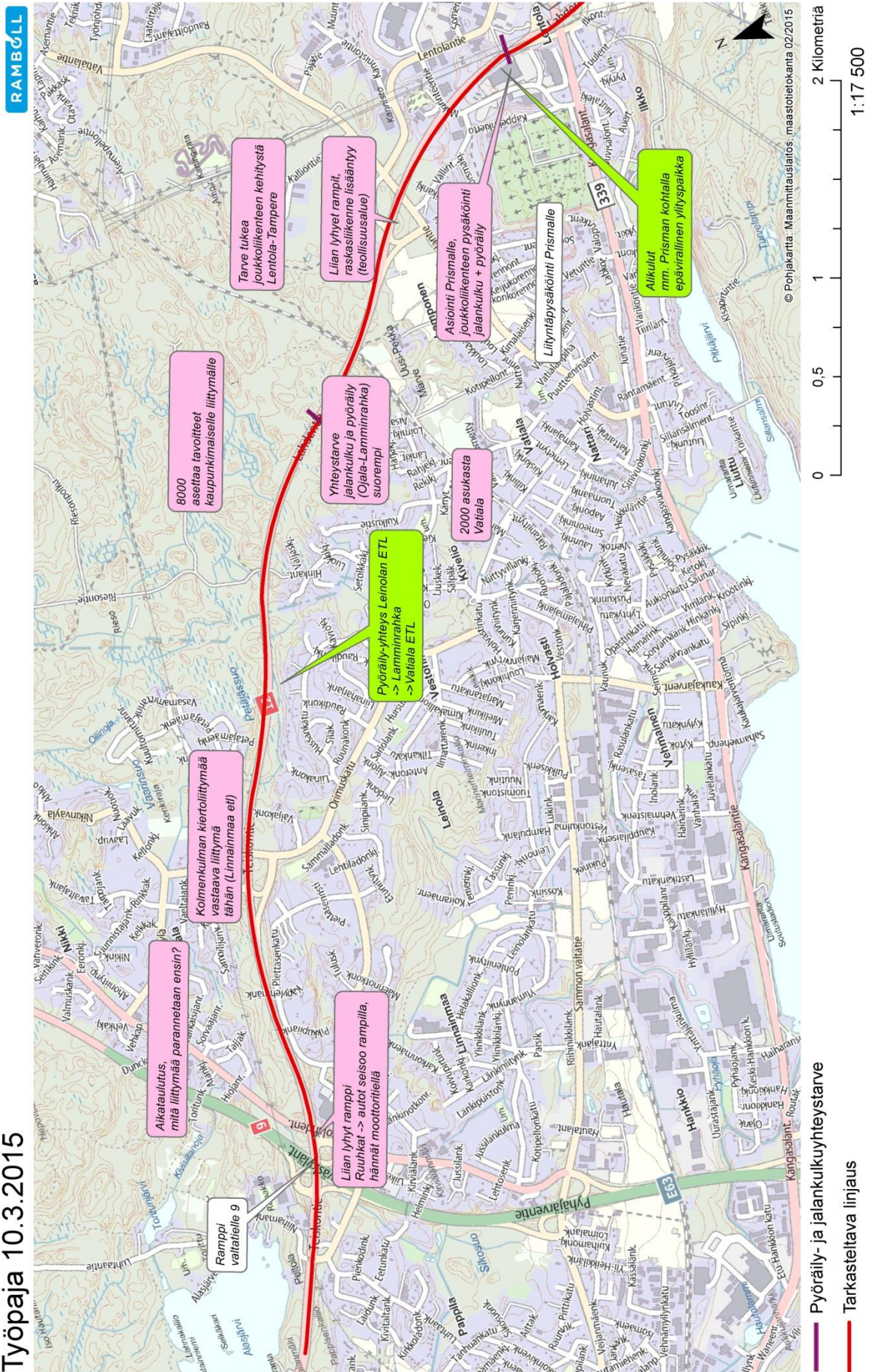
- **Natura**-alueella tulee ottaa huomioon eri eläin- ja kasvilajien erilaiset tarpeet ja niihin kohdistuvat vaikutukset. Lintuja on erityisesti Kirkkojärven itärannalla sekä järven eteläpuolella. Liikennemelu ei saisi suuntautua järvenselälle. Viitasammakot ja kasvit ovat enemmän paikkaan sidottuja.
- Tulisi turvata monien käyttämät valtatie ylittävät **pyöräily- ja kävelyreitit**.
 - Valtatie eristää useat asuinalueet tien toisella puolella sijaitsevista ranta-/virkistysalueista ja reiteistä (estevaikutus). Käytössä on nyt useita epävirallisia, turvattomia ylityskohtia.
 - Kirkkojärven alikulku on liian matala, sinne "ei uskalla mennä ilman kypärää".
 - Tarvitaan turvalliset, laadukkaat poikittaiset yhteydet (yhteystarpeita merkitty liitekartoille).
- Tielle toivottiin **älykästä valaistusta**, joka himmentyy jos liikenne vähenee. Muutenkin syntyi keskustelua älykkäiden ratkaisujen käytöstä: muuttuvat nopeusrajoitukset ja tarpeen mukaan vaihtuva kaistan suunta. Esim. aamulla Tampereen suuntaan kaksi kaistaa ja iltapäivällä päinvastoin. Kaistan suunnan vaihtaminen ei kuitenkaan ole mahdollista, jos tielle tulee keskikaide.
- **Nopeusrajoitukseksi** esitettiin 70–80 ja 100 sekä muuttuvia rajoituksia. Niiden tuottamana ongelmana pidettiin vaihtelevia ajonopeuksia, kun liikennemerkkiä ei huomata. Esim. Englannissa muuttuvat nopeusrajoitukset kerrotaan tien päällä, jolloin ne huomataan paremmin. Erikoiskuljetusreitillä ne pitäisi kuitenkin sijoittaa liian korkealle. Loppukeskustelussa toivottiin, että YVA-menettelyssä tulisi arvioida eri nopeusrajoitusvaihtoehtojen vaikutukset. Esimerkiksi nopeusrajoitusten 70km/h ja 100km/h meluvaikutusten vertailu.

- YVA:ssa arvioitaviksi **vaihtoehdoiksi** esitettiin eniten sitä, että tiejakson länsi- ja itäpäissä olisi erilaiset poikkileikkaukset. Keskikajteellista 2+2 esitettiin Lentolaan tai Rekiälään asti ja siitä eteenpäin 2+1 tai 1+1. Ohituskaistateististä on huonoja kokemuksia "kilpajosta", joten koko välille ei haluttu 2+1 -vaihtoehtoa. Osallistujat olivat yksimielisiä siitä, että keskikaide tulisi olla koko matkalla.
- Kysymykseen tärkeimmistä tavoitteista ehdittiin saada enää yksittäisiä kommentteja, joissa nostettiin esiin liikenteen sujuvuus ja turvallisuus.



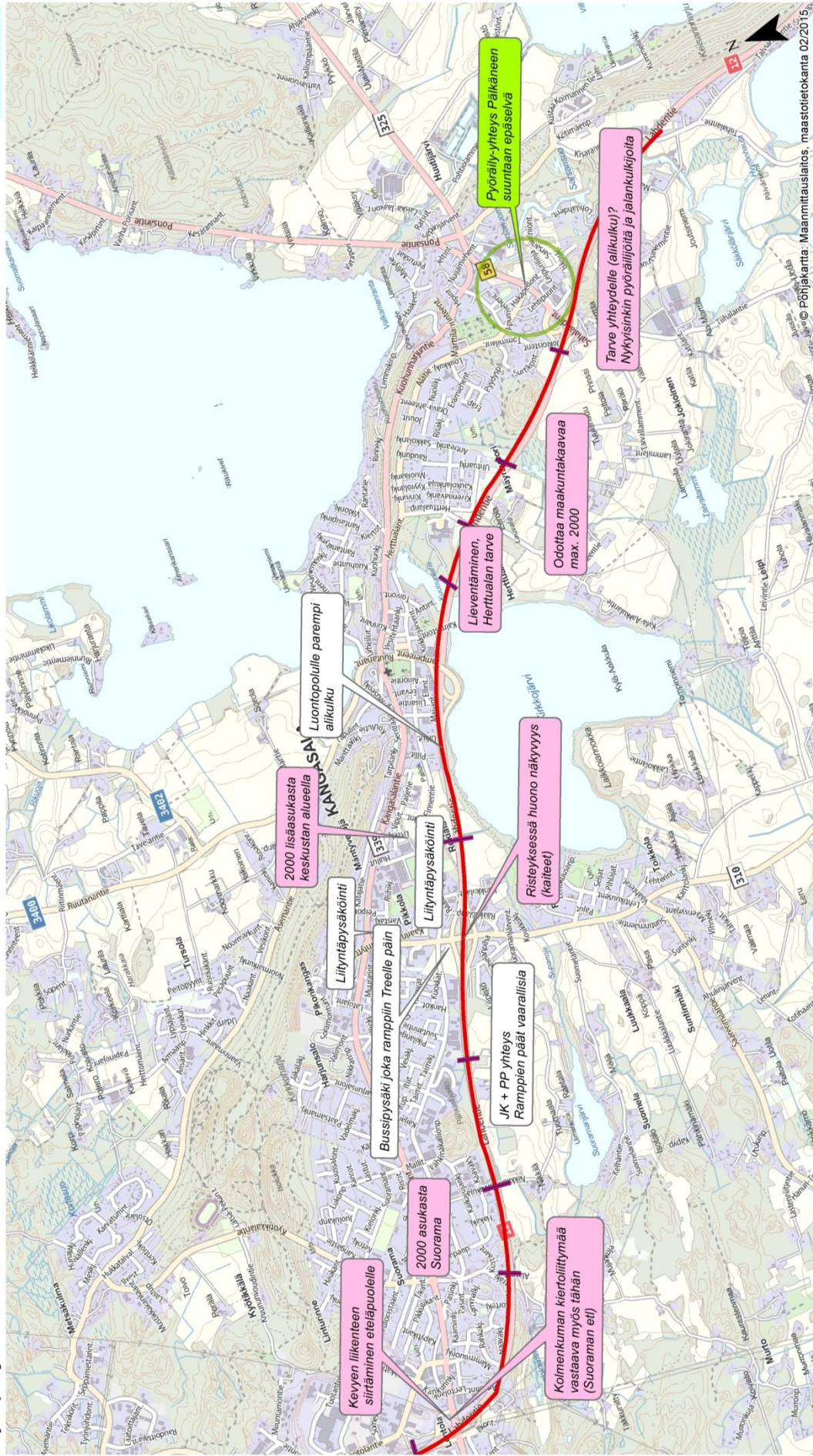
LIITE 1. Tavoitetyöpajan kartoille paikannetut kommentit

Työpaja 10.3.2015



Pyöräily- ja jalkenkälyyhteystarve

Tarkasteltava linjaus



Pyöräily- ja jalankulkuyhteystarve

Tarkasteltava linjaus

Pyöräily-yhteys

2 Kilometriä

1

0,5

0

1:23 000