

Kangasala 5.8.2016

Kangasalan luonto ry.
c/o Jorma Mäntylä
Tanhuanpääntie 25
36200 KANGASALA
0400 333575

Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry.
Jukka T. Helin
puheenjohtaja
050 35632321

Pirkanmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 297
33101 Tampere

KANNANOTTO: VALTATIE 12 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ALASJÄRVI-HUUTIJÄRVI
YLEISSUUNNITELMA, YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA

Kangasalan luonto ry. ja Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry. ovat antaneet lukuisia lausuntoja valtatie 12 laajentamisesta Tampereen ja Lahden välillä. Toistamme aiemmin lausutun, minkä olemme esittäneet kuluvana vuonna myös yleisötilaisuuksissa. Hyväksymme vaihtoehdon 0+. Vaihtoehto A voidaan toteuttaa välillä Alasjärvi-Lentola. Vaihtoehdot A ja B ovat välillä Ranta-Koivisto-Huutijärvi ristiriidassa Luonnonsuojelulain 20.12.1996/1096 § 5a:n ja luvun 10 kanssa.

Vt12 parannussuunnitelman YVA-ohjelmaan sisältyy kaksi huomattavaa ongelmaa. Ensimmäinen on olettamus liikennemäärien jatkuvasta kasvusta ja toinen Kirkkojärven Natura2000-alue, jota ehdotetut vaihtoehdot A ja B väistämättä vahingoittavat.

Kuntien, maakuntien ja valtakunnan liikennesuunnittelua sekä kuntien maankäyttöä ja kaavoitusta ei voida enää perustaa jatkuvasti kasvaviin liikennemääriin. Luonnon kestokyvyn rajat ovat tulleet vastaan. YVA-ohjelma (s. 25) perustuu vuonna 2014 tehtyyn arvioon 8900-22600 ajoneuvoa vuorokaudessa välillä Alasjärvi-Huutijärvi. Tampereen seudun rakennesuunnitelmassa (TALLI-malli) määrien ennustetaan kasvavan 1,7-2,5 -kertaisiksi vuoteen 2040 mennessä. Tämä nähdään väistämättä toteutuvana, eikä kehitykselle edes yritetä löytää vaihtoehtoja. Siksi liikenneturvallisuuteen vedoten esitetään Vt12 laajentamista nelikaistaiseksi moottoritieksi koko välille Alasjärvi-Huutijärvi, myös Kirkkojärven Natura2000-alueen kohdalla.

YVA:ssa kuvattu liikennemäärien kasvu ei ole mahdollinen. EU-komissio julkaisi 20.7.2016 ehdotuksen vuoteen 2030 tähtäävästä ilmasto- ja energiapaketista. Sen mukaan Suomen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteeksi ehdotetaan 39 % vuoden 2005 tasosta (LVM 20.7.2016). Vähennystavoite jakautuu elinkeinoelämän, yksityisten ja valtion sekä kuntien kesken. Kangasalan kunnanhallitus on tilannut CO2-vuosiraportin, jossa ovat mukana lopulliset päästötiedot vuosilta 2009-14 sekä

ennakkotieto vuodelta 2015. Mukana laskennassa ovat kauko-, sähkö- ja erillislämmitys, maalämpö, kuluttajien ja teollisuuden sähkönkulutus, tieliikenne, maatalous ja jätehuolto (KH:20.6.2016 §210). Tilaston mukaan Kangasalla on samankaltainen tilanne kuin koko maassa, eli tieliikenne on ylivoimaisesti suurin päästöjen aiheuttaja 58% osuudella. Suuri osuus johtuu kunnan läpi kulkevasta kahdesta merkittävästä tiestä Vt9 ja Vt12 sekä vuosikymmeniä jatkuneesta kaavoituksesta, joka on tehnyt kunnasta lähes täysin autoliikenne-riippuvaisen.

Kangasala ei voi elää erillään kansainvälisistä sitoumuksista, kun Suomen kasvihuonekaasupäästöjä halutaan vähentää. Siksi autoliikenteen määrän kasvu on saavuttanut rajansa. Tämä ei kuitenkaan näy Vt12 parannussuunnitelmassa, joka perustuu loputtoman kasvun ideologiaan. Niin Kangasalla kuin koko maakunnassa on panostettava huomattavasti nykyistä enemmän raide- ja joukkoliikenteeseen. Vt12 kohdalla se mahdollistaisi pitäytymisen 0+ -vaihtoehdossa. Kunnan tulee tulla vastaan ja suunnitteilla oleva Herttualan kaavoitus välittömästi Kirkkojärven Natura2000-alueen itäpuolella tulee toteuttaa 0+ -vaihtoehdon mukaisesti.

Valtatien parantamisessa on otettava tarkoin huomioon vaikutukset erityisesti Kangasalan Kirkkojärven Natura-alueeseen (FI0316005). Natura-alueen suojelu perustuu sekä arvokkaaseen linnustoon (SPA) että luontotyyppeihin (SCI). On huolehdittava, että valtatieparantamisen yhteydessä haitalliset vaikutukset Natura-alueeseen minimoidaan. Lisääntyvät liikennemäärät ja valtatieparantaminen lisäävät haitallista liikennemelua. Sillä on monien eri tutkimusten mukaan varsin tuntuva kielteinen vaikutus linnustoon. Haitallinen meluvaikutus perustuu muun muassa siihen, että lintujen välinen kommunikaatio vaikeutuu. Petolintujakaan ei ole enää niin helppoa havaita kuin aiemmin melun ollessa alhaisempi. Edelleen linnut stressaantuvat melusta. Lisääntyvä melu vähentää pesimälinnuston määrää melulähteen lähialueilla. Linnut siirtyvät mahdollisuuksien mukaan syrjemmälle tai niiden pesintä alueella loppuu, jollei korvaavaa pesimäympäristöä löydy alueelta.

Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys on painottanut sitä, että tärkeintä on tien pitäminen mahdollisimman kapeana juuri Kirkkojärven kohdalla. Näin voidaan mm. turvata riittävän rantapuuston säilyminen ja ehkäistä melua. Kuohunlahden luontoarvojen heikentyminen on estettävä. Kuohunlahdella on muuttoaikaan yksi uivelon parhaista levähdyspaikoista Pirkanmaalla. Kun otetaan huomioon, että Kuohunlahden itäpuolen rantametsikköä ollaan kaavoittamassa lähivirkistysalueeksi, johon tarkoitukseen tuo kostea rantametsikkö ei lainkaan sovellu, rauhattomuus Kuohunlahden alueella on lisääntymässä ja kaavasunnitelman toteuttaminen tuolta osin tuhoaisi linnuille ja muulle luonnolle tärkeää rantametsää. Tässä yhteydessä on lisäksi pidettävä mielessä, että haitallisia vaikutuksia Kuohunlahden linnustoon ja muuhun luontoon aiheuttaa myös Kuohunlahden toisen rannan puistosuunnitelma.

On tehtävä selkeä eri toimenpiteistä johtuvien haittojen yhteisvaikutusanalyysi Kirkkojärven alueelta. Tämä pitää sisältää ainakin valtatie 12 suunnitelman, Kuohunlahden puistosuunnitelman, Kuohunlahden E-rannan lähivirkistysalue-suunnitelman ja myös Kirkkojärven ranta-alueen puuston hakkuut lintuaseman tuntumasta. Ei voida ajatella, että jokaisesta toimenpiteestä tehdään vain yksittäinen haitta-arviointi.

Kuohunlahteen vaikuttavat näin ollen monet eri suunnitelmat ja todellisenä vaarana on se, että alueen Natura-arvot heikentyvät

merkittävästi toimenpiteiden yhteisvaikutusten tuloksena (uivelot esimerkiksi).

Forman ym. (2002) osoittivat tutkimuksessaan, että 3000-8000 ajoneuvon päivittäisen liikennemäärän ei voida osoittaa vaikuttavan avomaalinnuston läsnäoloon tai pesintään. Sen sijaan yli 8 000 ajoneuvon liikennemäärä vähentää tai estää pesinnän noin 40 metrin etäisyydellä tiestä. Liikennemäärän lisäksi oleellinen tekijä on ajonopeus; useimmat ulkomaalaisista tutkimuksista on tehty yli 80 km/h ajonopeuden tieosuuksilla. YVA:n mukaan Vt12 liikenne kasvaa 1,7-2,5 -kertaiseksi vuoteen 2040. Lisäksi YVA:n mukaan (s. 27) Vt12 kuuluu Lentolasta Lahteen suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkostoon (SEKV), joka mahdollistaa seitsemän metriä korkeat ja leveät sekä 40 metriä pitkät jättirekat. Täten raskaan liikenteen melu kasvaisi oleellisesti. On selvää, että Vt12 liittäminen SEKV-verkostoon ei voi rajoittua osuuteen Alasjärvi-Huutijärvi, vaan se täytyy toteuttaa Lahteen ja Venäjän rajalle asti. Tällöin Kangasalla joudutaan mittaviin laajennustoihin myös Vehoniemen luonnonsuojelu- ja Natura2000 -alueilla. Tällöin ympäristötuho moninkertaistuu. Ympäristöjärjestöt ovat toistuvasti vaatineet rautatieliikenteen kehittämistä autoliikenteen vähentämiseksi. Nyt tehdään päinvastoin, eli raskasta rautatieliikennettä siirretään maanteille.

Kangasalla on jo toteutettu useita rakennushankkeita Natura2000-alueilla, kuten maakaasuputken vetäminen Salmuksen alueen läpi, Tavase Oy:n koeimeytyksiä ja vesiosuuskunnan vesijohdon rakentaminen Vehoniemen Natura2000-alueilla. Ei voi olla niin, että yhden kunnan alueella suojelupäätöksillä ei ole merkitystä. Luonnonsuojelualueet on tarkoitettu suojeltavaksi, ei teollista rakentamista varten. Kirkkojärven Natura-alue on jo heikentynyt huomattavasti siitä olotilasta, jollainen se oli aluetta perustettaessa. Tavoitteena on oltava alueen olotilan palauttaminen ennalleen eikä suinkaan sen salliminen, että alueen luontoarvoja voidaan jatkuvasti heikentää. Kunnalla ja muillakin viranomaisilla on oltava velvollisuus turvata luonnonsuojelualueen luontoarvojen säilyminen ennallaan ja ryhtyä tältä osin tarvittaviin toimenpiteisiin.

Edelleen on todettu, että liikennemelu vaikuttaa lintuihin 55:iin taksonomisista ryhmistä. Pesimätiheys on alentunut melulähteen lähiympäristössä useilla lajeilla. Esimerkiksi Van de Zaaden ym. (1980) selvittivät tutkimuksessaan, että lintujen pesimätiheys alentui 500-600 metrin etäisyydellä maaseututiestä ja valtatiestä vastaavasti 1600-1800 metrin etäisyydellä. Liikennemelun haitalliset linnustovaikutukset tulee ottaa näin ollen vakavasti huomioon Kirkkojärven Natura-alueen tuntumassa, koska järven koko on pieni (pääallas on n. 1,5 km leveä). Siksi Kirkkojärven kohdalla tie on pidettävä mahdollisimman kapeana. Lisäksi on torjuttava häirintävaikutusta linnustoon asettamalla Kirkkojärven kohdalle alennettu nopeusrajoitus. Samalla kyetään estämään lintujen törmäämistä ajoneuvoihin. Olisi hyvä, että Kuohunlahden ja Kirkkojärven pääaltaan vedenvaihtoa parannettaisiin valtatieparantamisen yhteydessä, se palvelisi Kirkkojärven kunnostusta.

Käsityksemme mukaan YVA:ssa ennustettu liikennemäärien kasvu ja Vt12 leventäminen nelikaiistaiseksi ei ole mahdollista aiheuttamatta vakavaa vahinkoa kansainvälisesti arvokkaalle Kirkkojärven Natura2000-alueelle. On huomattava, että Kirkkojärven kohdalla Vt12 kulkee myös Kangasalan kuntakeskuksen ohi. Meluhaitta ei koske siis vain Natura2000-alueen linnustoa ja eläimistöä, vaan huomattavaa osaa kunnan asukkaista. Jo nykyisellään etenkin raskaan liikenteen melu on voimakkaasti häiritsevää Suoraman, Prusin, Ranta-Koiviston, Pikkolan ja kirkonkylän alueilla. Meluaitoja ja -valleja on joka tapauksessa lisättävä, kuten Prusin

alueella on jo tehty. Meluhaitta lisääntyy voimakkaasti ajonopeuden kasvaessa yli 70 km/t. Siksi nopeusrajoitus Kirkkojärven kohdalla on perusteltu.

Muistutamme tässä yhteydessä, että Vt12 leventäminen Kirkkojärven Natura2000-alueen kohdalla oli keskeinen perusteltu Kangasalan lintuvesien osayleiskaavan kumoamiselle Korkeimmassa hallinto-oikeudessa vuonna 2004: "Yleiskaavan valtatie 12:n moottoritievaraus merkitsee, että se on toteutettavissa kaavan nojalla... Moottoritievarauksen osalta kaava perustuu riittämättömiin selvityksiin. Kaava on valtatievarauksen osalta lainvastainen" (KHO 3.3.2004, dnro 2307 ja 2495/1/02, liite 1 s. 2).

Näkemyksemme mukaan YVA:ssa tarjolla olevat vaihtoehdot A ja B ovat samankaltaiset, joita yritettiin toteuttaa osayleiskaavan avulla 2004. Luonnonsuojelulain 66 § on silti sama kuin 2004: "Viranomaisella ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen taikka hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa, jos 65 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu arviointi- ja lausunnotmenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon."

Kangasalan luonto ry. ja Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry. katsovat, ettei Kirkkojärven Natura2000 -alueen status ole muuttunut sitten vuoden 2004. Myös Natura-arvion on noudatettava KHO:n ratkaisua. Siksi yhdistykset ovat 0+ -vaihtoehdon kannalla. Vaihtoehto A voidaan toteuttaa välillä Alasjärvi-Lentola. Alustavassa Natura-arviossa ei viitasammakkoa koskevaa selvitystä käsitellä mitenkään, vaikka se on direktiivilaji. Natura-arviossa ei myöskään ole otettu huomioon KHO:n ratkaisua vuodelta 2004. Liitämme siksi oheen kyseisen KHO:n ratkaisun, koska vaihtoehdot A ja B ovat ristiriidassa sen kanssa.

Kangasalla 5.8.2016

Jorma Mäntylä
Pj. Kangasalan luonto ry.

Jukka T. Helin
Pj. Pirkanmaan Lintutieteellinen Yhdistys ry.

LIITTEET 1 KPL