



Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infra vastuualue
Kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi
PL 297
33101 TAMPERE

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO VALTATIEEN VT3 PARANTAMINEN VÄLILLÄ LEMPÄÄLÄ -PIRKKALA -HANKKEEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infra vastuualue (**hankkeesta vastaava** on toimittanut Pirkanmaan ELY-keskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman valtatie 3:n parantaminen välillä Lempäälä - Pirkkala -hankkeesta. YVA-menettelyn **yhteysviranomaisen** on Pirkanmaan ELY-keskus (luonnonvarat ja ympäristö vastuualue). Arviointiohjelman laati hankkeesta vastaavan toimeksiannosta Sitowise Oy ja Ramboll Finland Oy konsultti-ryhmä.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (YVA-laki) 3 §:n ja lain liite 1:n kohdan 9 liikenne perusteella suunniteltavaan tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Arviointimenettely on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa käsitellään arviointiohjelmaa, joka on hankkeesta vastaavan suunnitelma hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioimiseksi. Arviointiohjelma sisältää myös suunnitelman, miten osallistuminen arviointimenettelyssä järjestetään. Osana arviointia laaditaan luonnonsuojelulain mukainen Natura-tarveharkinta ja mahdollinen Natura-arviointi. Yhteysviranomaisen antaa hankkeesta vastaavalle arviointiohjelmasta lausunnon, joka sisältää myös yhteenvedon muiden viranomaisten lausunnoista ja yleisön mielipiteistä. Toisessa, YVA-selostusvaiheessa hankkeesta vastaava kokoaa arvioinneista arviointiselostuksen, joka tulee laatia arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen ohjelmasta antaman lausunnon perusteella. Yhteysviranomaisen tarkistaa ensin arviointiselostuksen laadun ja riittävyuden ja antaa sen jälkeen perustellun päätelmän hankkeen merkittävistä haitallisista ympäristövaikutuksista. Hankkeesta vastaava liittyy yhteysviranomaisen perustellun päätelmän arviointiselostuksen kanssa valmiin yleissuunnitelman ja sitä vastaavan tiesuunnitelman lupa- ja hyväksymishakemuksiin. Lupaviranomainen sisällyttää perustellun päätelmän lupa- ja hyväksymispäätöksiin ja kirjaa päätökseen, miten perusteltu päätelmä ja siihen liittyvä kuuleminen on otettu huomioon. Lupaviranomainen tarkistaa perustellun päätelmän ajantasaisuuden ja tarvittaessa pyytää yhteysviranomaiselta

näkemystä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Myös hankkeesta vastaava voi ennen lupa-asiansa vireille tuloa pyytää yhteysviranomaiselta näkemystä ajantasaisuudesta.

Arvioitava hanke ja sen alustavat vaihtoehdot, luku 4, s. 71 - 76

Hankkeessa suunnitellaan valtatie 3:n uusi yhteys ja/tai nykyisen moottoritien parantaminen välillä Lempäälä–Pirkkala sekä Tampereen kaupunkiseudun 2-kehä (mt 309) välillä Tampere - Pirkkalan lentoasema–Sääksjärven eritasoliittymä. Valtatie 3 ja 2-kehän uudet suunniteltavat osuudet sijoittuvat Lempäälän ja Pirkkalan kuntien alueelle ja muut myös Tampereelle.

Arvioitavat valtatie 3 hankevaihtoehdot arviointiohjelman mukaan. Ks. yhteysviranomaisen lausunto

Vaihtoehto 0+. Nykyisen nelikaistaisen moottoritien pienet parantamistoimenpiteet.

Vaihtoehto 1. Toteutetaan nelikaistainen uusi valtatielinjaus välillä Lempäälän Puskiaisten eritasoliittymä–Pirkkalan eritasoliittymä. Nykyiselle valtatielle rakennetaan kolmannet kaistat Lempäälän Kuljun ja Puskiaisten välille ja sekoittumiskaistat Lakalaivan ja Pirkkalan eritasoliittymien välille.

Vaihtoehto 2. Parannetaan valtatie 3 välillä Kuljun eritasoliittymä - Tampere - Pirkkalan eritasoliittymä. Kuljun ja Särkijärven eritasoliittymien välille rakennetaan kolmannet kaistat.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 on mukana *Tampereen kaupunkiseudun 2-kehätien (mt 309) linjaus.*

Vaihtoehto A on Pulkajärven Natura-alueen eteläpuolella ja **vaihtoehto B** pohjoispuolella.

Vaihtoehto 0+. Valtatie 3 säilyy nykyisellään nelikaistaisena moottoritienä, ja siihen suunnitellaan pieniä parantamistoimia.

Vaihtoehto VE1 ja 2-kehätie sijoittuvat uuteen maastokäytävään. Hankkeen rakentamisvaihe edellyttäisi kalliolouhintaa ja metsäalueen pysyvää muutosta toiseen maankäyttömuotoon.

Suunnittelun vaihe, suunnittelu- ja toteuttamisaikataulu s. 12, 16, 20 - 21, 102

Arviointiohjelmassa on yleispiirteisesti kuvattu tiesuunnitteluprosessin vaiheet (4) ja hankkeen YVA-menettelyn liittyminen prosessin yleissuunnitteluvaiheeseen (2. vaihe).

Arviointiohjelman tekstin mukaan valtatie 3 vaihtoehdoissa ja Kehä 2 -hankkeessa laaditaan alustavia yleissuunnitelmavaihtoehtoja YVA-menettelyn aikana. Perustellun päätelmän jälkeen hankkeesta vastaava valitsee vaihtoehdon, joka etenee yleissuunnitteluun ja edelleen tiesuunnitteluun. Sivulla 20 on epäselvästi tieto, eteneekö valtatievaihtoehdon lisäksi kehätievaihtoehto samanaikaisesti yleissuunnitteluun. Kuvan 7 mukaan ne etenisivät samassa yleissuunnittelussa. Tässäkin jää epäselväksi, etenisikö 2-kehätie edelleen valtatie kanssa yleissuunnitteluun, mikäli hankkeesta vastaava valitsee muun valtatievaihtoehdon kuin VE1.

Hanke ei sisälly Väyläviraston tai Pirkanmaan ELY-keskuksen toteuttamisohjelmaan. Arviointiohjelmassa on epäselvästi ilmaistu, että tavoite on muodostaa toimenpiteet (?) tieosuuden kehittämiseksi todennäköisesti vaiheittain(?) kohti tavoitetilaa. (Selvennettävä tarkoittaako suunnittelun vaiheita vai valitun vaihtoehdon rakentamista vaiheittain?).

Muuta korjattavaa tekstissä. Sivun 16 viittaus kuvaan 3.1. pitänee olla sivun 17 kuva 4? Sivun 17 viimeinen kpl; uuden YVA-lain (252/2017) mukaan YVA-menettely ei pääty

yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään vaan jatkuu lupa- ja hyväksymismenettelyihin. Teksti tulee päivittää vastaamaan voimassa olevaa YVA-lakia.

YVA-menettelyn liittyminen muihin (hallinnollisiin) menettelyihin (6 § viranomaisten yhteistyö, 8 § ennakkoneuvottelu, 18 § eri hallinnollisten menettelyjen selvitysten yhteensovitus)

Arviointiohjelmassa on yleispiirteisesti kuvattu tiesuunnitteluprosessin vaiheet (4) ja hankkeen YVA-menettelyn aloittaminen tiehankkeen yleissuunnitteluvaiheessa.

Luonnonsuojelulain Natura-tarveharkinta on laadittu maakuntakaava 2040 tasoisesti. YVA-menettelyssä hankkeesta vastaava tekee Natura-tarveharkintaa varten arvioinnit ja raportin valtatievaihtoehdossa VE1 ja molemmissa 2-kehätien vaihtoehdoissa VEA ja VEB YVA-menettelyn aikana. Mahdollisen varsinaisen Natura-arvioinnin tarpeesta ja menettelyjen yhteensovittamisesta ei ole tässä vaiheessa vielä käytettävissä olevia tietoja.

YVA-menettelyn kanssa samanaikaisesti hankealueella ja sen vaikutusalueilla on vireillä Lempäälän Sääksjärven osayleiskaava. YVA-menettelyä ei ole menettelyllisesti yhdistetty tai yhteen sovitettu muihin eri lakien mukaisiin menettelyihin kuten kaavoitukseen tai muihin lakisääteisiin menettelyihin. Ks. Yhteysviranomaisen lausunto Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin

Pirkanmaan ELY-keskus on osallistunut YVA-lain yhteysviranomaisena arvioinnin ennako-ohjaukseen järjestämällä ennakkoneuvottelun (YVAL 8 §). Ennakkoneuvottelun tavoitteena oli esitellä alueen viranomaisille ja hankkeesta vastaavalle ja sen YVA-konsulteille **YVA-direktiivin/YVA-menettelyn uudet kestävän kehityksen painopisteet; ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen, luonnonvarojen kestävä käyttö / materiaalitehokkuus, luonnonmonimuotoisuus sekä väestöön kohdistuvat vaikutukset/terveyshaitat ja -vaikutukset**. PIRELYn asiantuntijoiden alustuksista YVA-konsultilla oli mahdollisuus saada käyttöönsä paikallisasiantuntemusta Pirkanmaan ja erityisesti vaikutusalueeseen ympäristön erityispiirteistä. Yhteysviranomaisen on kommentoinut arviointiohjelman luonnoksia, mutta kommentointiin annettu lyhyt ja lähinnä konsultin aikatauluihin sopiva aika rajoitti kommentit muutamien olennaisten seikkojen tarkistamiseen luonnoksessa. Nämä kuvatut vaiheet sisältyvät arviointiohjelmassa mainittuun YVA-menettelyn aloitus-osuuteen, joka ei kuitenkaan ole osa lain tarkoittamaan YVA-menettelyä.

YVA-menettelyn selostusvaiheen jälkeen, muiden viranomaisten tulee ottaa huomioon ja sisällyttää hanketta koskeviin päätöksiinsä perusteltu päätelmä ja palaute arviointiselostuksesta sekä lisäksi tarkistaa suunnittelun edetessä tarkentuneet ympäristövaikutusten arvioinnit hyväksymispäätöksien ja lupien valmistelussa. Tarvittaessa yhteysviranomaisen antaa lausunnon perustellun päätelmän ajantasaisuudesta lupaviranomaiselle tai hankkeesta vastaavalle (ennen luvan hakemista).

ARVIOINNISTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelma oli yleisön nähtävillä 11.9.–18.10.2019 Lempäälän, Pirkkalan ja Tampereen kuntien asiointi-/palvelupisteissä. Lisäksi painettu arviointiohjelma on luettavissa Lempäälässä Sääksjärven kirjastossa, Pirkkalassa pääkirjasto sekä Tampereella pääkirjasto Metso ja Pirkanmaan ELY-keskus ja sähköisesti Internet-sivuilla www.ymparisto.fi/VT3LempaalaTamperePirkkalaYVA

YVA-kuulutus julkaistiin Lempäälän Sanomissa, Pirkkalaisessa ja Aamulehdessä. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman yleisötilaisuuteen osallistui noin 110 henkilöä Lempäälän Sääksjärven koululla tiistaina 17.9.2019. Tilaisuudesta laadittu muistio on hankkeen YVA-sivulla. Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta tulee nähtäville ja luettavaksi edellä mainittuihin paikkoihin marraskuussa 2019 ja ympäristöhallinnon Internet-sivuille.

ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyytämät lausunnot: Lempäälä ja Pirkkala, Tampereen kaupunki (kaavoitus, ympäristönsuojelu, ympäristöterveydensuojelu ml. PIRTEVA), Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan pelastuslaitos, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL, Kuopio), Pirkanmaan Maakuntamuseo, Pohjois-Savon ELY-keskus (kalatalousviranomaisen), Väylävirasto, Traficom, PLM, Satakunnan lennosto ja Finavia. Arviointiohjelma lähetettiin tiedoksi: Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry.

Arviointiohjelmasta saaduista lausunnoista ja annetuista mielipiteistä on yhteenveto tämän lausunnon lopussa.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen on ottanut lausunnossaan huomioon lausunnoissa ja mielipiteissä arviointiohjelmasta esille tuotuja näkökohtia. Yhteysviranomaisen lausuu myös osallistumisesta.

Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin, s. 12 - 15 (YVAL 18 §)

Arviointiselostuksen luvussa 1.4. on listattu hankesuunnitteluun liittyviä muita suunnitelmia ja ohjelmia. Mikäli *valmisteilla olevissa Pirkanmaan ja kuuden maakunnan yhteisissä liikennejärjestelmäsuunnitelmissa* arvioidaan ympäristövaikutuksia, erityisesti ilmastonmuutosvaikutuksia, ne on suositeltavaa yhteen sovittaa tiehankkeen arviointien kanssa.

Hankkeen arvioinnin suunnittelussa olennaisia lähtökohtia ovat listan suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutuksiin liittyvät lähtökohtaisesti myönteiset tavoitteet, kuten ilmastonmuutokseen liittyvät ympäristötavoitteet. Hankkeesta vastaavan tulee arviointiselostusvaiheessa esittää selvitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen suhteesta maankäyttösuunnitelmiin sekä hankkeen kannalta olennaisiin luonnonvarojen käyttöä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin (YVAA 4 § kohta 3).

Arviointiohjelmassa on avattu valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteita (VAT 2017).

Arviointiohjelmassa olisi ollut tarpeen lisäksi avata nimenomaan liikennettä koskevia uusia tavoitteita, jotka heijastavat nykyistä yhteiskunnallista kehityssuuntaa ilmastonmuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa kuten **LVM:n ILMO-toimenpideohjelma ja valmisteilla oleva liikennejärjestelmäsuunnitelma**. Tavoitteita on tarpeen avata arviointiselostukseen, ja ottaa jo hankkeen ja sen vaihtoehtojen arviointiin ja hankkeen yleissuunnitteluun. Hankkeen suunnittelun lähtökohdissa ja arvioinnissa on tarpeen varautua myös jo keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (Kaisu) liikennettä koskeviin tavoitteisiin. Samoin tulee varautua siihen, että nykyhallituksen asettama tavoite hiilineutraalista Suomesta 2035 tulee vaikuttamaan monilla tavoin myös liikenteeseen ja aiheuttamaan sekä Kaisun että ilmastolain päivittämisen.

Arviointiselostuksessa tulee avata samoin **kansallisen ilmansuojeluohjelma 2030:ssa** nimenomaan niitä liikennettä koskevia toimenpiteitä, jotka liittyvät merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten estämiseen. Toimenpiteet sisältävät sekä ilmanlaatuun että ilmastoon vaikuttavia tavoitteita sekä väestön altistumisen estämiseen vaikuttavia toimenpiteitä ja tavoitteita. Ilmanlaadun ja melun haittojen estämisen toimenpiteet tavoitteet vaikuttavat samoin toisiinsa liikennevaikutusten haittojen estämisessä.

Arviointiohjelmassa esitetyt hankkeen liikennetavoitteet (s. 13) eivät vastaa YVA-lain tarkoittamia YVA-ohjelman tai -selostuksen sisältöjä. Yhteysviranomaisen lausunnosta ilmenee lisäksi, miltä osin esitetyt hankkeen ympäristövaikutuksiin liittyvät tavoitteet eivät vastaa YVA-lain laajaa ympäristökäsitettä. Yhteysviranomaisen edellyttää, että kyseiset *hankearviointia myöhemmin palvelevat tavoitteet poistetaan YVA-lain asiakirjoista.*

Kohdan 1.5. hankkeisiin tulee lisätä Pirkanmaan liiton valmistelussa oleva ratapihan siirto.

Suunnittelun vaihe, suunnittelu- ja toteuttamisaikataulu s. 20, 21, 16

Arviointiohjelmasta ei selvästi ilmene, miten hankkeesta vastaava tulee ottamaan huomioon yhteysviranomaisen perustellun päätelmän YVA-selostuksesta ja YVA-selostuksesta saadusta palautteen, kun se valitsee hankevaihtoehtoa ja laatii liikennejärjestelmä- ja maantielain mukaista yleissuunnitelmaa valitusta vaihtoehdosta ja sen jälkeen tiesuunnitelmaa (s. 16).

Arviointiohjelman tekstin mukaan valtatie 3:n parantaminen ja 2-kehätie -hankkeessa laaditaan alustavat yleissuunnitelmat eri vaihtoehdoista, mutta päätöstä valittavasta vaihtoehdosta ei tehdä tämän YVA-menettelyn selostusvaiheen aikana. Saatuaan yhteysviranomaisen perustellun päätelmän hankkeesta vastaava voi valita vaihtoehdon jatkosuunnitteluun. Yhteysviranomaisen pitää YVA-lain tarkoituksen mukaisena, että sekä vaihtoehdon valinnassa, että valitun vaihtoehdon liikennejärjestelmä- ja maantielain mukaisissa jatkosuunnitteluvaiheissa otetaan huomioon YVA-selostus ja yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja palaute. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan ympäristövaikutusten arviointeja vastaamaan kutakin suunnitteluvaiheen tarkkuutta. Suunnitelmat hyväksyvä viranomaisen tarkistaa perustellun päätelmän ajantasaisuuden.

Hankekuvaus s. 10, 73, 75, 76, (93 yhteyksien turvaaminen)

Ohjelmassa tulee esittää hankekuvaus, joka on lähtökohta suunniteltavan toiminnan olennaisten ympäristövaikutusten tunnistamiseen ja arviointien suunnitteluun, kuten soveltuvien arviointimenetelmien, arviointikriteerien, lähdeaineistojen, asiantuntijoiden tms. valintaan, yhdessä nykytilan kuvauksella saatavien tietojen kanssa. Näiden tietojen avulla arviointiohjelmassa esitetään eri vaikutusalueiden todennäköiset maantieteelliset ja ajalliset laajuudet.

Arviointiohjelman mukaan nyt esitetyt alustavat tiedot hankkeesta tarkentuvat ja täydentyvät YVA-menettelyn rinnalla etenevän tien yleissuunnittelun edetessä ja mahdollisesti muuttuessa kuten alustavien vaihtoehtojen tarkentuessa tai muuttuessa. Arviointeja vastaavat tarkentuneet hankekuvaukset tulee esittää arviointiselostuksessa, ja on suositeltavaa esittää, miten ympäristövaikutusten arviointituloksia on jo otettu huomioon suunnittelun edetessä.

Hankekuvauksen tulee lisätä

Liittymät

Havainnolliset kuvat (piirroksat, topografiakartat, havainnekuvat/piirroksat), joista ilmenee hankkeen liittymien laajuus ja sijoittuminen maantieteellisesti ja liittymien korkeustaso. Arvioinneissa ja osallistumisessa tulee olla käytettävissä riittävät tiedot liittymien näkyvyydestä lähi- ja kaukomaisemassa kuten taajama-asutus ja virkistysalue ja järvet sekä melun ja hiukkaspitoisuuksien leviämislle suotuisat/estävät olosuhteet kuten maaston muodot ja oletukset puustosta ja sen pysyvyydestä. Yleissuunnitteluvaiheessa hankkeesta vastaavalla ei ole käytettävissä tarkkoja ja lopullisia tietoja liittymistä ja niihin liittyvistä lisäkaistoista, mutta tässä vaiheessa liittymien todennäköiset, taajamien väestöön kohdistuvat haitalliset ympäristövaikutukset on perusteltua arvioida ottaen myös huomioon viranomaislausunnot ja mielipiteet näistä ympäristövaikutuksista.

Ekosillat, sillat, ali-/ylikulut

Hankekuvaussessa tulee esittää vaihtoehtoinen hankkeen suunnittelutasoa vastaavat estevaikutusta estävät ratkaisut. Ks. Väestöön jne., Luonnonmuotoisuuteen, Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Kaistat ja meluntorjunta

Ks. Vaihtoehdot, hankevaihtoehtojen muokkaus ja täydennys

Arvioinnin vaikutusten rajausta, s. 16, 99 - 101

Arviointiohjelman luku 2, s. 16

Arviointiohjelman luvussa 2 hankkeesta vastaava esittää yleisiä lähtökohtia YVA-menettelyyn. Kohdassa 2.1.1 on neljä ensimmäistä lausetta YVA-laista ovat oikein. Saman kappaleen loput lauseet ovat hankkeesta vastaavan omia näkemyksiä, mikä tulee ilmetä tekstissä esim. muuttamalla lauseet aktiivimuotoon.

Kohdassa esitetään, että... *YVA-menettelyyn tuodaan esille myös hankkeen tavoitteet ja vaikutuksia, jotka eivät ole suoraan ympäristövaikutuksia (esimerkiksi liikenteellisiä vaikutuksia).*

Yhteysviranomaisen edellyttää arviointiohjelmaa korjattavaksi vastaamaan YVA-lakia, jonka mukaan YVA-selostuksessa tulee esittää YVAA 4 § 1 - 16 kohtien edellyttämät tiedot ja YVA-selostuksessa esitettävät tiedot vastaavat YVA-lain 2 §:n mukaista ympäristövaikutuskäsitettä. Muut YVA-asiakirjoihin kuulumattomat tiedot ja tekstit tulee poistaa. Arviointiselostuksessa tulee esittää kokonaiskuva hankkeen ympäristövaikutuksista.

YVA-lain menettelyä ei voi yhdistää liikennejärjestelmä- ja maantielain menettelyihin.

Hankkeesta vastaava on sisällyttänyt YVA-lain mukaiseen arviointimenettelyyn ja sen asiakirjaan tiesuunnittelun tavoitteita, kuten tavoitteet matka-ajasta tms. Hankkeesta vastaava voi arvioida näitä toisen lain mukaisessa menettelyssä ja esittää tuloksia omalla nettisivullaan.

Ympäristön nykytilan ja kehityksen kuvaus arvioinnin lähtökohtana, luku 3, s. 26 - 70

Arviointiohjelmassa esitettävän *todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilan kuvauksen ja kehityksen* tulee olla kattava hankkeen olennaisten ympäristövaikutusten tunnistamiseen, vaikutusalueen alustavaan rajaukseen sekä vaikutusarviointien suunnitteluun ja arviointimenetelmien valintaan sekä vaikutusten merkittävyyden arviointia varten. *Todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilan ja sen kehityksen kuvaus*

perustuu olemassa oleviin tietoihin, ja sitä täydennetään selvityksin. Arviointiselostuksessa tulee esitettäväksi kuvaus *vaikutusalueen ympäristön nykytilasta ja sen todennäköisestä kehityksestä, jos hanketta ei toteuteta*.

Arviointiohjelman mukaan arviointi tuottaa tietoa, millaisen *muutoksen* hanke aiheuttaa ympäristöön ja ympäristövaikutuksiin verrattuna nykytilaan.

Valtatie 3:n parantaminen ja kehä 2 -hankkeen todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilan ja kehityksen erityispiirteenä on, että vaikutusalueen ympäristön tila muuttuu ennusteiden mukaan olennaisesti hankkeen elinkaaren aikana haitallisten vaikutusten kohdistumisen ja leviämisen kannalta erityisesti suhteessa kuntien suunnittelemaan maankäyttöön.

Hankealue sijaitsee Tampereen kaupunkiseudun keskeisellä maankäyttöpaineisella alueella, joten muutoksia tulee voida samoin tarkastella erikseen lähitulevaisuudessa ja kauempana tulevaisuudessa. Arviointiohjelmassa ei siten ole riittävää tarkastella hankkeen aiheuttamien vaikutusten arviointeja ainoastaan suhteessa nykyhetkeen. Vertailuun ja vertailumenetelmiin tulee sisällyttää lähtökohdaksi kaupunkiseudun nykytilan muuttuva luonne.

Ympäristövaikutusten arviointiin liittyy sitä enemmän epävarmuutta mitä kauemmaksi tulevaisuuteen arvioinnit ulottuvat. Arviointien tulee antaa kokonaiskuva ympäristövaikutuksista erityisesti vaikutusalueen nykyisen ja tulevan väestön ja toimijoiden sekä nykyisen maankäytön ja vireillä olevan maankäytön Yhdyskuntarakenteen suunnittelun näkökulmasta. Maankäyttömuotoihin tulee todennäköisesti muutoksia kuten asutuksen kohdistuminen kuntien taajamiin. Ilmastovaikutusten arvioinnissa nykytilan ja sen kehittyminen tulee mitoitaa pidemmälle tulevaisuuteen.

Yhteysviranomaisen edellyttää täydennyksiä ja korjauksia, Luku 3, Vaikutusalueen ympäristön nykytila ja sen kehittyminen, s. 26 - 70 (YVAA 3 § kohta 4, YVAA 4 § kohta 4)

Arviointiohjelman luvun otsikko ei vastaa YVA-lakia ja asetusta. YVA-laissa ei ole termiä suunnittelualue, ja nykytilan tarkoittaa hankkeen vaikutusalueen *ympäristön* nykytilaa. Uuteen YVA-lakiin lisättiin todennäköisen *vaikutusalueen ympäristön kehittyminen*. Tämän arvioinnin lähtökohdat on esitetty puutteellisesti arviointiohjelmassa.

Kuntien maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Yhteysviranomaisen on saanut arviointiohjelmasta vaikutusalueen kuntien lausuntoja, joissa on runsaasti hyvää tietopohjaa arviointien suunnittelulle. Yhteysviranomaisen nostaa lausunnoista tiettyjä yhdyskuntarakenteeseen ja kuntien suunnittelemaan maankäyttöön liittyviä kohtia, jotka ovat olennaisia ympäristövaikutuksen arvioinnin suunnittelun lähtökohtiin. Lausunnot kuvastavat Tampereen kaupunkiseudun muutosta.

Lempäälän juuri hyväksytyn strategisen yleiskaavan mukaan pohjoisen Lempäälän ja Sääksjärven kehittäminen kaupunkiseudun eteläisenä liikenteen solmukohtana ja raideliikenteen tulevana seisakkeena sekä kasvavana alakeskuksena ja uutena työpaikka-alueena on koko Tampereen kaupunkiseudulle merkittävä hanke.

Pirkkalassa on juuri tekeillä koko kunnan kattava *strateginen yleiskaava ja luonnon monimuotoisuusohjelma*, joissa tuodaan esille kunnan omaa tahtotilaa ja näkemystä järkeväksi yhdyskuntarakenteen kehitykseksi ja tärkeiden luontoalueiden säilyttämiseksi tulevillekin sukupolville.

Ilmastonmuutos, hillintä ja sopeutuminen

Pirkanmaa on maakuntana juuri sitoutunut kansallista tiukempiin päästöjen vähennystavoitteisiin eli hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä. Tampereen kaupunkiseudun kunnat olivat ottaneet saman tavoitteen jo aiemmin. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää, ettei päästöjä lisääviä ratkaisuja enää tehdä. Hillintätoimia tulee mahdollisuuksien mukaan tehdä kaikessa maakunnan päätöksenteossa ja toiminnassa. Liikenne on yksi merkittävimpiä päästöjen vähennyskohteista, ja kaikkia siihen liittyviä hankkeita tulee erityisesti tarkastella siitä lähtökohdasta, mitä hillinnän eteen on kulloinkin tehtävissä. Liikennejärjestelmään liittyvät seikat ovat yksi merkittävä, myös Kaisussa (Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma) todettu keino toteuttaa liikenteen päästövähennystavoitteita. Tavoite edellyttää myös maakunnan hiilinielujen kasvattamista.

Hankkeen vaikutusalue tulisi jatkossa rakentumaan ja muuttumaan olennaisesti, millä tulisi olemaan vaikutuksia sekä ilmastonmuutoksen hillintään että siihen sopeutumiseen. Vaikutukset ilmastonmuutokseen tulee näkökulmana avata ohjelmaan sekä nykytilan että oletetun kehityksen tapahduttua, ja myös ilman suunniteltavaa hanketta. Erityisesti tulee tarkastella alueen nykytilaa ja muutosta hiilivarastona ja- nieluna, sekä tätä kautta alueen merkitystä myös esim. äärevöityviin ilmasto-olosuhteisiin sopeutumisen näkökulmasta.

Luonnonmonimuotoisuus ks. jäljempänä

Väestöön, ihmisten terveyteen, viihtyvyyteen, elinoloihin sekä elinympäristön hyvään laatuun liittyvä vaikutusalueen ympäristön nykytila ja sen kehittyminen

Arviointiselostuksen luvussa nykytilaa ja sen kehittymistä käsitellään otsikoinnin mukaan asutuksen, maankäytön ja elinolojen mukaan, mikä on jaettu maankäytön ja asutuksen nykytilaan ja ihmisten elinolojen ja virkistysalueiden nykytilaan ja kehittymiseen.

Mainittujen nykytilan ja sen kehittymisen osa-alueiden tulisi olla riittävä lähtökohta arviointiohjelman 6.2 s. 86 arvioinneille vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen. Myöskään kohdasta 6.3 melu ja ilmanlaatu ei ilmene, tuottaako laskentamallit tietoa nykytilaa vastaavasta melutilanteesta, selvitetäänkö hiljaisia alueita tai ääniympäristön nykytilaa ja niiden muutoksia. Vastaavasti arviointiohjelmasta ei ilmene, selvitetäänkö nykytilaa vastaava väestön altistuminen melutasoille (väestömäärä melualueella/melutasojen alueilla) ja ilmanlaadun haittatekijöiden pitoisuuksille (väestömäärä/pitoisuudet, taustapitoisuus virkistyskäytössä olevalla metsäalueella). Yhteysviranomaisen pitää arviointiohjelman yleispiirteisiä ja puutteellisia tietoja nykytilasta ja sen kehittymisestä tai siitä laadittavia selvityksiä riittämättöminä arviointien lähtökohdaksi. Arviointiohjelmassa esitetään, että siinä arvioidaan muutosta nykytilaan, mikä ei sekään ole mahdollista arviointiohjelmassa esitetyillä tiedoilla.

Hankkeen todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilasta ja kehityksestä tulee tuottaa/olla käytössä riittävät tiedot erityisesti väestötason altistumisesta ilman epäpuhtauksille ja melulle sekä väestön elinympäristön hiljaisuudesta ja ääniympäristöstä. Nykytilan kuvauksen tulee antaa riittävä käsitys elinympäristön nykyisestä (hyvästä) laadusta mukaan lukien virkistysalueiden ja -reittien laadusta ja laajuudesta sekä saavutettavuudesta myös niiden väestön terveyttä edistävän tavoitteen kannalta.

Arviointiohjelman nykytilan ja sen kehittämisen kuvauksessa on tarpeen lisätä kunnan lausunnon mukaan Lempäälästä tiedot, että nykyisin VT 3:n melu erityisesti Sääksjärven ja Kuljun kohdalla (Uusi Eurooppa ja Höytämönjärven alue) koetaan erityisen häiritsevänä ja

aiheesta on tehty mm. opinnäytetyö, Melun häiritsevyys Lempäälän kunnassa (Potoinen 2016; lausunnon liitteenä). Nykytilan kehittymisessä on otettava huomioon liikennemäärien kasvu ennusteen mukaisesti ja sitä vastaava ympäristön tila Sääksjärven kohdalla. Myös vaihtoehdon 2 melu tulee mallintaa, sillä liikennevirrat eroavat vaihtoehdosta 0+ ja VE 1. Osa liikenteestä VT 3:lla siirtyy käyttämään 2-kehätietä, ja toisaalta moottoritielelle tulee 3 + 3 kaistaa. Meluntorjunnan vaikutusta myös Kuljun alueella tulee arvioida vaihtoehdoissa VE 1 ja VE 2.

Myös pääradan junaliikenteen osalta tulee huomioida melutaso ennustetilanteessa, sillä junaliikenteen odotetaan kasvavan alueella (lisäraide).

Arviointiohjelman luku 3.7, 5.1, s. 16, 77, 9 - 101 Liikenne, 98,

Hankkeesta vastaava on tietoisesti tuonut arviointiohjelman tavoitteita ja vaikutuksia, jotka eivät ole suoraan ympäristövaikutuksia esimerkiksi liikenteellisissä vaikutuksissa (s. 16). Hankkeesta vastaava on tuonut yhteysviranomaisen tarkastelun mukaan YVA-lain mukaiseen arviointimenettelyyn ja asiakirjaan arvioitavaksi liikennejärjestelmä- ja maantielain mukaisia tavoitteita, mitä yhteysviranomainen ei pidä lainmukaisena. Hankkeesta vastaavan on tarvittaessa arvioitava ja raportoitava ne erikseen. Hankkeesta vastaava voi tarkastella miltä osin kyseisiin arviointeihin soveltuu SOVA-lain mukainen arviointi. Myöskään taloudelliset arvioinnit eivät kuulu YVA-menettelyyn, eikä niitä tule tuoda edes taustatietona YVA-lain mukaiseen arviointiselostukseen. ks. Aineellinen omaisuus, yhdistäminen muihin hallinnollisiin menettelyihin.

YVA-menettelyssä ja selostuksessa ei voi esittää arviointeja liikenne- ja liikennejärjestelmävaikutuksista eikä hankkeen liikenteellisten vaikutusten tavoitteiden toteutumista tai hankkeen kustannusvaikutuksista tai kannattavuuslaskelmia tai aikataulusuunnitteluvaikutuksia. Arviointiselostuksen liikenteelliset vaikutukset kuten palvelutaso liittyvät ylempään tason liikennejärjestelmäsuunnitelmiin, mutta YVA-menettelyssä selkeästi vain liikennesuunnittelua palvelevat vaikutusarviointit eivät vastaa edes YVAA § 4 tarkoittamia suunnitelmia ja ohjelmia. Vastaavasti rakentamisaikaisten ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole syytä arvioida vaikutuksia tieliikenteen matka-aikoihin (? , mikä väline, jalankulku, pyöräily).

YVA-selostuksessa ympäristövaikutukset tulee rajata uudestaan siten, että ne liittyvät olennaisesti **YVA-lain 2 § e-kohdan tarkoittamiin eri ympäristövaikutusten keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin**. Vuorovaikutussuhteita voi olla monitahoisesti muun muassa väestön ja elinolojen, maankäytön, pintavesien, ilmaston, päästöjen ja niiden vuorovaikutussuhteisiin esimerkiksi liikenneturvallisuusvaikutusten, tienpidon haitallisiin vaikutuksiin kanssa. Vuorovaikutussuhteiden tulee liittyä hankkeen olennaisiin *ympäristövaikutuksiin* kuten tavoiteltu myönteinen kulkutapajakauman muutos suhteessa ilmastovaikutuksiin.

Arviointiohjelmassa nykytila ja kehittyminen-otsikon alla on tarkasteltu asutusta ja ympäristöhäiriöitä suunnittelualueella. Käytetyt termit eivät vastaa YVAL 2 § ympäristökäsitteitä. Hankkeen todennäköisen merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten kohdistumisessa suunniteltavan hankkeen vaikutusalueella ei ole yksistään kyse haittojen kohdistumisesta *asutukseen*. Viranomaislausunnoista ja mielipiteitä ilmenee haittojen paikallinen ja seudullinen, väestöön laajasti kohdistuvat ympäristövaikutukset laajalla

vaikutusalueella. Kuvassa 11 on kaavojen ja kaupunkiseudun viherverkoston merkinnät, mikä ei kuitenkaan ole sama kuin väestön virkistyskäytössä nykyisin oleva alue, laaja metsäaluekokonaisuus. Kuvasta saa virheellisen käsityksen, että valtatievaihtoehtoa VE1 ja 2-kehätietä suunniteltaisiin alueelle, joka ei ole nykytilassa väestön virkistyskäytössä ja osa elinympäristöä (vrt. 3.1. otsikko).

Arviointiohjelmassa on tunnistettu virheellisesti vain melu ympäristöhäiriöksi, ja tekstissä sitä käsitellään häiriönä ja subjektiivisesti koettuna haittana eikä myös ympäristöterveysriskinä kuten on tunnistettavissa ottaen huomioon vaikutusalueet. Arviointiohjelman teksti ei ole johdonmukainen niiltä osin, kun se käsittelee melua. Yhteysviranomaisen on lausunnossaan käsitellyt väestöön kohdistuvia ympäristöterveysriskien arviointia ja tarvittavaa alan asiantuntemusta.

Arviointiohjelman mukaan (s. 87) hankkeen *keskeiset terveysvaikutukset liittyvät liikenneturvallisuuteen ja meluun, päästöihin sekä rakentamisvaiheen pölyihin*. Yhteysviranomaisen ei pidä tekstiä asiantuntevana ja pätevänä suhteessa YVA-lakiin. Arviointiohjelmasta puuttuu uuteen YVA-lakiin lisätty vaikutukset *väestöön* (YVAL 2 § ympäristökäsite), vaikka Tampereen kaupunkiseudulle suunniteltavan luonteeltaan kaupunkimoottoritien vaikutusten kohdistuminen väestöön on ilmeinen.

Luvussa on tarkasteltu hankkeen vaikutusalueen ympäristön melua ja hiljaisuutta ja äänimaisemaa sekä ilmanlaadun nykytilaa hyvin yleispiirteisesti.

Altistumisen nykytilaa kuvataan varsin yleispiirteisesti ja vain koettuna meluna. Yhteysviranomaisen ei pidä nykytilan kuvausta riittävä lähtökohtana arviointiohjelman arvioinneille.

Yhteysviranomaisen kiinnittää huomiota taulukossa 1 väestön luokitteluun; yli 65 vuotiaat ovat kaikki samassa luokassa. Arviointiohjelman häiriintyvissä kohteissa ei ole varmuudella mainittu kattavasti varsinaisten vanhusten palvelutaloja, palvelukeskuksia lähellä tien vaikutusaluetta mm. sivun 26 kuvauksessa Lempäälän Sääksjärven taajamasta.

Toiseksi, taulukon sarakkeessa mainittu 2 km etäisyys on epäselvä; tarkoittaako 2 km molemmin puolin valtatieä ja/tai kehätielinjaa; mitä vaihtoehtoa luvut vastaavat vai kaikkia vaihtoehtoja yhteensä? Vastaako 2 km kuvan 56 vaikutusaluetta 2 km (s. 79)? Arviointiselostuksessa esitettävään nykytilan kehittymiseen tulee esittää kaupunkiseudun väestöennusteen mukaan vastaavat luvut ja ennustevuodet.

Arviointimenetelmät

Arviointiohjelman s. 9 mukaan arviointiselostuksessa esitetään käytetyt arviointimenetelmät. YVA-asetuksen 3 § 6-kohdan mukaan jo arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin tiedot *aineiston hankinnassa ja arvioinnissa käytettävistä menetelmistä ja niihin liittyvät oletuksista*. YVA-lain tarkoitus on, että yhteysviranomaisen lausuu arviointimenetelmien soveltuvuudesta ja riittävydestä kyseiseen arviointimenettelyyn.

Vaikutusalueiden rajaus, s. 78 - 79

Kuvan 56 vaikutusalueen laajin rajaus 2 km näyttäisi kattavan myös maakuntakaavan osoittamat hankkeet, joilla voi olla haitallisia yhteisvaikutuksia hankkeen kanssa. Tarvittaessa vaikutusaluetta tulee tarkistaa.

Kuvan 56 nuolilla osoitettuja välilliset liikenteelliset vaikutukset tulee rajata YVA-menettelyssä arvioitavien hankkeen ympäristövaikutusten vaikutusalueesta.

Ajallisessa rajauksessa on otettava huomioon YVAA 4 § viimeinen momentti.

Vaihtoehdot luku 4, s. 71 - 76

Arviointiohjelmassa esitetyistä valtatie ja 2-kehätien vaihtoehdoista esitettiin viranomaislausunnoissa ja mielipiteistä toisistaan eriäviä näkemyksiä. Kaikkiaan vaihtoehdoista esitettiin runsaasti mielipiteitä eri vaikutusten näkökulmista.

Hankkeesta vastaavan mukaan (yleisötilaisuuden muistio hankkeen YVA-sivulla) mukaan 2-kehätietä suunnitellaan seudullisiin liikennetarpeisiin, jotka aiheutuvat etenkin kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kasvusta.

Valtatie 3 palvelee ensisijaisesti pitkämatkaista henkilö- ja tavaraliikennettä, joten kyseessä ei ole varsinaisesti joukkoliikennettä palveleva hanke. 2-kehätie ja valtatie parantaminen eivät ole sidoksissa toisiinsa, vaikka ne kokonaisratkaisuna tukevat tieverkollista kokonaisuutta.

Valtatielle on linjattu oikaisua Lempäälästä Pirkkalaan jo vuosia sitten. Alueen kunnat ovat kehittäneet ja suunnitelleet maankäyttöään ottaen huomioon maakuntakaava 2040:n osoittama tielinjan varaus alueella. Maakuntakaavassa osoitetun tielinjan suunnittelun ja arvioinnin lähtökohdissa ei ole ollut ajankohtaista ilmastovaikutusten arviointia, ainakaan nyt käytettävissä olevia tietoja vastaavasti.

Valtatien vaihtoehdot (mukaan lukien kuvauksen meluntorjunta-> Melu, estäminen)

Hankkeen lähtöoletusten mukaan valtatie 3 liikennemäärät kasvavat Tampereen alueella kaikissa vaihtoehdoissa hankkeesta vastaavan oletuksena käyttämän Talli-mallin mukaan. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan ennen hankevaihtoehtojen arviointeja on vielä tarpeen tarkastella lähtöoletusten epävarmuuksia kuten liikennesuorituksen kasvua ottaen huomioon muuttuva tulevaisuus, erityisesti ilmastomuutos.

Samoin ilmastonäkökulman ja ennusteiden perusteella Tampereen näkökulmasta voi olla tarpeen tarkistaa, onko hankekuvakseen kaikkiin vaihtoehtoihin perusteita lisätä sekoittumiskaistat eli kolmannet kaistat Tampere E:n ja Sarankulman etl:n välillä ja ratkaisuja Tampere E - liittymän kehittämiseen, Lakalaivan etl:n parantamiseen. Tamperetta erityisesti koskevaan vaihtoehtoon 2:een on kuvassa 51 esitetty lisäkaistat rampeille. Hankekuvaukseen on selvennettävä, tuleeko lisäkaistat rampeille sekoittumiskaistojen eli kolmansien kaistojen lisäksi.

Vaihtoehto VE1:een esitetään lausunnoissa hankkeesta vastaavalle Lempäälä - Pirkkala varalaskupaikan suunnittelua alustavan sijainnin mukaan, mikä tulee ottaa tarvittaessa huomioon vaihtoehdon kuvauksessa ja arvioinneista. Ks. Luonnonmonimuotoisuus jäljempänä

Tiettyjen mielipiteiden näkemys arviointiohjelman vaihtoehdoista perustui eri lähtökohtiin kuten suunniteltavan tielinjan sijoittaminen rautatielinjan yhteyteen tai tunneliin. Mielipiteissä on esitetty lisäksi suppeampia muutoksia vaihtoehtoihin mm. tarkennuksia kaistojen sijoittumiseen ja pituuteen. Vaikutusalueen kuntien lausunnoissa mainitaan samansuuntaisesti; arvokkaiden luontokohteiden, viheryhteyksien ja virkistysreittien turvaaminen mm. rakenteellisin keinoin (tunnelit ja sillat). Yhteysviranomaisen ei näiden

palautteiden perusteella kuitenkin esitä arviointiin lisättäväksi kokonaan uutta linjavaihtoehtoa. Hankkeesta vastaavan on kuitenkin suositeltavaa ottaa huomioon palautteissa esitetyt muutokset hankekuvausten tarkentamisessa, erityisesti mikäli niillä on mahdollista hankesuunnittelun keinon estää YVA-lain 2 § tarkoittamia haitallisia ympäristövaikutuksia.

2-kehätien vaihtoehdot

Hankkeen 2-kehätien molemmista vaihtoehdoista tuli viranomaislausunnoissa esiin todennäköisiä merkittäviä ympäristövaikutuksia. Hankkeesta vastaavan tulee arvioida erityisesti lentotoiminnan mahdollisuuksiin ja turvallisuuteen liittyvät hankkeen todennäköiset merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset pohjoisessa vaihtoehdossa VEB. Molemmista vaihtoehdoista tulee tuottaa tietoa, ovatko merkittävät vaikutukset estettävissä.

Natura-tarveharkintaan perusteella maakuntakaava 2040:n valmistelussa poissuljettiin pohjoinen tielinjaus. Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu 2-kehätien eteläisempi linjaus sekä siihen tukeutuva maankäyttöratkaisu. VEB, Pulkajärven pohjoispuolelta kiertävä linjaus, kulkee ison osan matkasta läpi maakuntakaavan MK-alueen (Maa ja metsätalousvaltainen alue), joka on ekosysteemipalvelujen kannalta merkittävä. Hankkeesta vastaava voi harkintansa mukaan arvioida molempien vaihtoehtojen A ja B tunnistetut merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset. Arvioinnissa on otettava maakuntakaavan arviointeja tarkentavien arviointien lisäksi erityisesti huomioon lentotoimintaan ja sen turvallisuuteen liittyvät lausunnot (liite). Lisäksi ks. Luonnonmonimuotoisuus, Natura-tarveharkinta ja varsinainen Natura-arviointi, pilaantuneet maat.

Muut kehätien linjaus vaihtoehdot

Yhteysviranomaisen esittää, että 2-kehätien linjauksessa tulee arvioida myös vaihtoehto, joka sijoittuu Sääksjärven keskustan läheisyydessä kauemmas olevasta asuinrakenteesta, mikä mahdollistaa Sääksjärven taajaman tulevan maankäytön. Hankkeesta vastaavan suositellaan tarkentavan hankevaihtoa yhdessä Lempäälän kaavoituksen kanssa.

2-kehätien linjaukseen esitetään lisäksi lausunnoissa uudelleen tarkastelua lentoaseman läheisyydessä siten, että tielinjaus kulkisi Sikojärven pohjoispuolitse kohti Lentoasemantien ja Tornikaaren liittymää.

Kuvassa 54 on kaksi tyyppipoikkileikkausvaihtoehtoa. Hankesuunnitelmassa tehtäisiin tilavaraus nelikaistaisen, 60 metriä leveän tien mukaan vs. kapea 40-metrinen aluevaraus.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINNIT

Yhdyskuntarakenne s. 26 - 27, 31 - 48, 85

Nykytilan ja sen kehittyminen

Käytännössä vireillä olevassa Sääksjärven aluevarausyleiskaavan yhteydessä tulee arviotavaksi maankäytön kehittäminen VE1 ja 2-kehätiehen kytkeytyvillä alueilla siten, että otetaan huomioon tie- ja rataverkkoon liittyvien hankkeiden ajallinen vaihteellisuus sekä toteutumiseen liittyvä epävarmuus.

Yhdyskuntarakenteen kehittyminen tulevaisuudessa tulee todennäköisesti ottamaan uudella tavalla ja painoarvolla ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen. Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ilmastotavoitteita olisi *kestävän elintavan mahdollistaminen*.

Arvioinnit

Arviointiohjelman mukaan arvioidaan kaavojen muutostarpeita. Kaavojen muutostarpeita ja maankäytön kehittymistä arviotaessa on tarpeen tunnistaa vaikutusalueella voimassa ja vireillä olevista kaavoista johtuvien tavoitteiden ohella **Pirkkalan** strategisen koko kunnan maankäytön kehitystä linjaavan yleiskaavan tarve ja kaavan tavoiteltu aikataulu suhteessa väylähankkeen ympäristövaikutusten arviointiin. Lisäksi tulee ottaa huomioon maankäytön kehittämisen edellyttävän jatkossa väyliin kytkeytyvällä alueella myös riittävän yksityiskohtaisen oikeusvaikutteisen aluevarausosayleiskaavan laatimista, niiltä osin kuin alueet ovat yleiskaavoittamattomia.

Maankäytön kehitystä arviotaessa on tarpeen huomioida **Lempäälän** oikeusvaikutteisesta strategisesta yleiskaavasta johtuvat vuoteen 2040 ulottuvat maankäytön tavoitteet. Saman aikaisesti tiehankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin kanssa vireillä olevassa Sääksjärven osayleiskaavamutoksessa väyliin kytkeytyvä maankäyttö tullaan suunnittelemaan aluevaraustarkkuuteen. Nämä jatkossa täsmentyvät maankäyttötavoitteet tulee ottaa huomioon arviotaessa hankkeen toteuttamisen vaikutuksia ja maankäytön kehittymistä.

Yhdyskuntarakenteen arvioinneissa valtatie VE1 ja 2-kehätien toteutuminen yhdessä tai erikseen sekä kehätien molemmilla vaihtoehdoilla tulee arvioida ja vertailla.

Vaikutusalueen rajaus, s. 78 - 79

YVA-lain 2 § ei sisällä käsitteitä aluerakenne tai aluekehitys, mitkä mainitaan sivuilla 78 ja 85. Vaikutusalueen rajausta ei tule laajentaa olennaista yhdyskuntarakennetta laajemmaksi.

Yhteisvaikutukset

Maakuntakaavassa osoitetut aluevaraukset uusille liikenteen hankkeille yhdessä kuntien suunnitteleman kehittyvän maankäytön kanssa käynnistäisivät toteutuessaan koko Pirkanmaan maankäytön suurimman uuden avauksen. Pirkanmaan liitto on käynnistänyt maakuntakaavassa alueelle osoitetun järjestelyratapihan vaikutuksista selvitystyön, jossa arvioidaan mm. hankkeiden vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Selvitys valmistuu tammikuussa 2020, ja siinä esitetyt ympäristövaikutusten arvioinnit voisivat olla soveltuvilta osin hyödynnettävissä hankkeen yhteisvaikutusten arvioinnissa.

Epävarmuus

Esim. Lempäälän ja Pirkkalan kaavoitukseen ja yhdyskuntarakenteeseen liittyy vaihtoehdon VE1 ja 2-kehätien arviointeja, joissa on epävarmuutena maakuntakaavan osoittamien väylä- ja rataverkkohankkeiden ajallinen vaihteellisuus sekä toteutumiseen liittyvä epävarmuus.

Aineellinen omaisuus, s. 77 - 78, 83

Uuteen YVA-lakiin lisättiin vaikutukset aineelliseen omaisuuteen, mikä tarkoittaa mahdollisuuksia käyttää aineellista omaisuuttaan, mutta ei euromääräisiä vaikutuksia.

Arviointiohjelman kuvassa 55 on mukana vaikutukset aineelliseen omaisuuteen. Arviointiohjelmassa kyseisiä vaikutusarviointeja ei esitetä arvioitavaksi. Tieto tiehankkeen

aiheuttamasta kiinteistöjen lunastustarpeesta voisi olla tällainen vaikutus. Arviointiohjelmaa tulee tarvittaessa täydentää mahdollisesti tunnistettavilla vaikutuksilla.

YVA-lain mukaisessa arviointiselostuksessa ei tule muilta osin esittää talouteen liittyviä vaikutusarviointeja ja haittojen estämistä, joita esitetään arvioitavaksi sivulla 77 ja 83.

Kaupunkikuva, kulttuuriperintö, maisema, s. 13, 95 - 97, 58

Nykytilan kuvaus, arviointien kohdistaminen

Pirkanmaan maakuntamuseon tarkentava ja täydentävä lausunto arvioitavista alueista ja niiden merkittävydestä on tarpeen ottaa huomioon.

Arvioinnit, arviointikriteerit

Arviointiohjelmassa esitetään arvioitavaksi maisemavaikutuksia kuten laajat kallio- ja maaleikkaukset sekä eritasoliittymät. Suurimmista vaikutuksista esitettäisiin muutama havainnekuva. Maisemaselvitys sisältäisi kuitenkin pääosin vain arvokohteita, vaikka siinä mainitaan maiseman kohokohdat ja mahdolliset ongelmat. Maisemaselvityksessä ei ole myöskään esitetty, miten yhteisvaikutuksia arvioidaan.

Maiseman nykytilassa (s. 58) maisemaa kuvataan *tarkkaavaisen tien käyttäjän* näkökulmasta. Yhteysviranomaisen ei pidä tätä arvioinnissa olennaisena merkittävänä ympäristövaikutusten arvioinnin ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointikriteerinä ja edellyttää sen poistamista arviointiohjelmasta ja siirtoa esimerkiksi hankkeesta vastaavan muihin hankeselvityksiin kuten liikenneselvityksiin.

Arviointiohjelmassa arviointikriteerinä olisi ympäristön herkkyys muutokselle. Yhteysviranomaisen edellyttää arviointia myös väestön elinympäristön hyvän laadun näkökulmasta (pois lukien tienkäyttäjän näkymät).

Arviointiohjelmassa mainituissa tyypillisissä vaikutuksissa on esimerkkinä hankkeen näkymät Sääksjärven ylitse avautuvista näkymistä. Sääksjärveltä ja Höytämöjärveltä avautuviin maisemiin aiheutuvat mahdolliset vaikutukset, erityisesti uusi eritasoliittymä tulee arvioida.

Arviointiohjelmasta puuttuu vaikutusten kohdistuminen kaupunkikuvaan ja maisemaan, mitä tulee arvioida nimenomaan alueen väestön hyvän elinympäristön näkökulmasta. Tämä puuttuu myös merkittävyys-asteikon selityksistä. Arvioinnista puuttuu YVA-lain 2 § e-kohdan tarkoittamat vuorovaikutus muiden ympäristövaikutusten kanssa, mikä on tarkoitettu hankkeen ympäristövaikutusten kokonaiskäsityksen muodostamiseen.

Arviointiselostuksessa tulee esittää havainnekuvia mahdollisista laadukkaista ratkaisuista sekä näkymiä taajaman asutuksesta ja sen virkistysalueen sisällä ja sieltä avautuvia lähi- ja kaukomaisemia. Seudullisella virkistysalueella on reitteihin liittyviä tunnettuja näköalapaikkoja, joten näiltä avautuviin olennaisiin lähi- ja kaukomaisemiin aiheutuvia haitallisia vaikutusta tulee arvioida ja havainnollistaa.

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty, miten hankkeeseen olennaisesti liittyvä valaistus ja sen aiheuttama haitallinen muutos ympäristössä arvioidaan. **Valohaittaa** on tarpeen arvioida muun muassa osana elinympäristön maiseman muutosta, ja edelleen osana väestön virkistysvaikutuksia. Valo voi myös lisätä muun muassa uusien eritasoliittymien näkymistä

maisemassa, mitä tulee myös havainnollistaa kuvissa, kuten Pirkkalan taajaman ja sen keskeisen virkistysalueen suunnasta.

Haitallisten vaikutusten estäminen

Hankkeen tavoitteen (s. 13) mukaan *ainoastaan arvokkaisiin* luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristön kohteisiin kohdistuvia vaikutuksia vältetään ja lievennetään mahdollisimman tehokkaasti. Yhteysviranomaisen ei pidä tätä riittävä arvioinnin lähtökohtana ottaen huomioon hankkeen vaikutusalueen sijainti Tampereen kaupunkirakenteen sisällä, voimakkaasti kasvavassa väestökeskittymässä. Lisäksi arvioinnin lähtökohdissa on kyse laajan väestön hyvästä elinympäristöstä.

Hankkeessa ja sen vaihtoehdoissa suunnitellaan luonteeltaan kaupunkimoottoritietä ja useita eritasoliittymiä sekä kehätietä kaupunkirakenteen sisään. Yhteysviranomaisen esittää, arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi on tarpeen ottaa jo yleissuunnitelmassa mukaan kaupunkikuvan ja maiseman vaikutusten arvioinnit, joiden perusteella suunnitellaan kaupunkiympäristön edellyttämät laadulliset ratkaisut. Ennalta arvioiden suunnittelun kaupunkikuvan laatutasoa tulee laajentaa viheristutuksista kattamaan eritasoliittymien näkyvyys ja sovittaminen kaupunkiympäristöön taaja-asutukseen, taajaman virkistysalueisiin sekä jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen ympäristöihin. Hankevaihtoehdon VE1 ja/tai 2-kehätien suunnittelussa on tarpeen ottaa huomioon lisäksi virkistysalueympäristön laadun säilyminen myönteiset terveysvaikutukset mahdollistavana virkistysalueena.

Kiinteiden muinaisjäännösten ja muiden kulttuuriperintökohteiden osalta tulee ensisijaisesti arvioida hankkeen vaikutukset niiden säilymiseen ja turvata riittävien inventointitietojen saaminen sekä kohteiden huomioonottaminen tiesuunnittelussa.

Väestö, ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Nykytila ja sen kehittyminen

Arviointien tavoite on tuottaa tietoa haitallisista *muutoksista ihmisten elinympäristössä*. Arviointiohjelmassa tulee laatia nykytilasta ja sen kehittymisestä selvitys, joka sisältää tiedot vaikutusalueilla olevasta väestöstä ja sen rakenteesta sekä tiedot vaikutusalueen elinkeinonharjoittajista mukaan lukien toiminnat, joihin kohdistuu olennaista haittaa.

Virkistysalueista ja niiden saavuttamisen kannalta olennaisten reittien ympäristön nykytilasta (melu, hiljaisuus, ääniympäristö, ilmanlaatu, vedenlaatu, reitit alueilla) tulee esittää tässä suunnittelutarkkuudessa vähintään yleispiirteiset kuvaukset.

Hankkeen useimpien arviointien lähtötietoihin vaikuttaa käytettävissä oleva tieto (TALLI-mallin versio ja sen oletukset) liikennejärjestelmän ennustetusta liikenteestä. Arviointiohjelmassa tulee avata lähtötietoina käytettäviä ennusteita kuten (TALLI-mallin) keskeisiä oletuksia, mm. oletusta kulkutapajakauman kehityksestä.

Arviointimenetelmä ja -kriteerit, aineisto, vertailu jne.

Yhteysviranomaisen edellyttää, että yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida, miten erityisesti hankkeen aiheuttamat vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun vaikuttavat edelleen yhdyskuntarakenteen tiivistämisen mahdollisuuksiin. Arvioinnissa tulee käyttää riittävää asiantuntemusta.

Vaikutukset seudulliseen ulkoilun ja virkistykseen reitistöön ja alueisiin on syytä arvioida. Arviointia tulee laajentaa pelkän verkoston tarkastelusta myös laadullisesti virkistysalueiden laajuuteen mukaan lukien *luonnonympäristön maankäytönmuutos kokonaisuutena* sekä saavuttamiselle olennaisin reitteihin ja näiden melutasoon, ääniympäristöön ja ilmanlaatuun.

Vaikutuksia asuin- ja elinympäristön terveellisyys- ja viihtyisyyteen sekä turvallisuuteen tulee käyttää arviointikriteereinä. Elinympäristön viihtyisyyttä heikentäviä muutoksia on arvioitava alhaisemmilla mitattavilla ja laskennallisilla arvoilla kuin suoria terveysriskejä, ja lisäksi arvioinnissa on käytettävä kriteerinä koettua haittaa. Ks. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Vaikutusten arvioinneissa on siten olennaista selvittää, millaisia laadullisia muutoksia hankevaihtoehdot aiheuttavat virkistykseen sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin ja laajemmin kulkutapajakaumaan sekä laajemmin mahdollisuuksiin kestävään elintapaan.

Vaikutusten estäminen ja lieventäminen

Terveysriskit

Hankkeen haitalliset vaikutukset rajoittavat maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä Tampereen kaupunkiseudulla. Haittojen estäminen ei välttämättä hoidu yksistään tulevalle maankäytöllä ja rajallisella määrällä melusteita. Haittojen estämisen keinoissa tulee tunnistaa kohteet, joiden osalta tulisi harkittavaksi maankäytön nykytilanteen tai suunnittelun uuden maankäytön muutos terveysperustein. Haittojen estämisessä tulee tarkastella mm. ilmanlaadun epäpuhtauksia ja melua yhdessä.

Elinympäristön terveellisyys ja viihtyisyys, ekologiset yhteydet, yhdyskuntarakenne

Arviointiohjelman seudullisten ja paikallisten tavoitteiden mukaan *erilaiset yhteydet turvataan*. Estevaikutusta poistaville yhteyksille on tarpeen laatia vähintään laatutavoitteita ja määrällisiä tavoitteita, vaikka alustavassa yleissuunnitelmassa ei olisi mahdollista esittää tarkkoja suunnitelmia. Yhteyksien laadun kriteereissä on otettava huomioon erityisesti elinympäristön terveysriskit ja viihtyisyys, ekologiset yhteydet ja maankäytön asettamat yhteensovittamisen vaatimukset. Arviointien lähtökohdaksi ja tulevaisuuden tavoitteena tulee ottaa lähtökohdaksi ilmastomuutokseen liittyvä kulkutapajakauman muutos. Arvioinnissa on olennaista tarkastella, mikä on laadullisten olosuhteiden merkitys kulkutapajakauman ennusteen toteutumiseen.

Viihtyisyshaittojen lieventämisessä tulee ottaa huomioon haitalliset vaikutukset myös etäämmällä elinympäristössä.

Pätevyys

Yhteysviranomaisen edellyttää, että arvioinnin suunnittelussa, arvioinneissa ja arviointitulosten tulkinnessa terveysriskien ja terveyshaittojen estämisen tehokkuuden ja ympäristön terveyshyötyjen saavuttamisen alan asiantuntemus tulee olla käytettävissä. Arviointiohjelmassa ei ole esitetty YVA-lain edellyttämiä arviointeja vastaavaa pätevää asiantuntijaa. Näissä vaikutusten arvioinnissa tulee käyttää riittävää Tampereen kaupunkiseudun paikallisasiantuntemusta ja riittävää terveysriskien asiantuntemusta.

Vaikutusalueen kuntien terveydensuojeluviranomainen pitää erittäin tarpeellisena, että ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointiin osallistuu laajempi työryhmä mm. terveysvaikutusten osalta. Yhteysviranomaisen pitää samoin ympäristöterveyden asiantuntemuksen kokoamista arviointiin ja siten hankkeen suunnitteluun erittäin hyvänä ja

tarpeellisena lisäyksenä. Tällainen teemaan koottava asiantuntijaryhmä voisi tukea ja ohjata arviointien laatua ja riittävyttä hankkeesta vastaavan omien asiantuntijoiden tukena. YVA-lain mukaan hankkeesta vastaava kuitenkin vastaa arviointien tekemisestä, ei viranomaiset.

Ilmanlaatu ja melu

Nykytilan kuvaus

Ilman epäpuhtauksista aiheutuvien haittojen ehkäisyä tehostetaan kansallisella ilmansuojeluohjelmalla, jonka valtioneuvosto hyväksyi maaliskuussa 2019. Suomen ilmansuojeluohjelma 2030 painottaa, että ilmanlaatu otetaan johdonmukaisesti huomioon kaikessa ilmanlaatuun vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Ilmanlaatuun vaikutetaan erityisesti liikenne-, energia-, ilmasto-, maatalous- ja maankäytön sektoreilla ja kunnissa.

Hyödyt näkyvät hyvinvointisektorilla. Ilmansaastepitoisuuksille ei ole turvallista alarajaa, minkä vuoksi ilmansaasteille altistumista on vähennettävä edelleen.

Arvioinnit

Lähellä vilkkaita liikenneväyliä (> 10.000 ajoneuvoa vuorokaudessa) asumisen terveyshaitoista on enenevästi näyttöä. Vakavimmat terveyshaitat selittyvät erityisesti korkeilla hiukkaspitoisuuksilla liikenneväylien varrella, sillä pitkäaikainen liikenteen ilmansaasteille altistuminen kohottaa niin hengitys-, sydän- kuin syöpäsairaudenkin riskiä. Tutkimusten mukaan pitkäaikainen liikennemelulle altistuminen voi edistää myös sydänsairauden kehittymistä, sen lisäksi, että on merkittävä henkiseen hyvinvointiin heikentävästi vaikuttava tekijä.

Arviointiohjelmassa on virheellisesti todettu, että *melu on subjektiivinen kokemus (...s. 89)*. Lause valtatiehankkeen YVA-menettelyn yhteydessä ei osoita riittävää asiantuntemusta suhteessa valtatie 3:n tunnistettaviin melun terveyshaittoihin jo nykytilanteessa. Arviointiohjelmaa tulee korjata ja täydentää erityisesti ilmansaasteista ja melusta liikenneväylien läheisyydessä asuville aiheutuva terveysriskin arviointi. Arvioinnin lähtöaineistona tulee käyttää WHO:n uusinta julkaisua melun haitallisuudesta.

Arviointiohjelman mukaan arviointi kattaa rakentamisen aikaiset hankkeen lähiympäristössä esiintyvät merkittävät melu- ja ilmanlaatuhaitat. Näiden todennäköinen sijoittuminen nyt arvioitavalle hankkeen vaikutusalueella ja yhteisvaikutukset tulee vähintään tunnistaa. Rakentamisen hankkeisiin tulee lisätä mahdolliset asfalttiasemat tai muut asfaltointiin liittyvät haitallisia ympäristövaikutuksia sisältävät toiminnot mukaan lukien huolto- ja varastointialueet.

Vaikutusalueet ja kohdistuminen nykyisin ja tulevaisuudessa

Suunniteltavan hankkeen aiheuttamaa altistumista ilman epäpuhtauksille ja melulle tulee arvioida laajemmin. Arvioinnin lähtökohdaksi tulee ottaa nykyinen vaikutusalueen maankäyttö ja elinympäristöt mukaan lukien virkistysalue sekä ennustettu Tampereen kaupunkiseudun kasvu ja kuntien kasvava ja tien lähialueella tiivistyvä maankäyttö hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutusalueilla. Lähtötiedot ja oletukset tulee raportoida näiltä osin selkeästi eriteltyinä.

Arvioinneissa tulee ennakoida valtatievaikutukset jalankulun ja pyöräilyn reitteihin mukaan lukien valtatievaikutusten ylittävien ja alittavien reittiosuuksien sekä joukkoliikenteen liittymäjärjestelyjen laadullisiin olosuhteisiin.

Arviointimenetelmä ja lähtötiedot, epävarmuus

Yhteysviranomaisen ei pidä arviointiohjelmassa esitettyä ilmanlaadun ja altistumisen menetelmää soveltavana moottoritie-hankkeen arviointiin. Arviointiohjelmassa mainittu menetelmä on laadittu toiseen käyttötarkoitukseen. Menetelmää sovelletaan pääkaupunkiseudun (Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut) maankäytön ohjaukseen (MRL), mikä vastaa siten suunnitelmien ja ohjelmien (SOVA) arvioinnin tarkkuutta. Ilmanlaatuviikkojen käytössä on rajoituksensa, koska ne yksinkertaistavat altistumisarviota. Ne kuvaavat riskiä ilmansaasteiden haitoille avoimessa ympäristössä, eivätkä sovellu sellaisenaan esimerkiksi kahden vilkkaan tien välissä oleville alueille tai risteysalueille. Myös ympäristön rakennukset ja maastonmuodot vaikuttavat tuulettavuuteen ja siten pitoisuustasoihin.

Yhteysviranomaisen edellyttää, että valtatie 3 parantaminen hankkeen ja sen vaihtoehtojen YVA-menettelyn arvioinneissa käytetään **ilman laadun epäpuhtauspitoisuuksien leviämismallilaskentaa**. Arvioinnissa tulee soveltaa laskentaohjelmaa ja sen versiota, jonka avulla on mahdollista hyvin ottaa huomioon myös rakennusten ja maastonmuodon vaikutukset leviämiseen. Tulevat melusteet tulee huomioida ilmansaasteiden mallinnuksessa.

Terveystieteiden tutkimuskeskuksen (THL) asiantuntijan ennakkoneuvottelussa esittämän näkemyksen mukaan väestön altistumista ilmanlaadun haitoille tullaan jatkossa arvioimaan tarkemmilla, kehittyneillä olevilla menetelmillä. Hankkeesta vastaavan tulee varautua myöhemmin lisäksi päivittämään ja tarkentamaan arviointeja esimerkiksi perustellun päätelmän ajantasaisuuden tarkistamisen yhteydessä.

Liikenteen pakokaasupäästöjen lisäksi tulee arvioida tienpinnasta irtoavat hiukkaset sekä tarkastella ajoneuvoista irtoavien hiukkasten osuutta haitoissa (jarrut, renkaat).

Ilmanlaadun yhteisvaikutuksissa tulee lisäksi ottaa huomioon taustapitoisuus ilmanlaadun leviämismallilaskennoissa ja läheiset rinnakkaistiet ja risteävät tiet.

Ilmanlaadun leviämismallilaskennoista tulee esittää erillisraportti.

Ilmanlaadun arviointikriteerit

Tieliikenteen hiukkasten aiheuttamien terveysriskien merkittävyyden arvioissa ja sen mukaan terveyshaittojen estämisessä tulee ottaa huomioon, että hiukkasten terveyshaittoille ei tunneta pitoisuutta, jonka alapuolelta haittoja ei esiintyisi. Tämän vuoksi hankkeen suunnittelussa jokainen väylästä etäännyttävä metri on tärkeä.

Ilmanlaadun kriteerit hiukkaspitoisuuksille voivat tiukentua tulevaisuudessa, mihin hankkeesta vastaavan on hyvä varautua.

Ilmanlaadun pitoisuudet ja muutokset pitoisuuksissa

YVA-ohjelman mukaan ilman epäpuhtauspitoisuuksia tullaan vertaamaan ilmanlaadun ohje- ja raja-arvoihin ja lisäksi tuotetaan pitoisuuskartat. Pienhiukkasten terveyshaittojen

arvioinnissa on käytettävä myös WHO:n pienhiukkasten ohjearvoja. Lisäksi merkittävydessä tulee ottaa huomioon, että tieteellisen tiedon mukaan hiukkasille ei tunneta terveydelle haitatonta pitoisuutta. Tässä hankkeessa altistuvan väestön määrä on merkittävä kaikissa vaihtoehdoissa.

Väestön kokonaisaltistuminen ei ole sidottu rakennuksiin kuten arviointiohjelmassa esitetään vaan altistuminen kattaa elinympäristön laajemmin kuten hankkeen vaikutusalueella tärkeän laajan virkistysalueen sekä jalankulun ja pyöräilyn reitteihin. Myös muutokset virkistysalueen ilmanlaadussa ja altistumisessa mukaan lukien virkistysalueen saavutettavuuden olennaiset yhteydet tulee arvioida ja esittää vertailussa vaihtoehdoittain hankkeen aiheuttama vaikutus ja nykytilan kehitys tilanteessa, jossa hanketta ei toteuteta. Merkittävyysarvioissa tulee ottaa huomioon maankuntakaavan tavoite virkistysalueille; edistävät väestön terveyttä, terveyshyödyillä merkitystä kansantaloudelle.

Altistuneiden määrä ja herkkien kohteiden sijoittuminen eri pitoisuusalueilla

Tieliikenteen ilmansaasteet aiheuttavat terveyshaittoja myös raja- ja ohjearvoja matalammilla pitoisuuksilla. Tämän vuoksi tulee arvioida tievaihtoehtojen vaikutukset myös eri pitoisuusalueilla asuvien väestömäärien mukaan.

Ilmansaasteille herkkiä ovat sydän- ja hengityselinsairaat, lapset ja iäkkäät. Siten ilmansaasteille erityisen herkkiä kohteita ovat päiväkodit ja leikkikentät, asukaspuistot, koulut (peruskoulut), iäkkäiden palvelutalot, terveyskeskusten vuodeosastot ja sairaalat. Ilmansaasteiden ja myös melun tulee osalta arvioida herkkien kohteiden sijoittumista eri pitoisuusvyöhykkeelle eri tievaihtoehdoissa.

Yhteisvaikutukset

Arvioinnin tulee tuottaa vastaavat tiedot ilmanlaadun epäpuhtauksille ja melulle altistumisen yhteisvaikutuksista kuten kriittiset alueet sekä virkistysalueet ja -reitit.

Haitallisten vaikutusten estäminen ja lieventäminen

Valtatie 3:n nykyinen linjaus kulkee liki tiivistä asutusta, ja liikennemäärien on ennustettu kasvavan valtatiellä, mikä vaikeuttaa melusta ja ilmansaasteista aiheutuvien terveyshaittojen ehkäisemistä nykyisellä linjauksella. Myös uutta linjausta sijoittuu kuntien taajamiin.

Voimakkaan altistumisen estämisessä on tarkasteltava suojaetäisyyksien jättämistä valtatie ja oikeusvaikutteisilla kaavoilla osoitetun (osoitettavan) asutukseen nähden mukaan lukien jalankulun ja pyöräilyn reitit, joukkoliikenteen pysäkit sekä reitit virkistysalueella väliin, koska se on tehokas tapa vähentää altistumista sekä ilmansaasteille että melulle.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen päästöjä vähennetään muun muassa kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä. Kattava kevyenliikenteen verkko sekä ali- ja ylikulkujen hyvä sijoittelu edistävät kevyenliikenteen sujuvuutta ja tekevät nämä liikkumismuodot houkuttelevimmiksi. Ilmansaasteepitoisuudet laskevat nopeasti etäännyttäessä vilkkaasti liikennöidyistä teistä. Hankkeesta vastaavan on perusteltua ottaa edellä mainittu tieto lähtökohtiin ja esittää hankkeen yleissuunnittelussa ratkaisut, joilla otetaan huomioon kevyenliikenteen sijoittelu suhteessa moottoriliikennöityihin väyliin siten,

että kevyenliikenteen väylillä altistuttaisiin vähemmän melulle ja ilmansaasteille ja liikkuminen olisi turvallista.

Tieltä aiheutuu melua jo nykyisin, joten nykyistä alhaisemmat ajonopeudet tulee sisällyttää arvioitaviin meluntorjuntatoimiin tien parantamiseen sisältyvien meluaitojen ja -vallien lisäksi.

Asiantuntemus, arviointitulosten merkittävyyden arvio

Arviointiohjelman mukaan ilmanlaadun arvioinneista ja myös väestöön kohdistuvien merkittävien haitallisten vaikutusten arviointitulosten tulkinnasta vastaisi (Ins. AMK/? B. Env. Man). Tässä yhteydessä ei ole mainintaa terveystarkkailun arvioinnista tai ympäristöterveyden alan asiantuntemuksesta. Yhteysviranomaisen ei pidä asiantuntemusta riittävänä suhteessa arvioinnin vaativuuteen. Suunniteltavan hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutusalueet kaupunkialueella sekä ilman epäpuhtauksien ja melun merkittävyys väestön merkittävimpinä ympäristöterveysriskeinä yhteysviranomaisen edellyttää, että arvioinnissa on käytettävissä laaja-alaisemmin, ympäristöterveyden alan, asiantuntemusta, joka kattaa ilmanlaadun epäpuhtauksien leviämisen ja niiden terveystarkkailun tulkinnan ja ympäristöterveyden asiantuntemuksen. Hankkeesta vastaavan käyttämät asiantuntijat on mainittava arviointiselostuksessa. Ks. edellä esitys ympäristöterveyden asiantuntijaryhmästä

Arviointitulokset ja tiedot vaihtoehtoinen melun ja ilmanlaadun epäpuhtauspitoisuuksien aiheuttamien haittojen estämisen tehokkuudesta tulee esittää arviointiselostuksessa ja liiteraporteissa siinä laajuudessa, että yhteysviranomaisen on mahdollista pyytää lausunnot omaa perusteltua päätelmää varten.

Melu ja vaikutukset ääniympäristöön, hiljaiset alueet s. 26 - 31

Nykytilan kuvaus ja sen kehittyminen

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutusalueen asutus, herkäät toiminnot sekä elinolot ja elinympäristön laatu todennäköisillä vaihtoehtojen melualueilla ja hiljaisilla alueilla tulee selvittää arviointien lähtökohdaksi. Hankkeen vaikutusalueen ympäristön nykytilan todennäköinen kehittyminen tulee arvioida vaihtoehtoinen. Mikäli VE1:n mukaista vaihtoehtoa ja/tai 2-kehätietä ei toteuteta, tulee erityisesti selvittää Pirkkalan ja Lempäälän välisen alueen nykyinen hiljaisuus/suhteellinen hiljaisuus ja ääniympäristö sekä vaihtoehdon liittymien vaikutusalueen nykytilanne Lempäälässä ja Pirkkalassa.

Koska 2-kehätie on toteuttavissa myös erikseen valtatie toteuttamisesta itsenäisesti, tulee sen aiheuttamaa nykytilan kehittymistä tarvittaessa kuvata omana kokonaisuutenaan.

Arviointiohjelmassa on kuvattu nykyisiä asukasmääriä esimerkein havainnollistaen kunnittain ja taajamittain sekä yleispiirteisesti vaikutusalueen merkitystä asukkaiden elinympäristön laadun ja virkistyksen kannalta. Hankkeen ja vaihtoehtojen vaikutusalueelle suunnitellaan samanaikaisesti maankäytön mukaan merkittävästi uutta asutusta kaikissa kunnissa, josta on joitain määrällisiä esimerkkejä. Nykytilanteen viitataan kehittyvän kunnissa vaikutusten kannalta olennaisella tavalla. Nykytilan kuvausta on tarpeen täydentää arviointiselostuksen tiedoilla *uudesta vaikutusalueelle sijoittuvasta väestömäärästä* kunnittain/taajamittain kuten Lempäälän strategisessa osayleiskaavassa osoitettu merkittävä väestölisäys Sääksjärven taajamaan.

Meluarviointit

Arvioinnissa on olennaista tuottaa tiedot myös hankkeen ja sen vaihtoehtojen aiheuttamasta melutilanteen muutoksesta ja altistuksen ja sen voimakkuuden muutoksesta. Muutosalue tulee esittää karttapohjalla.

Hankkeen arvioinnissa tulee tuottaa kunkin vaihtoehdon aiheuttamasta melusta ja ilmanlaadusta tiedot vertailuun, jonka tulee mahdollistaa väestön altistumisen vertailu kunnittain ja taajamittain; väestömäärä, altistustasot, herkät kohteet. Arviointitulosten perusteella tulee voida toisaalta analysoida väestön altistumista ja terveysriskiä nykytilassa ja tulevaisuudessa vaihtoehdoittain ja kokonaisuutena.

Arvioitaessa hankkeen vaikutuksia melutilanteeseen sekä toimenpiteitä vaikutusten estämiseksi tai lieventämiseksi eri vaihtoehdoilla tulee melulle altistuvien asukkaiden nykyinen määrä laskea tilastokeskuksen väestötiedoilla ja lisäksi ottaa huomioon käytettävissä olevat tiedot kaavojen osoittamista lisäyksistä. Lisäksi laajempaa aluetta vastaava kaupunkiseudun väestöennustetta voi käyttää lisäksi arvioitaessa meluvaikutuksia myös elinympäristön seudulliseksi virkistysalueeksi tarkoitetuilla alueilla. Arviointitulokset tulee esittää suunnittelua ja päätöksentekoa varten selkeästi eriteltynä.

Melun yhteisvaikutusten arvioinneissa tulee ottaa huomioon vaikutusalueen muut olennaiset melulähteet mm. ratapiha ja- ratahankkeet, lentoliikenne, kiviainesottohankkeet suunniteltavan tiehankkeen elinkaaren aikana. Hankkeesta vastaavan käytettävissä olevan meluasiantuntijan tulee esittää, miten yhteismelua on mahdollista arvioida. Yhteismelua tulee havainnollistaa vähintään karttakuvalla.

Melutasot, ääniympäristön muutos

Arviointiohjelman mukaan hankkeen melu selvitetään mallintamalla nykyinen ja Talli-mallin liikenne-ennusteen mukainen tilanne (?) ja tässä yhteydessä tarkastellaan meluntorjuntatoimia. Kaikki vaihtoehtoehdot tulee arvioida tasapuolisesti.

Arviointikriteerit

Altistuminen

Herkkien kohteiden lukumäärien lisäksi tulee arvioida myös nykyisiä ja ennustettuja asukasmääriä melu- ja ilmanlaatuvyöhykkeillä.

Arvioinnissa tulee laskea vaihtoehdoittain altistuva väestö melutasoittain nykytilanteessa ja ennustetussa maankäytön tilanteessa. Ks. edellä ilmanlaatu

Melutasot

Asukasmäärät meluvyöhykkeillä tulee laskea päiväajan lisäksi myös yöajalle, koska yönaikainen altistuminen melulle ja sen mahdollisesti aiheuttamat unihäiriöt ovat olennaisia melun terveysvaikutusten kannalta. Alin mallinnettava päiväajan meluvyöhyke on LAeq7 - 22 45 - 50 dB ja samoin yöajan keskiäänitasoa (LAeq22-7) mallinnettaessa alarajana tulee käyttää 45 dB, joka on valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen uusien asuinalueita koskeva ulkomelun yöajan ohjearvo.

Melun arvioinnissa tulee käyttää arviointikriteereinä myös ääniympäristön muutosta kuvaavaa melutasoa 35 dB.

Ulkomelulle annettujen ohjearvojen lisäksi olisi hyvä huomioida ns. asumisterveysasetuksen (545/2015) päivä- ja yöajan keskiäänitasoille annetut toimenpiderajat, joiden mahdollista ylittymistä asunnon sisällä olisi suositeltavaa arvioida jo suunnitteluvaiheessa. Tämä voi olla tarpeen tilanteessa, jossa nykytilanteessa on olemassa olevaa asutusta ja herkkiä toimintoja valtatievaihtoehdon lähellä. Ensisijaisesti hankesuunnittelussa tulee kuitenkin jättää altistuvaan asutukseen etäisyys, joka estää samanaikaisesti sekä melun että ilmanlaadun epäpuhtauksien terveysriskejä ja terveyshaittoja.

Yhteismelu

Väestöön kohdistuvia merkittäviä haitallisten terveysvaikutusten yhteisvaikutuksia on tunnistettavissa erityisesti Lempäälän Sääksjärven alueella. Lempäälän strategisen osayleiskaavan mukaan alueella on osoitettu merkittävä määrä uutta asutusta, joka tukeutuisi raideliikenteeseen tulevina vuosina. Meluvaikutusten arvioinnissa on lisäksi syytä ottaa huomioon alueen korkea melutaso sekä valtatie VT3 ja rinnakkaisen Tampereentien liikenteen ilmanlaatua merkittävästi heikentävä vaikutus jo ennestään, erityisesti Sääksjärven taajama-alueella. Melun mallinnuksessa/selityksessä on perusteltua arvioida myös yhteismelua lentomelun, Tampereentien liikenteen ja junaliikenteen kanssa.

Ääniympäristön muutos elinympäristön

Hankkeen aiheuttamaa muutosta nykytilaa vastaavaan ääniympäristöön tulee arvioida vähintään laskemalla melutasojen 45 ja 35 dB laajeneminen vaikutusalueella tieliikenteen eri ajonopeuksilla. Muutosalueita tulee havainnollistaa karttapohjilla ja laskemalla muutospinta-alat.

Hiljaiset alueet tulee esittää karttakuvissa ottaen huomioon myös Lempäälän kunnan selvitykset hiljaisuuden nykytilanteesta.

Terveyshaittojen estäminen, suunnitteluratkaisut ja keinot melun ja ilmanlaadun kannalta

Haittojen estäminen ja lieventäminen

Melulle altistumisen estämistä tulee tarkastella yhdessä ilmanlaadun epäpuhtauksille altistumisen kanssa. Ks. edellä ilmanlaatu, maankäyttö

Meluvaikutusten estämisessä tulee tarkastella myös alempia nopeusrajoituksia, ja siinä tulee ilmetä nopeuden laskun vaikutus melualueisiin (ja ilmanlaatuun).

Meluntorjuntaa esitetään lausunnoissa ja mielipiteissä selvästi laajemmille tieosuuksille kuin arviointiohjelman hankekuvauksen ja kuvien alustavat meluntorjuntakohteet. Meluntorjunnan tulee perustua laskentamallin tuloksiin. Meluntorjunnassa tulee estää sekä terveys- että viihtyvyyshaittoja elinympäristössä.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata hankesuunnitelman melua ja melualueen laajuutta pienentäviä tehokkaita ratkaisuja ja lisäksi meluntorjuntaratkaisujakeinoja monipuolisesti kuten arvioimalla ja vertailemalla nopeusrajoitusten, erilaisten liikennejärjestelyjen, viherrakentamisen, suojaetäisyyksien sekä hiljaisen asfaltin käyttömahdollisuuksia ja **samalla hankesuunnitelman ratkaisujen ja eri meluntorjuntakeinojen mahdollisia vaikutuksia ilmanlaatuun**. Tässä tulee ilmetä selvästi, mikäli joku ratkaisu voisi olla tehokas meluntorjunnassa, mutta se lisää väestön altistumista ilmanlaadun terveysriskeille. Arviointiselostuksessa tulee esittää siten ensisijaisesti nimenomaan suunnitteluratkaisuja,

jotka vähentävät altistumista **sekä ilmansaasteille että melulle**, esimerkiksi riittävän suojaetäisyyden jättäminen vilkkaan tien ja asutuksen väliin on tehokas tapa.

Haittojen estämisessä suunnittelun keinoin tulee ottaa erityisesti Pirkkalan ja Tampereen esitykset meluntorjunnan suunnittelusta. Ympäristövaikutuksien arvioiminen riittävän luotettavalla tasolla **YVA-vaiheessa** edellyttää, että selvityksessä arvioidaan riittävän **yksityiskohtaiset tie- ja siltasuunnitelmat sisältäen myös liittymisrampit ja eritasoliittymät sekä meluntorjuntaratkaisut.** Selvityksissä tulee huomioida esimerkiksi mahdollisuudet sijoittaa ajoradat leikkaukseen. Lakalaiva etl - Sarankulma etl välisen alueen melutilanteen ja ilmanlaadun arviointi sekä tulosten perusteella melusuojauksen parantaminen on olennaista. Samoin vaihtoehdossa 2 meluntorjuntaa on olennaista suunnitella kokonaisuudessaan välille Kulju-Särkijärvi. Arviointien ja kohdealueen luonteen perusteella on olennaista suunnitella vaihtoehdossa 0+ meluntorjuntaa Särkijärven kohdalle saakka, koska alueella on olemassa olevaa loma-asutusta ja maakuntakaavan luonnonsuojelualueen varaus.

Meluselvityksissä tulee huomioida myös lento- ja maantieliikenteen yhteismelu/-tasot sekä uusien tieyhteyksien aiheuttamat liikennemäärien muutokset nykyisillä teillä. Vaihtoehdossa 2 tulee meluntorjunta osoittaa myös kokonaisuudessaan välille Kulju-Särkijärvi.

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että hankkeessa suunniteltavia valtatie vaihtoehtojen VE2 ja VE0+ nykyisiä osia ei ole arvioitu YVA-lain tarkoittamassa YVA-menettelyssä. Nykyisen moottoritien meluntorjuntaa ei ole siten arvioitu, eikä meluntorjuntaa juurikaan ole toteutettu. Samoin estevaikutusta ja moottoritietä ylittäviä ekologisia ja/tai viheryhteyksiä ei ole aikaisemmin juurikaan toteutettu. Haittojen estämisen koskee tässä YVA-menettelyssä siten kaikkia nyt suunniteltavia valtatie 3 parantamisen hankevaihtoehtoja suhteessa nyt arvioitaviin haitallisiin ympäristövaikutuksiin ja yhteisvaikutuksiin.

Ilmasto

Suunniteltavassa hankkeessa ilmastovaikutuksia aiheuttavat tunnistettavasti suoraan liikenteen kasvihuonepäästöt. Hankkeen vaikutusalueen metsäalue toimii ilmastovaikutuksia hillitseväksi hiilinieluna ja -varastona, mihin on tunnistettavissa erilaisia vaikutuksia vaihtoehdoittain. Lisäksi vaikutusalueen maaperän muokkaamisella on ilmastovaikutuksia kuten kasvihuonepäästöjä. Ilmastonmuutokseen sopeutumisessa on olennaista ottaa huomioon muun muassa maaperän muutos eroosioherkäksi suhteessa hulevesiin tai muutoin rakennettavuudeltaan heikommaksi sadeiden äärevöityessä nykyistäkin enemmän.

Arviointiohjelmaan hankkeesta vastaavan tulee ilmastovaikutusten asiantuntijaa käyttäen lisätä suunnitelma ilmastovaikutusten arvioinneista, ilmastonmuutoksen hillinnästä ja siihen sopeutumisesta.

Ilmastonmuutoksen hillintä

Vaikutusalueen ympäristön nykytila ja sen kehittyminen

Selostusvaiheessa on raportoitava selkeästi arviointiselostuksessa nykytilan kehitys ilman hanketta (ja/tai VT3 ja 2-kehätie) ja ilmastovaikutuksia hillitsevän laajan metsäalueen ilmastovaikutusten hillinnän näkökulmasta.

Arviointimenetelmät

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on käytettävissä laskentamalleja, mutta niihin liittyy tällä hetkellä epävarmuuksia. Yhteysviranomaisen esittää, että hankkeesta vastaavan ilmastoasiantuntija selvittää hankkeen hiilinielujen ja varastojen laskentaa parhaiten soveltuvaa laskentamallia asiantuntijoilta kuten Suomen ympäristökeskus, Luonnonvarakeskus.

Arviointikriteerit, merkittävyysarvio, vertailu

Pirkanmaan kunnat ja Pirkanmaa maakuntana ovat sitoutuneet HINKU-tavoitteisiin. Arvioinnissa tulee käyttää kriteerinä kuntien ja maakunnan HINKU-tavoitteita.

Pirkanmaa on maakuntana juuri sitoutunut kansallistakin tiukempiin päästöjen vähennystavoitteisiin eli hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä. Tampereen kaupunkiseudun kunnat ovat ottaneet saman tavoitteen jo aiemmin. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää, ettei päästöjä lisääviä ratkaisuja enää tehdä. Hillintätoimia tulee mahdollisuuksien mukaan tehdä kaikessa maakunnan päätöksenteossa ja toiminnassa. Liikenne on yksi merkittävimpiä päästöjen vähennyskohteita, ja kaikkia siihen liittyviä hankkeita tulee erityisesti tarkastella siitä lähtökohdasta, mitä hillinnän eteen on kulloinkin tehtävissä. Liikennejärjestelmään liittyvät seikat ovat yksi merkittävä, myös Kaisussa (Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma) todettu keino toteuttaa liikenteen päästövähennystavoitteita. Tavoite edellyttää myös maakunnan hiilinielujen kasvattamista. Tästä lähtökohdasta se, ettei hankkeen hiilinielun poistuminen ole merkittävää, ei ole riittävä lähtökohta.

Arvioinnin on tuotettava tieto siitä, millainen vaikutus eri vaihtoehdoilla on maakunnan ja Tampereen seudun asettamiin päästövähennystavoitteisiin. Molempien osalta on saatavissa (kuntakohtaiset saatavissa ainakin PIRELY:stä) sektoreittaiset päästötiedot. Myös hiilinieluista on tehty maakunnallinen sekä kuntakohtainen selvitys. Arviointien tulee vastata mahdollisimman suurta tarkkuutta, ja liikennepäästöjen osalta vaikutuksia tulee verrata tämänhetkisiin ja tavoiteltaviin päästöihin. Hiilinielujen ja -varastojen poistumisen arviointimenetelmät ovat vasta kehityksessä, joten sanallinen arvio lienee se tarkkuus, mihin on mahdollista tässä vaiheessa päästä.

Hankkeen ilmastovaikutuksissa on tunnistettavissa merkittäviä lyhyen, pitkän, keskipitkän ja tulevaisuuden ilmastovaikutuksia. Hankkeen ja sen vaihtoehtojen ilmastovaikutusten merkittävyyttä tulee arvioida suhteessa ilmastomuutoksen hillinnän yhteiskunnallisiin kehityssuuntiin. Vertailussa tulee esim. ilmetä, miten vaihtoehdot mahdollisesti merkittävästi eri tavoin ja/tai viiveellä pitkälle tulevaisuuteen toteuttavat yhteiskunnallisia ilmastotavoitteita.

Tiedot VE0+:n ja muiden vaihtoehtojen ilmastovaikutuksista tulee esittää vertailussa. Ympäristövaikutusten kokonaiskuvassa tulee esittää vaihtoehtoitain ilmastovaikutusten ja muiden haitallisten ympäristövaikutusten vertailu. Tunnistettavissa on, että vaihtoehtojen välilliset ja kertyvät ilmastovaikutukset eroavat toisistaan.

Epävarmuudet (tiedollinen, menetelmät, suunnitelman lähtöoletukset)

Ilmastomuutokseen tunnistetaan yleisesti liittyvän epävarmuuksia, ja epävarmuuden sieto ilmastovaikutusten arvioinneissa on lähtökohtana arviointiohjelmassa. YVA-menettelyn ilmastovaikutusten arviointien suunnittelu poikkeaa tässä suhteessa muiden ympäristövaikutusten arvioinneista. Epävarmuuden käsittelystä ilmastovaikutuksista ks. esim. EU:n oppaat

Ilmastovaikutuksiin liittyviä hankesuunnittelun oletuksia sisältyy erityisesti TALLI-mallin liikennemäärän kasvuennusteeseen ja jakaumaan arvioitavilla tieosuuksilla sekä yleiseen ajoneuvojen päästöjen kehitykseen. Oletuksia tulee avata arviointiselostukseen tai liiteraporteissa siten, että niiden ajantasaisuuden voi jatkossa tarkistaa. Oletuksista tulee ilmetä mm. käytetty kulkutapajakauma.

Vaikutusten rajausta, ajallinen, maantieteellinen

Oletettavaa on, että ilmastoon liittyvät tavoitteet tulevat entisestään kiristymään ja keinot ottaa asioita huomioon muuttuvat. Myös menetelmät tulevat olennaisesti muuttumaan, ja vaikutuksia pystytään todennäköisesti arvioimaan jo ennen hankkeen hyväksymistä ja/tai toteuttamista uusilla tavoilla, millä voi olla olennaistakin merkitystä hankkeen arvioitujen ilmastovaikutusten merkittävyyteen.

Ilmastovaikutusten arvioinneissa on olennaista ajallinen rajausta tietoihin liittyvän epävarmuuden näkökulmasta. Arvioinneista tulee ottaa huomioon nykytilanne, keskipitkän ja pitkän ajan tulevaisuus.

Keskipitkän aikavälin Kaisu tavoite on muuttumassa, mikä vaikuttaa hankkeen arvioinnin oletuksiin. Arvioinnissa tulee tuottaa arviointi nykyisillä tiedoilla ja varautua päivittämään arvioinnit uusilla tiedoilla. Nykyinen tavoite on vuoteen 2030, ja päivityksen tavoitevuosi voi muuttua.

Arviointikriteerinä ja merkittävyyden arvioissa tulee käyttää useita kriteerejä. Merkittävyyttä tulee arvioida suhteessa maakunnan HINKU-tavoitteeseen ja Tampereen kaupunkiseudun vastaavaan hiilineutraaliustavoitteeseen vuoteen 2030. Tämä sisältää hiilinielun osuuden 20 %, mitä tulee arvioida erikseen. Ks. nykytila ja sen kehittyminen

Haitallisten vaikutusten estäminen

Arviointiselostuksessa tulee esittää eritellen, miten ilmastovaikutusten, lyhyen, pitkän, keskipitkän ja tulevaisuuden ilmastovaikutukset sekä yhteisvaikutuksia estetään.

Ks. hiilinielu edellä, ja kasvihuonepäästöjen vähentäminen

Ilmastomuutoksen hillinnän keinoissa on suositeltavaa tarkastella myös joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta, sujuvuutta ja kilpailukykyä ajoneuvoliikenteeseen nähden. Vaikutukset pyöräilyverkkoon on myös syytä arvioida. Haittojen estämisessä on syytä esittää mahdolliset kehittämistoimenpiteet, joilla edistettäisiin joukkoliikennettä ja pyöräilyä seudun sisäisen työ- ja asiointiliikenteen osalta.

Asiantuntemus

Hankkeesta vastaavalla on käytettävissään ilmastovaikutusten asiantuntemus. Asiantuntijan kautta on olennaista saada ajantasaista tietoa arviointimenetelmistä ja ilmastovaikutusten merkittävyyden arvioista.

Lähdeaineisto

Hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnin suunnittelussa ja arvioinnissa on käytettävissä EU:n komission YVA-oppaat EU:n sivustolla. Näissä YVA-julkaisuissa on periaatteet hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnista.

<https://ec.europa.eu/environment/eia/eia-support.htm>

https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA_guidance_EIA_report_final.pdf

Mm. oppaan kohdista 1.3.1 ja 1.3.2 löytyy ilmastoasiasta lisäksi sen vuorovaikutus muiden vaikutusten kanssa ml. onnettomuudet.

<https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA%20Guidance.pdf>

Vuorovaikutus muiden hankkeen ympäristövaikutusten kanssa

Ilmastovaikutusten hillinnällä ja ilmanlaadulla voi olla vuorovaikutussuhteita, joita on tarkasteltu yhdessä mm. kansallisen ilmansuojeluohjelman 2030 osoittamalla tavalla.

Arviointiselostuksesta tulee ilmetä arvioinnissa käytetyt päästöihin liittyvät oletukset mm. ajoneuvokannan muutoksista, kulkutapajakaumasta. Oletukset on voitava tarkistaa osana perustellun päätelmän ajantasaisuuden tarkistusta.

Hankkeen vaikutus hiilinieluna ja -varastona perustuu laajan metsäalueen ja siihen perustuvien ympäristön ominaisuuksien säilymiseen, mikä on vuorovaikutussuhteessa väestön terveyttä ylläpitävään vaikutukseen ja yhtenäisen alueen luonnonmonimuotoisuuteen ja ekologiin yhteyksiin.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Ilmastovaikutusten arvioinnissa tulee arvioida rakentamisen ja maankäytön muutoksen suorat ja välilliset haitalliset ympäristövaikutukset maaperään ja pintavesiin, onnettomuusriskeihin. Hankkeen rakentaminen aiheuttaa vaihtoehdosta riippuen erilaisia massojen muokkaustarpeeseen, kuljetukseen ja käyttöön liittyviä eroja. Vaikutus- ja hankealueen *maaperässä* saattaa olla eroja suhteessa esim. lisääntyvien sateiden sietoon ja toimimiseen hulevesien viivyttäjänä. *ks. myös pintavedet*

Luonnonvarat

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen luonnonvarojen käyttö liittyy pääosin rakentamisvaiheeseen, mutta myös tienpitoon hankkeen elinkaaren aikana.

YVA-ohjelmassa esitetään, että YVA-selostuksessa tullaan arvioimaan rakentamisen aikaisia vaikutuksia, erityisesti pölyvaikutuksia. Lisäksi todetaan, että koko hankkeen elinkaaren suunnittelun, rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset ja niiden merkittävyys arvioidaan yleispiirteisesti arviointiselostuksessa alustavien suunnitelmien perusteella.

Hankekuvaus

Arviointiohjelman mukaan tarkastellaan mm. hankkeen alustavaa massatasetta, ylijäämämassojen sijoitusmahdollisuuksia, hankkeen kestoa sekä rakentamisalueen laajuutta. Jotta teiden rakentamisen aikaisia vaikutuksia pystytään arvioimaan, on edellä mainitut tiedot tarpeen esittää vaihtoehto-/tielinjauskohtaisesti.

Kiviainesten hyödyntämisen ja väylähankkeiden sekä muun maankäytönmuutos vaatii alueella yhteen sovittavaa työtä, jossa keskeisessä roolissa ovat valtatie 3 suunnittelusta vastaavat tahot sekä ao. kuntien maankäytön suunnittelijat ja lupaviranomaiset.

Luonnonvarojen kestävä käyttö, materiaalitehokkuus

Mikäli massataselaskelmissa ilmenee, että alueelle olisi tarpeen tuoda maarakennusmateriaaleja muualta, YVA-selostusvaiheessa on tarpeen kuvata myös, onko alueella tarkoitus tuoda muulta kivi- ja maa-ainesluonnonvaroja ja voidaanko siellä hyödyntää myös uusiomateriaaleja.

Mikäli alueella on tarpeen hyödyntää muualta tuotuja uusiomateriaaleja tai maa-ainesjätteitä, on YVA-selostuksessa esitettävä alustava arvio käytettävien uusiomateriaalien/maa-ainesjätteiden määrästä, laadusta sekä käyttökohteista. Arvioinnin on tarkoitus tuottaa tietoa, voiko hankkeessa korvata neitseellisiä luonnonvaroja ja kuinka paljon hanke kuluttaa luonnonvaroja hankealueelta ja vaikutusalueelta.

Kallio- ja maaperä, pilaantunut maa ja kohteet

Nykytilan kuvaus

Arviointiohjelmassa on todettu, että hankealueelle sijoittuu pilaantuneita maa-alueita. Tielinjausten (vaikutus)alueelle sijoittuvat MATTI-kohteiden mukaan 2-kehätien VEB-linjauksen kohdalla Keskisenkulman kaatopaikka ja VE1 -valtatievaihtoehdon alueelle Kuljun entinen yhdyskuntajätteen kaatopaikka.

Arviointiohjelman mukaan hanketta suunnitellaan Pirkanmaan ns. arseeniprovinssin alueelle.

Arvioinnit

Arviointiselostuksessa tulee esittää tiedot hankkeiden vaikutuksia kaatopaikkoihin kuten, miten tielinjaukset sijoittuisivat suhteessa kaatopaikkoihin ja onko tien rakentamisen vuoksi alueelta tarpeen poistaa pilaantuneita maita. Vaihtoehdossa VEB tulee arvioida mahdollisen siirron vaikutukset Natura-alueeseen (tulevaan luonnonsuojelualueeseen). Ks. Luonnonmonimuotoisuus.

Arvioinneissa tulee ottaa huomioon kallio- ja maaperän arseenipitoisuus GTK:n opas

Haittojen estäminen

Hankkeen vaihtoehtojen suunnittelussa ja rakentamisen aikaisina vaikutuksina tulee arvioida myös arseenin mahdollisia haitallisia vaikutuksia ja haittavaikutusten ehkäisemiseen liittyviä näkökohtia. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tulisi vähintäänkin karkealla tasolla arvioida alueen massatasapainoa ja mm. alueen kallioperän hyödynnettävyyttä hankkeen kiviainestarpeeseen. Tällä on erittäin suuri merkitys rakentamisesta syntyvien päästöjen vähentämisessä.

Luonnonmonimuotoisuus, Natura

Vaikutusalueen ympäristön nykytila ja sen kehittyminen

Vaikutusalueen luonnonympäristön nykytilan lisäksi tulee kuvata yleispiirteisesti sen kehittyminen ilman hanketta ja eri hankevaihtoehdoissa huomioiden tiedossa olevat maankäytön suunnitelmat. Maankäytön toteutumiseen liittyy epävarmuutta. Olennaisinta on kuitenkin kuvata tilanne, miten luonnonympäristöön vaikuttava maankäyttö toteutuu Lempäälässä ja Pirkkalassa vaihtoehdoissa V0+ ja VE2 ja erikseen vaihtoehdossa VE1.

Arviointimenetelmät, maastoselvitykset, lähtöaineistot

Arviointiohjelmasta ei selviä, milloin täydentävät maastaselvitykset tehdään, ja onko vuonna 2019 tehty muita kuin liito-oravaan liittyviä maastotöitä. Tehtävät maastaselvitykset on arviointiohjelmassa kuvattu vain yleisellä tasolla. Selvitysten tulee olla oikea-aikaisia selvitettävään luontoarvoon nähden. Selvitykset ja niiden ajankohdat ja laajuudet (selvitysalueet) tulee kuvata tarkemmin arviointiselostuksessa.

Painopisteenä luontovaikutusten arvioinnissa ovat luonto- ja lintudirektiivin mukaiset lajit ja luontotyytit ja niihin kohdistuvien vaikutusten arviointi. Lepakoihin kohdistuvat vaikutukset tulee sisällyttää arviointiin, lähtötietoina mm. kuntien aineistoja ja lajien elinympäristövaatimukset. Kasvilajeista huomioitava mm. linjausvaihtoehdon lähialueella oleva hajuheinän esiintymä, jonka osalta vesitalouden säilyminen on oleellista (vaikutukset esiintymän valuma-alueeseen). Luontonselvitysten linnustohavaintoja täydentäviä tietoja mahdollisista linnuston kannalta arvokkaista alueista on syytä pyytää lintutieteelliseltä yhdistykseltä. Mikäli vaikutusalueella on viitasammakolle soveltuvia elinympäristöjä, tulee niissä tehdä maastaselvitys viitasammakon kutuaikaan keväällä 2020, mikäli niihin voi kohdistua hankkeesta haitallisia vaikutuksia.

Niiltä osin kuin **luontodirektiivin tiukasti suojelluista lajeista** ei tehdä erikseen maastonselvityksiä, tulee vaikutukset arvioida oletuksella, että ko. laji esiintyy sille soveltuvassa elinympäristössä. Selvitysten ja arvioinnin yhteydessä todetut luontodirektiivin lajeille soveltuvat elinympäristöt tulee esittää arviointiohjelmassa. Mikäli heikentäviä vaikutuksia luontodirektiivin lajeihin voi elinympäristötarkastelun perusteella tehtävän arvion perusteella olla, tulee tehdä viimeistään tarkemmassa suunnitteluvaiheessa tehdä maastonselvitykset lajien esiintymisestä ko. elinympäristöissä.

Liito-oravan elinympäristöjen lisäksi liito-oravan kulkureitit ovat oleellisia ja niiden kytkytyminen ekologiseen verkostoon. Liito-oravan elinympäristöihin ja kulkuyhteyksiin kohdistuvat vaikutukset liittyvät myös luonnonsuojelulain mukaisten poikkeuslupien tarpeeseen.

Sääksen osalta tulee huomioida arvioinnissa viimeksi käytössä olleen pesän lisäksi myös mahdolliset vaihtopesät, jos ne ovat edelleen pesimäkäyttöön soveltuvia ja niihin voi kohdistua hankkeesta vaikutuksia (mm. melu- ja häiriövaikutus pesintään). Näitä pesäpaikkoja on tiedossa kolme alle 500 m etäisyydellä linjausvaihtoehdoista.

Natura 2000 -alue, s. 93

Mikäli **Natura-arvioinnin tarveharkinta (Pulkajärven Natura 2000 -alue)** osoittaa hankkeesta aiheutuvia todennäköisiä merkittävästi heikentäviä vaikutuksia alueen suojeluperusteena oleviin luontoarvoihin, tulee tehdä myös **varsinainen luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi**.

Natura-arvioinnin tarveharkinnassa on syytä hyödyntää Metsähallituksen aineistoja Pulkajärven Natura-alueen luontotyyppien inventoinneista. Erytystä huomioita tulee kiinnittää Pulkajärven Natura-alueen pohjoispuolelta kulkevan linjausvaihtoehdon vaikutusten arviointiin, sillä maakuntakaavan valmistelun yhteydessä eteläisempi vaihtoehto on todettu vaikutuksiltaan haitattomammaksi. Arvioinnissa on otettava huomioon myös Pulkajärven Natura-alueen koillispuolella, Natura-alueen lähellä sijaitseva Keskenkulman lopetettu kaatopaikka, joka sijaitsee VEB-linjauksen tuntumassa.

Luontovaikutusten arvioinnissa on myös otettava huomioon metsähallituksen luonnonsuojelutarkoituksiin varatut kiinteistöt, jotka on tarkoitus perustaa suojelualueiksi.

Mm. Pulkajärven Natura 2000-alueella Metsähallituksen luonnonsuojelutarkoituksiin varattu kiinteistö jatkuu Natura-alueen pohjoispuolelle, kehätien pohjoispuoliseen linjausvaihtoehtoon asti.

Muut luontoarvot. Vaikutukset riistalajeihin ja niiden kulkureitteihin tulee arvioida (lähtötietoja esim. riistanhoitoyhdistykseltä).

Lähdeaineiston ajantasaisuus

Luontotietojen osalta on syytä vielä varmistaa ennen arviointiselostuksen laatimista, onko tarkastelualueelta tullut tietoon uusia luontoarvoja, kuten uhanalaisten lajien esiintymiä. Myös Luomuksen Laji.fi-palvelun havaintotietoja on syytä hyödyntää oleellisilta osin.

Luonnonmonimuotoisuus, ekologisten yhteyksien turvaaminen; Ekologisen verkosto ja viherverkko

Ekologisen verkostoon ja viherverkkoon liittyen arvioinnissa on tarpeen huomioida eri yhteyksissä tunnistettujen **ekologisten verkostojen ja luonnonarvokohteiden muodostama kokonaisuus** ja arvioitava vaikutus luontoarvojen muodostamaan kokonaisuuteen (sis. myös tavoitteellinen kehitettävä ekologinen verkosto) **eri vaihtoehtoissa**. Vaikutukset tulee arvioida eri mittakaavoissa esim. kohteiden lähiyhteydet, vaikutukset laajempaan verkostoon/ kytkeytyvyyteen sekä alueiden pirstoutuminen. Vaikutuksia arvioidaan myös yleisesti biologiseen monimuotoisuuteen, ei ainoastaan virallisessa suunnittelussa hyväksytyihin verkostoihin tai suojeltuihin luontoarvoihin. Myös vesistöyhteyksien, oijen ja purojen sekä niiden varsien merkitys ekologisina kulkuyhteyksinä tulee ottaa huomioon.

Arviointiohjelman kuvassa 31. kaikki verkostojen arvokohteet eivät ole näkyvissä, eikä eri verkostojen päällekkäisyys käy selkeästi ilmi. Karttakuvaa tulisi tarkentaa esim. rasteroinnilla, jolloin verkostojen päällekkäisyys käy ilmi paremmin.

Poikkeuksellisten tilanteiden (esim. ympäristöonnettomuudet) aiheuttamat riskit tulee huomioida vaikutusarvioinnissa myös luontovaikutusten osalta.

Arviointikriteerit, merkittävyysarvio, vertailu, s. 93 - 94

Luontovaikutusten merkittävyyden arvioinnissa käytetyt kriteerit ja johtopäätökset merkittävyyden määrittämisestä tulee esittää selkeästi jäseneltynä YVA-selostuksessa. Sivun 94 taulukko ei sovellu ekologiin yhteyksiin ja viherverkon luontoarvoihin kohdistuvien haitallisten vaikutusten tai kokonaisvaikutusten merkittävyyden arviointiin. Vaikutusten merkittävyyden kriteerit tulee esittää myös arvioitavien ekologiin yhteyksiin ja luontoarvojen kokonaisuuteen kohdistuvien vaikutusten osalta. Selostuksesta tulee ilmetä, miten laadullisesti arvioitujen luontovaikutusten merkittävyys on määritelty.

Vaikutusten arvioinnin lopputulos tulee esittää selkeästi perusteltuna luontoarvokohteittain ja -tyypeittäin (esim. erikseen liito-oravakohteet ja niiden muodostama kokonaisuus) sekä taulukkomuodossa kuvattuina että sanallisesti, kuten myös vertailu vaikutuksista ja niiden merkittävyydestä eri vaihtoehtojen välillä. Arviointiohjelmassa mainitut teemakartat ovat tarpeellisia myös luontovaikutusten arvioinnin tulosten tarkastelussa.

Paikallisella arvolla voi olla merkitystä osana laajempaa luonnonsuojeluverkostoa, mikä tulee ottaa huomioon merkittävyyden määrittämisessä ja vertailussa.

Epävarmuudet, tiedollinen, menetelmät, suunnitelman lähtöoletukset

Arvioinnin epävarmuustekijät ja oleelliset arvioinnissa esiin nousseet tiedon puutteet on selostettava.

Vaikutusten rajausta, ajallinen, maantieteellinen

Arviointiselostukseen laadittavan nykytilan selvityksen ja vaikutusarviointien tulee kattaa suunniteltavat hankealueet ja niiden vaikutusalueet. Arvioitavan hanke- ja vaikutusalueen tulee siten kattaa myös mm. tieluiskat ja avoimina säilytettävät reuna-alueet ja muut alueet, joille hankkeesta aiheutuu muutoksia luonnonympäristön nykytilaan, mukaan lukien olemassa oleviin rakenteisiin kohdistuvat siirtotarpeet, sikäli kun ne ovat tiedossa. Lisäksi arvioinnissa tulee selvittää rakennettavan tien taso suhteessa ympäristöönsä. Nämä seikat ovat tärkeitä erityisesti liito-oravan kulkuyhteyksien toimivuutta arvioitaessa.

Vaikutusalueiden laajuuden määrittelyssä tulee ottaa huomioon eliöiden ja luontotyyppien elinympäristövaatimukseen kohdistuvat oleelliset muutokset. Välillisten luontovaikutusten vaikutusalueena on arviointiohjelmassa esitetty ulottuvan noin 200 m etäisyydelle tielinjauksesta. Esim. vaikutukset vesitalouteen, valuma-alueiden muutokset ja estevaikutus voivat ulottua merkittävästi laajemmalle. Myös luontoympäristöjen pirstoutuminen ilmenee laajemmalla alueella. Yhteysviranomaisen edellyttää, että vaikutusalueita laajennetaan kattamaan hankkeesta aiheutuvien haitallisten vuorovaikutusten mukaiseksi.

Mikäli lentokoneiden varalaskupaikka sisällytetään arvioitaviin vaihtoehtoihin, tulee arvioinnissa ottaa huomioon linjauksen muutos ja mahdollinen käsiteltävän alueen leveneminen myös luontovaikutusten osalta.

Luontovaikutusten arviointiin tulee sisältyä mm. hankkeen suorat, epäsuorat, pysyvät (lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin), tilapäiset, sekä yhteisvaikutukset. Näihin tulee sisältyä myös rakentamisen aikaiset vaikutukset. Ks. myös nykytila ja kehittyminen

Haitallisten vaikutusten estäminen

Haitallisia vaikutuksia lieventävät toimet tulee esittää etenkin Natura 2000 -kohteen, luontodirektiivin lajien, erityisesti liito-oravan, sekä ekologien yhteyksien ja viherverkoston muodostaman kokonaisuuden kannalta.

Arviointivaiheessa tulee tunnistaa ekologisen verkoston ja viherverkon (ml. virkistyskäyttö) kannalta tarvittavat vihersillat ja esittää niistä toteuttamiskelpoinen ehdotus sijainteineen, sekä niiden suhde kaavoitukseen. Myös muut liito-oravan ja yleisemmin ekologisen verkoston kulkuyhteyksien turvaamisen vaatimat ratkaisut tulee tunnistaa ja esittää niistä ehdotus.

Eri lajit vaativat erilaiset käytävät, mikä tulee ottaa huomioon laadukkaiden viheryhteyksien riittävässä määrässä, suunnittelussa ja arvioinnissa.

Hankkeen rakentamisaikaisen maa-ainesläjityksen ja sen hulevesien vaikutusten arviointi ja erityisesti haittojen estämisen tehokkuuden arviointi tulee olla mukana vaihtoehtojen arvioinneissa. Arvioinnissa on olennaista tunnistaa haitallisten vaikutusten kohdistuminen kuten direktiivin korenoilla haittojen kohdistuminen sopivien elinympäristöjen kautta (lammet rantavyöhykkeineen). Haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä tarkemmalla suunnittelulla ja teknisillä ratkaisuilla, mutta jo tässä vaiheessa tulee esittää todelliset ja toteutettavat estämiskeinot.

Asiantuntemus

Arviointiohjelmassa on esitetty hankkeesta vastaavan käytettävissä oleva biologi.

Lähdeaineisto

Luonnon monimuotoisuudelle tärkeiden kohteiden tunnistamisessa on hyödynnettävä avointa paikkatietoaineisto luonnon monimuotoisuudelle tärkeistä metsistä Suomessa (Zonation).

<https://www.syke.fi/fi->

[Fl/Ajankohtaista/Tiedotteet/Avoin_paikkatietoaineisto_luonnon_monimu\(46541\)](https://www.syke.fi/fi-Fl/Ajankohtaista/Tiedotteet/Avoin_paikkatietoaineisto_luonnon_monimu(46541))

Pulkajärven Natura 2000 -alueen lisäksi myös muiden linjausvaihtoehtojen läheisyydessä sijaitsevien metsähallituksen hallinnassa olevien alueiden biotooppikuviotietoja on hyödynnettävä arvioinnin tausta-aineistona. (lähde: Metsähallitus).

Arviointiohjelmassa kartoilla on esitetty vain suojelualueet ja huomionarvoisen lajiston kohteet. Yleisesti kaavoituksessa ja muissa käytettävissä olevissa luontoselvityksissä tunnistetut luontoarvokohteet tulee ottaa arvioinnissa huomioon. Lähtöaineistona on siten syytä huomioida mm. Lempäälän arvokkaat luontokohteet 2014 -julkaisun tiedot luontokohteista, sekä Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelman kohteet.

Vuorovaikutus hankkeen muiden ympäristövaikutusten kanssa. Ks. vaikutusalueen laajennus edellä

Yhteisvaikutukset

Arvioinnin tulee sisältää vähintään yleispiirteinen tarkastelu, mitä muutospaineita kokonaisuutena kohdistuisi ns. läntisellä alueella hankkeen kanssa ja ilman sitä edellä mainittuihin luontoarvoihin hankkeen vaikutusalueelle nyt ja tulevaisuudessa hankkeen toteutuessa.

Toteuttamiskelpoisuus ja epävarmuus

Vaikutusten arvioinnissa tunnistetut mahdolliset tarpeet luonnonsuojelulain mukaisesti lupiin tulee todeta arviointiselostuksessa.

Suuronnettomuusriskit ja luonnonkatastrofit, muut ympäristöonnettomuudet ja niiden hallinta ja seuraukset

Arvioinnissa on tunnistettava mahdolliset haitalliset kertyvät ja/tai viiveellä ilmenevät *ympäristövaikutukset* tien rakentamisen sekä tien käytön ja tienpidon aikana. Arvioinnissa voi tarkastella lisääkö ilmastonmuutos ympäristövaikutuksia aiheuttavia onnettomuuksia tien käytön aikana. Ks. Pintavedet, Luonnonmonimuotoisuus

Pintavedet s. 56 - 57, 90 - 92

Hankekuvaus

Arviointiselostukseen laadittavan nykytilan selvityksen ja vaikutusarviointien tulee kattaa suunniteltavat hankealueet valuma-alueittain kartta-tarkasteluna ja lisäksi sanallisesti. Mahdolliset valuma-alueuutokset tulee esittää.

Vaikutusalueen pintavesien nykytila ja niiden kehittyminen

Arviointiselostuksessa tulee esittää pintavesien nykytilan kehitys ilman hanketta (VE0+) ja tilanteissa, jossa toteutuisi valtatie vaihtoehto VE1/VE2 ja/tai 2-kehätie. Hankkeesta vastaavan mukaan 2-kehätien on toteutettavissa myös ilman VE1, joten kehätie on perusteltua arvioida erikseen ja sen yhteisvaikutukset VE1:n kanssa. Mahdolliset erot kehätien vaihtoehtojen VEA/VEB pintavesivaikutuksissa tulee arvioida, erityisesti Natura 2000 -alueen osalta.

Nykytilan kuvaukseen tulee lisätä tiedot pienvesien ja järvien vedenlaadusta sekä nykyisestä virkistysarvosta. Nykytilan kuvauksesta ja vaihtoehtoverailussa tulee ilmetä erikseen myös nykyisen tienpidon aiheuttamat muutokset järvien ja pienvesien vedenlaatuun sekä vaikutukset järvien ekologiaan ja virkistyskäyttöön.

Arvioinnit

Pintavesivaikutukset tulee arvioida valuma-alueittain.

Arvioinneissa tulee ottaa huomioon sääolojen äärevöityminen ja rankkasateiden vaikutukset sekä rakentamisen ja tien käytön aikana.

Arviointiohjelman mukaan tien käytön aikana hulevedet huuhtovat tieltä mm. ajoneuvoista ja tiepäällysteistä peräisin olevia haitta-aineita. Haitta-aineita ei ole eritelty. Arvioinnissa tulee esittää tarkemmin eriteltynä eri haitta-aineiden vaikutukset, erityisesti kloridin, mutta myös raskasmetallien, öljyhiilivetyjen ja ravinteiden vaikutukset.

Arvioinnin lähtökohtana on käytettävissä tieto, että autojen renkaiden kulumisesta muodostuu paljon mikromuovihiukkasia. Hankkeen käytön aikana syntyvä mikromuovien määrä ja arviointi sen haitallisista ympäristövaikutuksista on perusteltua lisätä arviointiohjelmaan.

Rakentamisaikaiset vaikutukset, s. 98

Rakentamisaikaisten vaikutusten arviointi tulee perustua arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista myös pintavesiin nähden. Kiintoainekuormituksen lisäksi myös räjähdysaineiden typpikuormituksen vaikutus ja työkoneiden aiheuttamien polttoainepäästöjen riskit tulee arvioida. Ks. lisäksi arseeni

Arviointiohjelmaan tulee lisätä tien rakentamisaikaisten hulevesien vaikutusten arvioinnit. Vesistövaikutusten arviointien tulee kattaa normaalitilanteet ja rankkasateet sekä vastaavat haittojen estämistoimet.

Yhteisvaikutukset

Arvioinnissa otetaan huomioon vähintään Sääksjärven Ruduksen kiviainesottoalue. Yhteisvaikutukset tulee arvioida käytettävissä olevilla tiedoilla.

Suuronnettomuusvaara, ympäristöonnettomuudet ja riskien hallinta

Mahdolliset suuronnettomuusvaarat ja muut ympäristöonnettomuuksien vaikutukset tulee arvioida vaihtoehdoittain. Hankkeessa louhittavan kallion ja alueella tuotavan kiviaineksen arseenipitoisuus tulee tarvittaessa selvittää GTK:n arseenioppaan mukaan (Opas 59, 2014).

Arvioinneissa tulee ottaa huomioon, että hankealueen ja/tai hankealueelle muualta tuodut kiviainekset voivat olla Tampereen liuskevyöhykkeeseen liittyviä sulfidipitoisia kivilajeja ja että tämän kiviaineksen käsittelyn ja/tai sijoituksen seurauksena voi syntyä korkeita sulfaatti- ja raskasmetallipitoisuuksia sisältäviä happamia hulevesiä. Näiden vaikutukset ja yhteisvaikutukset tulee ottaa huomioon normaalitoiminnan ja siitä poikkeavien tilanteiden aikaisten vaikutusten arvioinneissa.

Mikäli tien rakentamisessa käytetään kierrätyskiviaineksiä, arvioinneissa tulee tarkastella ja tunnistaa vähintään yleispiirteisellä tasolla näihin liittyviä ympäristövaikutuksia ja niiden kohdistumista sekä mahdollisten haittojen ja riskien hallintaa. Ks. Luonnonmonimuotoisuus.

Haittojen estäminen ja lieventäminen

Arvioinnin perusteella tulee esittää hankesuunnitelmaratkaisut ja muut keinot suorien, välillisten ja kertyvien sekä pitkänajan haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi hankkeen rakentamisaikaa ja käytön aikaa vastaten vaihtoehdoittain ottaen huomioon normaali- ja poikkeustilanteet molemmissa.

Tiesuolaukseen käytettävä kloridi voi muuttaa vesistöjen tilaa merkittävästi. Vaihtoehtoisia liukkaudenestokeinoja ja niiden vaikutuksia tulisi tarkastella, mikäli suolauksesta aiheutuu arviointien perusteella haitallisia vaikutuksia pintavesiin.

Selvityksissä tulisi arvioida erilaisia mahdollisuuksia tiehulevesistä aiheutuvien vaikutusten vähentämiseen. Keinoissa tulee tarkastella erikseen rakentamisen ja käytön aikana *kuhunkin kuormitukseen soveltuvia keinoja sekä keinojen laatutasoa suhteessa maankäyttöön*, kuten hulevesialtaita, kosteikkoja.

Väylän rakentamisesta voi aiheutua merkittäviä satunnaisia, kestoaltaan rajallisia pintavesivaikutuksia ja välillisiä pysyviä sedimenttivaikutuksia sekä välillisiä haitallisia terveys- ja viihtyvyyksivaikutuksia esimerkiksi uimavesien kautta, mikä tulee ottaa huomioon haittojen estämisessä. Suunnittelualueella on useita järviä, joissa on virallisia virkistyskäytössä olevia uimarantoja. Arviointiohjelmassa tulisi arvioida mahdolliset uimarantoihin kohdistuvat rakentamisesta ja onnettomuuksista aiheutuvat ympäristöhaitat. Arseenipitoisen kallion murskaamisen vaikutukset pintavesien kautta terveyteen tulee arvioida ja esittää haittojen estämisen keinot.

Haittojen estämisessä tulee ottaa huomioon kulloinkin ajantasainen tietoa **ilmastonmuutokseen sopeutumisesta**. Vaikutusten arvioinnissa ja estämisessä on otettava huomioon, että ilmatieteenlaitoksen uuden arvion mukaan sateiden toistuvuus tulee muuttumaan siten, että nykyilmastossa kerran 100 vuodessa toistuva rankkasade toistuu vuonna 2100 kerran 30 vuodessa. Ja nykyilmastossa kerran 20 toistuva rankkasade, toistuu vuonna 2100 kerran 10 vuodessa. Tämä tarkoittaa, että laajasti nykyisin mitoitusperusteissa käytössä oleva sadannan 10%:n kasvu verrattuna 2100 mennessä, on nykytiedon valossa riittämätön. Hankesuunnittelussa tulee ottaa huomioon varautuminen sadantaan riittävän pitkällä aikavälillä, mikä vaikuttaa esim. hulevesien hallintajärjestelmien mitoittamiseen. Lisäksi tulee tarkastella väylien mahdollinen patovaikutus ja tulvavesien ohjautuminen taajama-alueilla, roudan syvyyden mahdollinen muuttuminen ja sen vaikutukset riittävän pitkällä aikavälillä.

Lähdeaineistoon on lisättävä https://betoni.com/wp-content/uploads/2019/10/1.-Antti-M%C3%A4kel%C3%A4_Millaiseksi-ilmastomme-on-muuttumassa-1.pdf

Hulevesien ja niiden hallinnan osalta on huomioitava Tampereen hulevesiohjelman ja muiden vaikutusalueen kuntien suunnitteluperiaatteet sekä voimassa olevan yleiskaavan määräykset. Vesistövaikutuksia arvioitaessa ja lievennystoimenpiteitä suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota, ettei vesistöjen tila heikkene (muu heikkeneminen, myös virkistyskäyttöarvo).

Kuivatus- ja hulevesien käsittelyrakenteet ovat osa hanketta ja sen vaihtoehtoja ja toisaalta hankevaihtoehtojen haitallisten vaikutusten estämisen keinoja. Kuivatus- ja hulevesien käsittelytarpeet tulee esittää eri vaihtoehdoille valuma-alueittain. Arvioinnissa tulee perustellen esittää, miten eri käsittelytarpeet (perustellen kohteen herkkyys ja kuormitus) on kohdennettu ja huomioitu mukaan lukien poikkeavat tilanteet kuten virtaamahuiput (sulamisvedet ja rankkasateet) sekä rakentamisen että tienpidon aikana.

Arviointimenetelmä ja -kriteerit

Arviointiohjelmassa esitetyt vesistövaikutusten merkittävyyden arviointiin vaikuttavia tekijöitä ovat: suunnitellut toimenpiteet, vaikutusten kesto ja kohdentuminen sekä vesistön herkkyys, nykytila ja käyttö sekä vesienhoidon tavoitteet niiden vesistöjen osalta, joille tavoitteet on asetettu soveltuvat hankkeen arviointiin. Yhteysviranomaisen tarkentaa, että vesistöjen herkkyyskriteerit tulee esittää arviointiselostuksessa.

Tarvittaessa pintavesien tilasta tulee hankkia lisätietoja näytteenotolla erityisesti kloridipitoisuuksista, mikäli nykytilaa kuvaavassa aineistossa ei ole riittäviä analyysitietoja. Aineistot tulee merkitä lähdeluetteluun.

Arviointikriteerinä tulee käyttää myös *muutosta luonnontilaiseen järven tilaan*. Pintavesivaikutuksia voi kohdistua myös vesistöihin, joihin ei nykytilanteessa kohdistu lainkaan vesikuormitusta pintavesien kautta kulkeutuvista haitta-aineista tai muuta liikenteen kuormitusta.

Asiantuntemus ja aineistot

Arvioinneista vastaa hydro-geologi (FM), jolla on monipuolista kokemusta vastaavista arvioinneista. Arvioinneissa hän on yhteistyössä muiden hankkeen arvioinnin asiantuntijoiden kanssa. Yhteysviranomaisen painottaa arviointitulosten tulkintaa ja haittojen estämisen suunnittelua yhdessä luonto-, ilmasto- ja maankäytön/elinympäristön hyvän laadun/kaupunkikuvan ja maiseman asiantuntijoiden kanssa.

Vertailu ja merkittävyyden arvio

Vaikutusten arvioinnin lopputulos perusteluineen ja vertailu eri vaihtoehtojen välillä tulee esittää selkeästi sanallisesti sekä taulukkomuodossa / karttatarkasteluna valuma-alueittain.

Epävarmuudet

Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa olennaisia lähtötietoja ovat mm. suolauksessa käytettävä yhdiste ja sen määrä sekä suolaustarve ja erityisesti suolankäytön muutos verrattuna nykytilanteeseen mm. sääolot (ilmastonmuutos) ja ajonopeus.

Suolaamisen tarpeeseen liittyvät oletukset ja epävarmuudet ja niiden merkittävyys kuten puutteet käytettävissä olevissa (lähtö)tiedoissa tulee tarkastella.

Mikromuovista ja niiden haitallista ympäristövaikutuksista saattaa olla käytettävissä uutta tietoa hankkeen myöhempien suunnittelu- ja hyväksymisvaiheiden aikana kuten rengasmateriaalit, leviämisreitit ja haitallisuus. Tämä tulee mainita arvioinnissa ja miten hankkeesta vastaava tulee ajantasaistamaan tarvittaessa arviointia.

Pohjavedet s. 56 - 57, 90 - 92

Sadevesien imeytyminen maaperään ja pohjaveteen vähenee, kun kasvillisuutta poistetaan. Koska ei ole kyse luokitellusta pohjavesialueesta, niin antoisuuksiin kohdistuvia olennaisia vaikutuksia ei ole tunnistettavissa. Pintavalunta kuitenkin lisääntyy.

Tien rakentamisessa käytettävien koneiden, öljyjen yms. riskit on mainittu arviointiohjelmassa. Lisäksi todetaan, ettei vaikutuksia ole paljoa, koska maanmuokkaus olisi pohjavedenpinnan yläpuolella. Mikäli toiminta olisi sen alapuolista, se voi muuttaa paikallisesti virtaussuuntaa. Pohjavesiriskeistä on tunnistettu tien käytössä onnettomuudet sekä tiesuolaus.

MARA-asetuksen mukaista hyödyntämistä ei saa olla luokitelluilla pohjavesialueilla. Mikäli analyysit ovat kunnossa ja asetuksen mukainen vaadelista täyttyy, ko. materiaalia voidaan luultavasti hyödyntää.

Nykytilan kuvauksen mukaan hankkeella ei käytettävissä olevilla tiedoilla ole tunnistettavia merkittäviä vaikutuksia pohjavesialueisiin. Hankkeen tarkemmassa suunnittelussa tullaan kartoittamaan vaikutusalueen kaivot.

Arviointiohjelma on riittävä pohjavesien arvioinnin osalta.

Yhteisvaikutukset, s. 83, 13, ks. vaikutuksittain edellä.

Arviointiohjelmassa tarkastellaan suunniteltavan hankkeen ja sen vaihtoehtojen suhdetta yhdyskuntarakenteen/maankäytön toteutumiseen ja sen merkitystä yhteisvaikutusten muodostumiselle.

Arviointiohjelman mukaan ilman yhdyskuntarakenteen maankäytön tarpeita uudelle väylälle ei olisi investointitarpeita. Tämä ei ole johdonmukaista hankkeen tavoitteen kanssa, että valtatie 3:n VE1 on tarkoitettu ensisijaisesti pitkämatkaiselle ohiajoliikenteelle. Kyseinen lause ei ole johdonmukainen VE2 osaltakaan.

YVA-laissa (YVAL 2 § ja YVAA 4 §) ei ole käsitettä ekosysteemipalvelu. Arviointiohjelmassa yhteiskunnalliset vaikutukset tulee rajata koskemaan hankkeen aiheuttamien terveyshaittojen ja hyötyjen merkittävyysarvioissa viittauksiin kansantaloudellista vaikutuksista. Ks. Ilmastovaikutukset edellä. Siltä osin kuin ekosysteemipalvelut liittyvät muuhun arviointiin kuin YVA-lain tarkoittamaan ympäristövaikutusten arviointiin, ne tulee arvioida ja raportoida hankkeessa vastaavan muissa raporteissa.

Yhteysviranomaisen pitää käytettävissä olevilla tiedoilla epävarmana tietoa, mitä ja millaisia yhteisvaikutuksia voidaan tunnistaa muodostuvan, koska alueen maankuntakaavan ja kuntakaavojen toteuttaminen tulee jakautumaan vaikeasti ennalta arvioitaviin ajankohtiin. Tässä YVA-menettelyssä yhteisvaikutusten epävarmuus liittyy tunnistettavasti vaihtoehto VE1:een ja/tai 2-kehätiehen. Yhteysviranomaisen pitää ennakolta arvioituna mahdollisena,

että osoitettu ja myös vireillä olevaa maankäyttöä voi toteutua ilman valtatievaihtoehtoa VE1. Arviointiohjelmassa olevien tietojen perusteella ei voi varmistaa liittykö 2-kehätien VEA vai myös VEB mm. ratapihavarauksen toteutumiseen ja siten yhteisvaikutuksiin. ks. myös Natura-tarveharkinta/yhteisvaikutukset

Lempäälän Sääksjärven kiviaineshankkeen lisäksi tulee harkita yhteisvaikutusten arviointia muiden läheisten Lempäälän kiviaineshankkeiden kanssa. ks. Pirkanmaan liiton lausunto

Yhteisvaikutuksia maakuntakaava 2040 osoittamien hankkeiden kanssa on tarpeen arvioida käytettävissä olevien tietojen tarkkuudella. Yhteisvaikutuksia ainakin järjestelyratapihan kanssa on perusteltua arvioida ja yhteen sovittaa arviointeja mahdollisuuksien mukaan, koska ratapiha-hankkeessa on ajankohtainen suunnitteluvaihe.

Haittojen estäminen suunnittelulla ja lieventäminen s. 83 - 84, (YVA-asetus 4 § 10-kohta)

YVA-menettelyssä on tavoite selvittää ja suunnitella hankkeen aiheuttamien haitallisten ympäristövaikutusten estäminen ja lieventäminen ensisijaisesti suunnittelulla jo hankkeen ja sen vaihtoehtojen suunnitteluvaiheessa. Lisäksi esitetään toimenpiteitä haittojen estämiseksi.

Arviointiselostuksessa tulee esittää suunnitelmat ja toimenpiteet yksilöidysti siten, että siitä selviää nimenomaan hanketta ja sen vaihtoehtoja koskevat yksilöidyt suunnitteluratkaisut sekä ratkaisujen arvioitu tehokkuus vaikutusten arvioinnissa todettujen merkittävien ympäristövaikutusten kannalta.

Suunniteltavan hankkeen aiheuttaminen haittojen estäminen tulee esittää arviointiselostuksessa. Arviointiohjelmassa esitetään nyt esimerkkejä tiehankkeissa yleensä käytettävistä *toimenpiteistä*, joilla voitaisiin estää tai lähinnä vain *pyrkiä* estämään haittoja, kuten maaston muotoilu ja istutukset sekä yli- ja alikulut.

Yhteysviranomaisen painottaa, että kyseessä on luonteeltaan kaupunkimoottoritien tunnistettujen ja arvioidavien merkittävien haittojen estäminen. Arviointiselostuksessa tulee esittää vaihtoehtoinen haittojen estämiseen nimenomaan kaupunkialueen laatuvaatimuksia vastaavia suunnitteluratkaisuja ja keinoja. Ks. myös Luonnonmonimuotoisuus, ekologiset yhteydet ja viherverkko, maisema, ilmastonmuutokseen sopeutuminen, pintavedet.

YVA-menettelyssä ei arvioida taloudellisia vaikutuksia, joten johdonmukaisesti haittojen estämisessä ei arvioida *taloudellista kestävyyttä*, ainakaan siten, että käytettävissä olevat tehokkaat estämistoimet ja ratkaisut jätetään esittämättä arviointiselostuksessa niiden kustannusten vuoksi.

Kompensaatio s. 84, 87

Arviointiohjelmassa esitetään haittojen estämiseen kompensatiota. Mikäli arviointiselostuksessa tarkastellaan kompensatio, yhteysviranomaisen painottaa, että lainsäädäntö ei kuitenkaan tunne kompensatio-käsitettä.

Epävarmuudet, s.103

Arviointiselostuksessa tulee olla ymmärrettävästi esitetty *YVA-lain ja -asetuksen* tarkoittamat arviointeihin liittyvät mahdolliset tietojen puutteet ja keskeiset oletukset, joilla arviointitulokset ovat voimassa. Hankkeen arvioinnin lähtökohdat sisältävät useita tulevaisuutta koskevia ennusteita, mikä lisää arviointien epävarmuutta.

Arviointiselostuksessa ei voi esittää muita, hankkeesta vastaavan suunnitteluprosessin ja teknisten (?) seikkojen riskinarviointia. Hankkeesta vastaava voi esittää muita kuin YVA-lain tarkoittamia riskinarviointeja omalla hankesivullaan.

Erillisraporteista tulee ilmetä tarkemmat tiedot menetelmien epävarmuuksista kuten ilmanlaadun ja melun arvioinnin lähtötietoihin ja arviointimenetelmään liittyvistä epävarmuuksista.

Ilmastovaikutusten epävarmuus ks. edellä Ilmasto, ja muut ympäristövaikutuksittain

Vaikutusten merkittävyyden arviointi

Hankkeesta vastaavan todennäköisten haitallisten ympäristövaikutusten merkittävyyden arvioinnissa käytetyt kriteerit ja johtopäätökset merkittävyyden määrittämisestä tulee ilmetä YVA-selostuksesta. Arviointiselostuksesta tulee ilmetä myös, miten laadullisesti arvioitujen ympäristövaikutuksen merkittävyys on määritetty ja miten osallistumisessa ja ihmisiin kohdistuvissa arvioinneissa saatu palaute paikallisesta tiedosta ja arvoista on otettu huomioon.

Arviointiselostuksesta tulee ilmetä myös eri arvioinneista vastaavien asiantuntemus, erityisesti alueellinen ja paikallinen asiantuntemus. Merkittävyyden arvioissa ja vertailumenetelmissä tulee olla käytettävissä riittävä paikallisasiantuntemus ja riittävä erityisasiantuntemus mm. väestötason terveysriskein arvioinnista.

Vaihtoehtojen vertailu s. 82

Vaihtoehtojen vertailussa on tarkoitus tiivistää, jäsentää ja tulkita päätöksentekoa varten kaikki ympäristövaikutusten arvioinneissa tuotettu tieto. Vertailussa kuvataan vaihtoehtojen ympäristövaikutusten eroja ja perustellaan vaihtoehtojen paremmuutta eri näkökulmista.

Vertailumenetelmä

Arviointiohjelmassa ei ole kuvattu vertailumenetelmää vaan esitetty kaavio. Arviointiohjelmassa esitetään, että arviointiselostuksessa hankkeesta vastaava esittää *vaihtoehtojen kokonaisvertailun*, mikä perustuisi plus ja miinus-tyyppisen kuvaukseen. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan tällainen ympäristövaikutusten arviointitulosten ja niiden kohdistumisen yhteenveto ei tue vaikutusalueen kuntien ja muiden tahojen osallistumista.

YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeen aiheuttamia haitallisia **ympäristövaikutuksia**, joten vertailussa tulee käsitellä pääasiassa näitä kielteisiä vaikutuksia, vaikka jokin hankkeen toteuttamisen aiheuttama ympäristövaikutus voi olla myönteinenkin. Muita kuin YVA-lain 2 §:n ja YVA-asetuksen 4 §:n tarkoittamia ympäristövaikutuksia ei tule esittää vertailussa tai muutoinkaan arviointiselostuksessa.

Yhteenvetokartat

Vertailun vaikutusten kuvauksessa tulee yksilöidä haitallisen vaikutuksen kohdistuminen. Suunniteltava hanke ja sen vaihtoehdot sijaitsevat Tampereen kaupunkiseudun 3 kunnan alueella. Vertailussa tulee säilyttää arviointitulosten kohdistuminen kunnittain ja vastaavasti haitallisten vaikutusten estämisen kohdistuminen. Arviointiohjelman mukaan arviointituloksia havainnollistetaan yhdellä tai kahdella *yhteenvetokartalla*. Yhteenvetokartalle on mahdollista

koota suhteellisen laajasti vaikutustietoa ja havainnollistaa kohdistumista, mutta se ei yksistään ilman sanallista kuvausta vastaa tietoa arvioinnin merkittävimmistä ympäristövaikutuksista. Hankkeesta vastaavan tulee harkita riittääkö kaksi karttaa ja mikä olisi niiden mittakaavat.

Yhteysviranomaisen pitää tarpeellisenä ottaen huomioon vaikutusalueen sijainti kolmessa kunnassa ja vaikutusten monitahoisuus, että arviointiselostuksessa esitetään lisäksi sanallinen, yhteenveto-/vertailutaulukko.

Merkittävyys, 79 - 81

Vertailun merkittävyyden arvioissa tulee käyttää edellä lausunnossa edellytetyjä kriteereitä tai arviointiohjelmassa esitettyjä, yhteysviranomaisen hyväksymiä kriteerejä. Laadullisia ja koettuja haitallisia vaikutuksia tulee kuvata sanallisesti.

Vertailuun tulee ottaa vaihtoehtojen aiheuttamat keskeiset todennäköiset haitalliset ympäristövaikutukset mukaan lukien yhteisvaikutukset. Vertailutaulukon tulee olla johdonmukainen kokonaisuus arviointiselostuksessa esitetyistä arviointituloksista, ja vertailun merkittävyyden arvioiden tulee olla keskenään johdonmukaisia.

Arviointiohjelmassa esitetään, että hankkeesta vastaava käyttää Imperia-hankkeen menetelmää, joka perustuu vaikutusten todennäköisten merkittävyyksien vertailuun. Arviointiohjelmassa ei ole tarkasteltu tämän menetelmän soveltuvuutta nimenomaan suunniteltavaan valtatie- ja kehätien hankkeeseen. Yhteysviranomaisen on lausunnossaan painottanut Tampereen kaupunkiseudun erityispiirrettä, jossa suunniteltavan hankkeen vaikutusalue on voimakkaassa muutoksessa. Tässä YVA-menettelyssä ei siten muodostu suhteellisen pysyvää nykytilaa, johon kyseisen menetelmän tarkoittama vaikutuskohteen herkkyys, vaikutuksen muutoksen suuruus ja vaikutusten merkittävyys perustuvat. Vertailumenetelmän soveltuvuus on tarpeen selvittää ennen sen mahdollista soveltamista tähän YVA-menettelyyn. Vertailumenetelmä vaatisi vahvaa ja laaja-alaista paikallistuntemusta. Vaikutusalueen nykytila kehittyy ja muuttuu myös ilman hanketta.

Yhteysviranomaisen tulee antaa oma perusteltu päätelmän merkittävistä ympäristövaikutuksista, joka ei ole lähtökohtaisesti sidoksissa hankkeesta vastaavan käyttämään Imperia-hankkeen menetelmään tai plus-miinus-merkittävyydestaulukointiin.

Arviointiselostuksessa arviointitulokset ympäristövaikutuksista tulee esittää siten eriteltyinä, että perusteltu päätelmä on mahdollista antaa. Laajemmin tietoja voi esittää lisäksi erillisraporteissa.

Hankkeen edellyttämät luvat ja hyväksymisratkaisut s. 102

Arviointiohjelmassa on alustavasti hankkeen edellyttämiä lupia. Luetteloon voi tulla lisättäväksi mm. lentoestelupa, ylijäämämaan läjityksen luvat, kiertotalouteen liittyvät MARA- ja MASA-ilmoitukset. Tiedot tulee tarkentaa arviointiselostukseen.

Osallistuminen, s. 22 - 25

Arviointiohjelman mukaan hankkeesta vastaavan käytettävissä on erittäin monipuoliset, osallistujan erilaisista lähtökohdista muotoillut osallistumismahdollisuudet osallistujien valittavaksi. Arviointiohjelman sivuilla 23 ja 24 osallistumismahdollisuuksien sisältö on avattu osallistujille erittäin laadukkaasti. Yleisötilaisuuden suuren osallistujamäärän ja arviointiohjelmasta saatujen palautteiden kattavuuden (useita yhdistyksiä) perusteella myös

tiedotus osallistumismahdollisuuksista on toimiva. Lisäksi arviointiohjelmassa on esitetty hyvin osallistujille, miten osallistumismahdollisuudet jatkuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Arviointiohjelmassa on esitetty pääosin riittävät mahdollisuudet osallistumiseen. Osallistumisesta saadun palautteen perusteella hankkeesta vastaavan on perusteltua harkita yleisötilaisuuden järjestämistä useammassa kuin yhdessä hankkeen sijainti- ja vaikutusalueen kunnassa. Arviointiohjelmasta saatiin useita yhdistysten mielipiteitä, jotka edustavat Lempäälän väestön (yleisötilaisuus arviointivaiheessa) lisäksi laajasti Pirkkalan taajaman väestöä.

Yhteysviranomainen ei ole jäsen hankkeesta vastaavan perustamissa hanke- tai ohjausryhmissä, eikä muutoinkaan ympäristö- ja luonnonvarat vastuualueen asiantuntijat. Yhteysviranomainen on puolueeton ja osallistuu vain YVA-lain asiantuntijana tarvittaessa hankkeesta vastaavan tilaisuuksiin.

Raportointi, s. 81

Arviointiselostuksen laadinnassa tulee noudattaa yhteysviranomaisen lausuntoa arviointiohjelmasta. Arviointiselostuksesta tulee esittää selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon. Hyvä käytäntö on esittää yhteenveto arviointiohjelman täydentämisestä taulukkona ja viitata taulukossa arviointiselostuksen kohtaan, josta yhteysviranomaisen edellyttämä täydennetty asia on nähtävissä.

Arviointiselostuksessa tulee esittää kokonaiskuva merkittävistä haitallisista ympäristövaikutuksista. Hankkeen ja sen vaihtoehtojen todennäköiset merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset tulee raportoida helposti löydettävänä kokonaisuuksina.

Osan yksityiskohtaisesta tiedosta voi esittää liitteissä. Arviointituloksia havainnollistavat ja päätöksentekoa tukevia kuvia ja taulukoita ja teemakarttoja on perusteltua esittää myös koossa A3 vrt. arviointiohjelman liitekartat. Arviointiselostuksen liitteenä voi vastaavasti esittää tarkemmin koosteet ja analyysit työpajoista. Lisäksi hankkeen arvioinneista on tarpeen laatia erillisraportteja. Myös melun ja hiukkasten leviämismalliselvityksistä sekä ilmastovaikutuksista tulee esittää (vähintään sähköiset) erillisraportit, jotka tulevat nähtäville hankkeen YVA-sivulle. Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta kokonaan, myös siihen kuuluva lausunto- ja mielipideyhteenvedot, on suositeltavaa esittää arviointiselostuksen liitteenä.

Arviointiselostuksessa voi esittää vain YVA-lain ja -asetuksen tarkoittamat asiat. Arviointiselostuksessa tulee esittää YVA-lain 2 § ympäristökäsitteen mukaan asetuksen 4 § 1-16 kohtien tiedot ottaen huomioon pykälän viimeinen momentti. Yhteysviranomainen on toimivaltainen kuuluttamaan vain YVA-lain tarkoittamia asiakirjoja, ja antamaan YVA-lain tarkoittamasta arviointiselostuksesta perustellun päätelmän.

Arviointiprosessi ja sen aikataulu s. 20

Arviointiohjelmassa on esitetty hankkeesta vastaavan alustava aikataulu. YVA-menettelyn hallinnollisessa menettelyssä on lähtökohtana aikataulu, joka mahdollistaa laadultaan ja riittävyydeltään yhteysviranomaisen edellyttävät arvioinnit sekä sen jälkeen osallistumisen ja perustellun päätelmän antamisen.

Mikäli yhteysviranomainen ei voi antaa perusteltua päätelmää arviointiselostuksen tietojen perusteella, yhteysviranomaisen tulee pyytää hankkeesta vastaavalta lisäselvitykset ja

asettaa selvityksen toimittamiselle määräaika. Tämän jälkeen täydennetty arviointiselostus tulee kuuluttaa kuten aikaisempi arviointiselostus.

YVA-menettelyn aikataulun lähtökohta ei ole hankkeesta vastaavan ja konsultin välisen sopimuksen aikataulu ja sopimuksen noudattaminen.

Arviointiohjelman laajuus ja tarkkuus (YVAA 3 § Arviointiohjelma)

Hankkeesta vastaavan tulee täydentää ja korjata arviointiohjelmaa yhteysviranomaisen lausunnon mukaan. Yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiohjelmaan täydennettävät asiat on esitetty suhteellisen yksityiskohtaisesti eritellen ympäristövaikutuksittain, minkä tavoite on osaltaan varmistaa arviointiselostuksen *YVA-lain tarkoittama laatu ja riittävyys*. Yhteysviranomaisen tarkistaa laadun ja riittävyyden, ja arvioi sen mukaan, onko *perusteltu päätelmä merkittävistä haitallisista ympäristövaikutuksista* mahdollista antaa arviointiselostuksessa esitetyillä tiedoilla.

Yhteysviranomaisen tulee kiinnittämään erityisesti huomiota, miten merkittäviin kestävän kehityksen teemoihin liittyvät merkittävien ympäristövaikutusten arvioinnit vastaavat arviointiohjelmaa ja yhteysviranomaisen lausuntoa.

Ilmastonmuutos, hillintä ja sopeutuminen

Arviointiohjelmaan tulee lisätä ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät arvioinnit ja vaihtoehtojen vertailu. Ilmastonmuutoksen sopeutumisessa tulee arvioida pintavesivaikutukset, ja suunnitella arviointitulosten perusteella tehokkaat ja laadultaan kaupunkiympäristöä ja hyvää elinympäristöä ja kestävä elintapaa vastaavat ratkaisut.

Luonnonmonimuotoisuus, Natura

Arvioinnin tulee tuottaa tiedot hankkeen ja sen vaihtoehtojen vaikutuksista luonnonmonimuotoisuuteen ja erityisesti 2-kehätien vaikutukset Pulkajärven Natura-alueeseen. Arvioinnin tulee tuottaa vertailuun lisäksi tieto luonnontilaisen ympäristön maankäytön muutoksesta eri vaihtoehtoissa. Arviointitulosten perusteella hankkeen ja sen vaihtoehtojen suunnittelussa tulee muodostaa haitallisia estevaikutuksia poistavat laadukkaat ratkaisut kuten vihersillat.

Luonnonvarojen kestävä käyttö/materiaalitehokkuus

Arviointiselostukseen tulee tuottaa tarkemmat tiedot mahdollisuuksista luonnonvarojen kestävästä käytöstä kuten neitseellisiä luonnonvaroja korvaavien materiaalien käytöstä.

Väestön kohdistuvat ympäristövaikutukset, ympäristöterveysriskit, elinympäristön hyvä laatu

Kaikkia vaihtoehtoja tulee arvioida tasapuolisesti, ja kaikista tulee tuottaa melun ja ilmanlaadun laskentamalleihin perustuvilla arviointimenetelmillä tiedot melutasoista ja epäpuhtauspitoisuuksien alueista ja altistuvien määristä altistumistasoittain sekä vaikutukset seudun virkistysalueeseen. Hankkeesta vastaavan tulee hankkia käyttöönsä riittävä ympäristöterveyden asiantuntemus. Vaikutuksia sekä todennäköisten merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten estämisen tarvetta, keinoja ja tehokkuutta tulee arvioida alueen väestön hyvän elinympäristön näkökulmasta ja muodostaa vertailuun kokonaiskuva vaikutuksista vaihtoehtojen välillä.

Arviointiselostuksessa tulee esittää YVA-lain 2 §:n tarkoittamista ympäristövaikutuksista YVA-asetuksen 4 §:n 1-16 kohtien tiedot, joiden on katettava hankkeen välittömät ja välilliset, kasautuvat, lyhyen ja keskipitkän ja pitkän aikavälin pysyvät ja väliaikaiset myönteiset ja kielteiset vaikutukset ja yhteisvaikutukset muiden olemassa olevien ja hyväksytyjen hankkeiden kanssa. Yhteysviranomaisen tulee kuuluttamaan vain YVA-lain mukaisen asiakirjan.

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti esittelijänä ylitarkastaja Leena Ivalo ja ratkaisijana vs. Yhdyskunnat ja luonto -yksikön päällikkö Samuli Alppi. Hyväksyntä asiakirjan lopussa.

Suoritemaksu 12 000 €

Maksun peruste ja oikaisuvaatimus

Maksu peruste on valtioneuvoston asetus (1372/2018) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2019. Maksuvelvollinen voi vaatia virheellisen maksun oikaisua Pirkanmaan ELY-keskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Yhteysviranomaisen lähettää lausuntonsa tiedoksi lausunnonantajille. Kopiot arviointiohjelmasta saaduista lausunnoista ja mielipiteestä lähetetään hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Pirkanmaan ELY-keskuksen arkistossa.

Yhteysviranomaisen lausunto on Internet-sivuilla

www.ymparisto.fi/VT3LempaalaTamperePirkkalaYVA

sekä yleisön luettavissa paperitulosteena Lempäälän kunnan palvelupisteessä, Tampereentie 8, Pirkkalan kunnan asiointipiste, Koulutie 1 ja Tampereen palvelupiste Frenckell, Frenckellinaukio 2 B, Lempäälässä Sääksjärven kirjasto Pitkäahteentie, Pirkkalassa pääkirjasto, Suupantori 2 sekä Tampereella pääkirjasto Metso, Pirkankatu 2 sekä Pirkanmaan ELY-keskus, Yliopistonkatu 38.

TIEDOKSI Lempäälän kunta
Pirkkalan kunta
Tampereen kaupunki
Muut lausunnonantajat (so. lausunto pyydetty)
Metsähallitus

YHTEENVETO LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Lausunnot

Pirkkalan kunta: Pirkkalan kunta pitää arvioitavia vaihtoehtoja tarkoituksenmukaisina.

Ympäristövaikutusten arvioiminen riittävän luotettavalla tasolla YVA-vaiheessa edellyttää, että selvityksessä arvioidaan riittävän yksityiskohtaiset tie- ja siltasuunnitelmat sisältäen myös liittymisrampit ja eritasoliittymät sekä meluntorjuntaratkaisut. Selvityksissä tulee huomioida esimerkiksi mahdollisuudet sijoittaa ajoradat leikkaukseen. Meluselvityksissä tulee huomioida myös lento- ja maantieliikenteen yhteismelutasot sekä uusien tieyhteyksien aiheuttamat liikennemäärien muutokset nykyisillä teillä.

Luontovaikutusten arviointi edellyttää uusia kasvillisuus-, linnusto-, luontotyyppi- ja direktiivilajiselvityksiä uusien tieyhteyksien vaikutusalueilla Pirkkalassa. Selvityksissä tulee arvioida myös vaikutukset luonnonvaraisten eläinten liikkumismahdollisuuksiin ja antaa suositukset ekologisten kulkuyhteyksien estevaikutusten vähentämiseksi. Viheryhteyksien säilymisen kannalta tarpeellisten vihersiltojen rakentamismahdollisuuksia tulee pystyä arvioimaan ainakin niissä paikoissa, joissa viheryhteyden säilyttäminen on ekologisesti tärkeää. Pirkkalassa tarvetta tällaiselle vihersiltaratkaisulle tai muulle ekologisella ja virkistysellisillä yhteyksillä säilyttävälle ratkaisulle on vt3:n osalta ainakin Iso-Naistenjärveltä Pulkajärvelle ulottuvan seudullisesti tärkeän viheryhteyden kohdalla.

Myös Pulkajärven Natura-alueelle ja sen lähiympäristössä tulee tehdä uusia luontoselvityksiä. Natura-alueen tarveharkinnassa tulee huomioida Natura-alueelle kohdistuvien suorien vaikutusten lisäksi uusien tieyhteyksien vaikutukset myös viheralueiden pirstoutumisen ja tärkeimpien viheralueiden välisten ekologisten yhteyksien toimivuuden heikentymisen kautta.

Erilaisia tie-, silta- ja meluntorjuntaratkaisuja olisi hyvä tuoda esille esimerkinomaisesti myös visuaalisesti, jotta arvioinnin perusteella voitaisiin paremmin arvioida erilaisten ratkaisujen maisemallisia vaikutuksia.

Tiehulevesistä ja niiden mukana kulkeutuvista epäpuhtauksista voi aiheutua pintavesivaikutuksia. Etenkin tiesuolaukseen käytettävä kloridi voi muuttaa vesistöjen tilaa merkittävästi. Selvityksissä tulisi arvioida erilaisia mahdollisuuksia tiehulevesistä aiheutuvien vaikutusten vähentämiseen.

Uusilla tieyhteyksillä on vaikutuksia myös yhdyskuntarakenteen muuttumisen kautta. Pirkkalassa uudet tieyhteydet toisaalta parantavat lentoaseman saavutettavuutta ja mahdollistavat uudenlaista maankäyttöä, kuten elinkeinotonttien sijoittamista teiden varsille, mutta myös pirstoisivat melko yhtenäisinä säilyneitä metsäalueita.

Pirkkalan näkökulmasta ympäristövaikutusten arvioinnissa on keskeistä pyrkiä arvioimaan, kuinka eri vaihtoehdot tukevat tavoiteltua kestävä kehityksen mukaista

yhdyskuntarakenteen kehitystä. Pirkkalassa on tekeillä koko kunnan kattava strateginen yleiskaava ja luonnon monimuotoisuusohjelma, joissa tuodaan esille kunnan omaa tahtotilaa ja näkemystä järkeväksi yhdyskuntarakenteen kehitykseksi ja tärkeiden luontoalueiden säilyttämiseksi tulevillekin sukupolville.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa tulee arvioida uusien tieyhteyksien vaikutukset laajemmin liikkumiseen, kuten eri liikennemuotojen kehitykseen sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Selvityksessä on syytä tarkastella tien rakentamisen vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön, kuten esim. uusiomateriaalien käyttömahdollisuuksia ja ylijäämämassojen sijoitusmahdollisuuksia.

Pirkkala ympäristöterveys: Ympäristövaikutusten arviointiohjelma sisältää ympäristöterveyden kannalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaiset kokonaisuudet. Arviointiohjelmassa tulisi kuitenkin tarkentaa seuraavia asiakokonaisuuksia:

1. Kuvaus hankkeesta

Hankekuvaus on ympäristöterveyden näkökulmasta riittävä. Kuvauksesta saa riittävän käsityksen hankevaihtoehtojen koosta, sijainnista ja sen tarkoituksesta sekä hankkeen suunnitteluvaiheesta. Toteuttamisaikataulu on toistaiseksi määrittelemättä, sillä hankkeen toteuttaminen ei ole Väyläviraston eikä Pirkanmaan ELY-keskuksen toteuttamisohjelmissa.

2. Hankkeen kohtuulliset vaihtoedot

Vaihtoehdot on kuvattu arviointiohjelmassa ymmärrettävästi ja tiiviisti.

3. Hankkeen toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Ympäristöterveydellä ei ole lisättävää hankkeen toteuttamisen edellyttämiin suunnitelmiin tai lupiin.

4. Kuvaus ympäristön nykytilasta ja kehityksestä

Ympäristön nykytilan ja kehityksen kuvaus arviointiohjelmassa on ympäristöterveyden näkökulmasta pääosin riittävä. Vesiensuojelun kannalta pintavesien valuma-alueiden tarkempaa selvittämistä tulisi kuitenkin harkita.

5. Tunnistetut ja arvioitavat ympäristövaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu keskeiset ympäristövaikutukset ja niiden vuorovaikutussuhteet. Ohjelmassa arvioidaan, että hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset hahmottuvat vaiheittain tarkentuen.

Ympäristöterveys esittää, että ihmisiin kohdistuvissa vaikutuksissa tulisi huomioida myös hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset, eikä vain valmiin väylän käytön aiheuttamat vaikutukset. Väylän rakentamisesta voi aiheutua merkittävät satunnaiset vaikutukset esimerkiksi uimavesille. Suunnittelualueella on useita järviä, joissa on virallisia virkistyskäytössä olevia uimarantoja. Arviointiohjelmassa tulisi arvioida mahdolliset uimarantoihin kohdistuvat rakentamisesta ja onnettomuuksista aiheutuvat ympäristöhaitat. Myös arseenipitoisen kallion murskaamisen vaikutukset tulisi arvioida.

Hankkeen vaikutusalueelle on suunniteltu merkittävästi lisää asutusta. Arviointiohjelmassa on käsitelty ympäristöhäiriöitä melko yleisellä tasolla. Ympäristöterveys toteaa, että ympäristöhäiriöiden, kuten maantie- rautatie- ja lentoliikennemelun sekä ampumaratojen kokonaisuuden arvioiminen tulisi suunnitella tarkemmin. Lisäksi arviointiohjelmassa tulisi yhdessä alueen kemianteollisuuden ja lentokenttäalueen kanssa selvittää mahdolliset erityistilanteet ja niihin varautuminen.

Ihmisten terveyttä ja hyvinvointia edistää tutkitusti luonnossa liikkuminen ja rauhalliset metsäalueet. Arviointiohjelmassa tulisikin tarkemmin selvittää hankkeen vaikutukset luonnonympäristöön.

6. Ympäristövaikutuksia koskevat laaditut ja suunnitellut selvitykset

Arviointiohjelmassa on käsitelty vaikutuksia ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen lähinnä liikenteen ja tierakenteiden aiheuttamien vaikutusten kautta. Arvioitavalla hankkeella on, kuten edellä on kuvattu, myös muita mahdollisia terveysvaikutuksia.

7. Arviointimenettelyyn osallistuminen

Arviointimenettelyyn osallistuminen on arviointiohjelmassa kuvattu riittävällä tarkkuudella.

Pirteva on aiemmin kommentoinut hanketta ennakkoneuvottelussa Pirkanmaan ELY-keskuksessa 13.2.2019 seuraavasti:

” Väestön terveysriskit ja hyvä elinympäristö. Lempäälän ja Pirkkalan kunnan terveydensuojeluviranomaisen (Pirteva) edustaja otti esille tiehankkeen sosiaalisen hyväksyttävyyden, minkä tulisi olla hankkeesta vastaavan lähtökohta arvioinnin suunnittelussa siten, että hankkeeseen liittyvä melutorjunta on suunnittelun ja arvioinnin ytimessä eikä vain liiteaineistoa. Pirtevan vaatimus on, että jokaiseen vaihtoehtoon pitää sisältyä nykyisen moottoritien meluntorjunnan parantaminen Lempäälän Sääksjärven ja Kuljun taajamissa siten, että melualueella olevien asukkaiden määrä merkittävästi vähenee nykytilanteeseen verrattuna. PIRTEVA osallistuu hankkeeseen lausunnonantajana.”

Lempäälän kunta: YVA-ohjelmassa on tarkasteltu laajasti alueen nykytilaa ja arvioinnin lähtökohtia sekä tiehankkeisiin yleisesti liittyviä ympäristövaikutuksia. Ohjelman kuvaus vaikutusten selvittämisestä on melko yleispiirteinen eikä ohjelmasta saa tarkkaa kuvaa siitä, millä tarkkuudella asioita selvitetään selostuksessa. Keskeisiä ympäristövaikutuksia on kuitenkin tunnistettu hyvin ja kuvamateriaali on havainnollinen.

Koska kehittämissuunnitelmat kohdistuvat alueelle, joka on tällä hetkellä pääasiassa metsätalousaluetta ja alueen rakennettu ympäristö on vähäinen, tulee ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastella vaikutusten lisäksi erityisesti haitallisten vaikutusten vähentämiskeinoja. Tarkasteltavia asioita ovat ennen kaikkea meluntorjunta ja päästöt ilmaan sekä arvokkaiden luontokohteiden, viheryhteyksien ja virkistysreittien turvaaminen mm. rakenteellisin keinoin (tunnelit ja sillat).

Joitain arviointiohjelmaan ja alueen nykytilaan liittyviä seikkoja tulee vielä tarkentaa. Nykytila-arvioinnissa VT 3:n melu erityisesti Sääksjärven ja Kuljun kohdalla (Uusi Eurooppa ja Höytämönjärven alue) koetaan erityisen häiritsevänä ja aiheesta on tehty mm. opinnäytetyö: Melun häiritsevyys Lempäälän kunnassa (Potoinen 2016; lausunnon liitteenä). Mikäli liikennemäärät vielä kasvavat ennusteen mukaisesti, on tilanne erityisesti Sääksjärven kohdalla kestävä. Myös vaihtoehdon 2 melu tulisi mallintaa, sillä liikennevirrat eroavat vaihtoehdosta 0+ ja VE 1. Osa liikenteestä VT 3:lla siirtyy käyttämään kehätietä ja toisaalta moottoritielelle tulee 3 + 3 kaistaa. Meluntorjunnan vaikutusta myös Kuljun alueella tulee arvioida vaihtoehdoissa VE 1 ja VE 2.

Meluvaikutusten arvioinnissa on lisäksi syytä ottaa huomioon alueen korkea melutaso jo ennestään, erityisesti Sääksjärven taajama-alueella. Mallinnuksessa onkin syytä arvioida myös yhteismelua lentomelun, Tampereentien liikenteen ja junaliikenteen kanssa. Myös junaliikenteen osalta tulee huomioida melutaso ennustetilanteessa, sillä junaliikenteen odotetaan kasvavan alueella (lisäraide).

Luontotietojen osalta alueelle on tehty tarkentavia selvityksiä mm. Ammejärvelle osana Rudus Oy:n Sääksjärven kiviaineshankkeen selvityksiä. Sen mukaan Ammejärvi on luonnontilaisen kaltainen lampi, jolla esiintyy direktiivilajeja täplälampikorentoa (*Leucorrhinia pectoralis*) ja lummelampikorentoa (*Leucorrhinia caudalis*). Lummelampikorento on herkkä veden happamoitumisen vaikutuksille. Vesistö- ja luontovaikutusten arvioinnissa onkin syytä huomioida em. eliölajit. Ohjelmasta ei ilmene onko luontoselvityksiä tehty jo kesällä 2019. Maastossa tehtävät luontoselvitykset tulee tehdä oikea-aikaisesti kunkin lajin esiintymisen kannalta. Koska alue on metsästysaluetta, tulee vaihtoehtojen vaikutukset riistaeläimiin arvioida huolellisesti.

Pirkanmaalla on tyypillisesti korkeita arseenipitoisuuksia ja alueen kallioperässä saattaa paikallisesti esiintyä hyvin korkeitakin pitoisuuksia arseenia. Rakentamisen aikaisina vaikutuksina tulisi arvioida myös arseenin mahdollisia haitallisia vaikutuksia ja haittavaikutusten ehkäisemiseen liittyviä näkökohtia. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tulisi vähintäänkin karkealla tasolla arvioida alueen massatasapainoa ja mm. alueen kallioperän hyödynnettävyyttä hankkeen kiviainestarpeeseen. Tällä on erittäin suuri merkitys rakentamisesta syntyvien päästöjen vähentämisessä.

Ilmastovaikutusten osalta hiilinielulaskelma tulee sisällyttää vertailuun, vertailussa voidaan sitten esittää hiilinielun vähenemisen merkitys maakunnallisesti ja valtakunnallisesti.

Lempäälän kunnan kaavoituspäällikkö tuo lisäksi esille seuraavat näkökohdat YVA-ohjelmasta ja arviointiprosessista: "Pohjoisen Lempäälän ja Sääksjärven kehittäminen kaupunkiseudun eteläisenä liikenteen solmukohtana ja raideliikenteen tulevana seisakkeena sekä kasvavana alakeskuksena ja uutena työpaikka-alueena on koko Tampereen kaupunkiseudulle merkittävä hanke. Tämä tavoite on yksiselitteisesti asetettu sekä Pirkanmaan maakuntakaavassa, Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa, että Lempäälän juuri hyväksytyssä strategisessa yleiskaavassa.

Maakuntakaavan, rakennesuunnitelman ja Lempäälän strategisen yleiskaavan mukaiset väylät on lisäksi tarkoitettu varmistamaan niin lento-, tavara- ja henkilöliikenteen edellytykset, kuin uusien työpaikka- ja elinkeinoalueiden syntyminen.

Tätä taustaa vasten vaihtoehtoista kehittämiskelpoisia ovat ainoastaan ne, joissa valtatie 3 noudattaa maakuntakaavan mukaista uutta linjausta Puskiainen-Linnakorpi, ja jossa siihen olennaisesti liittyy Kangasalan, Tampereen eteläiset osat, Lempäälän ja Pirkkalan yhdistävä 2-kehä. Vaihtoehdot, joissa tieverkkoa ei paranneta ja kehitetä, ovat alueen elinkeinojen, asutuksen ja liikenteen kehitykselle kestävämpiä.

Lempäälän osalta valmisteluaineistoon on toimitettu Sääksjärven yleiskaavan alustavat tarkastelut välillä päärata - VT3 Puskiainen oikaisu. Sääksjärven tulevan maankäytön mahdollistamiseksi 2-kehän linjaus tulisi tarkentumaan Sääksjärven keskustan läheisyydessä kauemmas olevasta asuinrakenteesta, mikä tulisi huomioida vaihtoehtoja tarkasteltaessa. Kehä 2:n linjauksen aluevaraus toteutetaan kuntien omalla yleiskaavoituksella, ja Sääksjärven yleiskaava etenee luonnosvaiheeseen vuoden 2020 aikana. Lempäälän kunta on jo toteuttamassa maakuntakaavan aluevarauksia Sääksjärven yleiskaavalla ja maanhankinnalla.

Tampereen kaupunki: Kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun lausunto Tampereen voimassa olevien yleiskaavojen sisältöä tulee tarkentaa. Kantakaupungin yleiskaavan 2040 osalta tulee lisätä (s. 47 kartta 1), että yleiskaavassa suunnittelualueelle Lakalaivaan on osoitettu varaus uuteen henkilöliikenteen asemaan sekä joukkoliikenteen vaihtopysäkki, jossa on varauduttava seudulliseen liityntäpysäköintiin. Lisäksi tulee lisätä, että valtatie 3 sivuaa sekä keskuspuistoverkostoa että puolustusvoimien aluetta.

Viherverkkoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää Tampereen kaupunkiseudun viherrakenne 2018 tietoja. Selvityksessä esitetty seudun viherverkkoa koskevaa suunnitelmaa ei ole hyväksytty missään seudun tai kuntien toimielimissä, mistä syystä pääpaino vaikutusarvioinnissa tulee kohdistaa ensisijaisesti maakuntakaavan ja kuntien hyväksymien kaavojen sisältöihin.

Eri lähteissä ja selvityksissä määritellyt viherverkko ja alueen ekologiset yhteydet on yhdistetty kuvaan 31. Tampereen seudun viherverkko on metsäekologisen verkoston 2018 mukainen ja Pirkanmaan ekologinen verkosto 2014 on maakuntakaavan selvityksen mukainen. Pirkanmaan selvityksessä ydinalueet on jaettu koon mukaan kahteen luokkaan, maakunnalliset luonnon ydinalueet (≥ 800 ha) ja ydinkaupunkiseudun ydinalueet (20 ha tai vesistöihin rajautuessa 15 ha). Kuvassa ydinalueet on niputettu. Nimeämistä tulee tarkentaa, jotta mittakaava ja ekologisen verkoston määrittelyn lähtökohdat tulevat ymmärretyiksi ja asia tulee tiedostetuksi vaikutuksia arvioitaessa.

Kulttuuriperinnön osalta Tampereen puolella Peltolammin ja Multisillan alueella radan varressa olevat kohteet kuvassa 37 ovat muinaisjäänöksiä, ei maiseman ja/tai kulttuuriperinnön arvokohteita (Yleiskaavan kartta 3 kohteet SM54, SM55 ja SM56).

Vaihtoehtoista

Vaihtoehtojen valinnat on perusteltava tarkemmin. Vaihtoehto 2 on hyväksytyn Pirkanmaan maakuntakaavan vastainen, joten etenkin tämän vaihtoehdon valinta on perusteltava tässä asiakirjassa. Vaihtoehtojen kuvauksia ja sisältöjä tulee tarkentaa niin, että niiden sisällöt ovat yksiselitteisiä ja selkeitä. Vaihtoehtoissa käytettyjä termistöjä olisi syytä selittää paremmin.

Valtatien 3 liikennemäärät kasvavat Tampereen alueella, vaikka Puskiaisten oikaisu tehdään, ja se edellyttää, että kaikkiin vaihtoehtoihin tulee sisällyttää sekoittumiskaistat eli kolmannet kaistat Tampere E:n ja Sarankulman etl:n välillä. Vaihtoehtoon 2 on kuvassa 51 esitetty tämän lisäksi lisäkaistat rampeille. Niitä ei mainita erikseen tekstissä eli tuleeko lisäkaistat rampeille vielä sekoittumiskaistojen eli kolmansien kaistojen lisäksi? Kaikkiin vaihtoehtoihin on sisällytettävä ratkaisuja Tampere E - liittymän kehittämiseen, Lakalaivan etl:n parantamiseen ja Lakalaiva etl - Sarankulma etl välisen alueen melusuojauksen parantamiseen. Vaihtoehdossa 0+ tulee meluntorjunta ulottaa Särkijärven kohdalle saakka, koska alueella on olemassa olevaa loma-asutusta ja maakuntakaavan luonnonsuojelualueen varaus.

Vaihtoehdossa 2 tulee meluntorjunta osoittaa kokonaisuudessaan välille Kulju-Särkijärvi.

Hankkeiden yhteisvaikutukset

Suunnittelualueelle on hyväksytyssä maakuntakaavassa osoitettu muitakin isoja infraan ja maankäyttöön liittyviä hankkeita, mm. oikorata ja järjestelyratapihan siirto. Nämä suuret hankkeet yhdessä Puskiaisten oikaisun kanssa mahdollistavat alueelle uutta maankäyttöä ja synnyttävät seudun sisäistä liikennettä. Näiden hankkeiden yhteisvaikutuksia on syytä arvioida YVA-ohjelmassa. Yhteisvaikutuksia, mm. alueen uutta maankäyttöä, kuitenkin arvioidaan osaltaan Talli-mallilla tuotetussa liikenne-ennusteessa.

Lähtökohtaisesti uudet liikenteen hankkeet yhdessä kehittyvän maankäytön kanssa käynnistävät toteutuessaan koko Pirkanmaan maankäytön suurimman uuden avauksen. Pirkanmaan liitto on käynnistänyt selvitystyön maakuntakaavassa alueelle osoitetun järjestelyratapihan vaikutuksista. Selvityksessä arvioidaan mm. hankkeiden vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Selvitys valmistuu tammikuussa 2020 ja siinä esitetyt arviot ovat hyödynnettävissä kokonaisvaikutuksia arvioitaessa.

Vaikutukset ihmisiin

Vaikutukset seudulliseen ulkoilu- ja virkistysreitistöön on syytä arvioida. Arviointia tulee laajentaa pelkän verkoston tarkastelusta myös laadullisesti virkistysalueiden laajuuteen ja niiden melutasoon.

Ilmastovaikutukset

YVA-ohjelmassa on todettu, että hiilinielun menetystä ei tutkita, koska se tiealueen osalta on niin pieni verrattuna vuotuisiin kokonaishakkuiden määrään. Erillisenä arviointina hiilinielutarkastelua ei voi pitää tarkoituksenmukaisena, mutta näkökulma liittyy luontevasti hankkeiden yhteisvaikutusten arviointiin.

Liikenteen vaikutukset

Liikenteellisiä vaikutuksia arvioitaessa ja liikenne-ennusteiden laatimisessa tulee tarkistaa Talli-mallin maankäyttötietojen ajantasaisuus koko kaupunkiseudun osalta. Uusi maankäyttö alueella voi heijastua koko seudun työ- ja asiointiliikenteeseen mutta ennen kaikkea valtakunnallisiin logistisiin kuljetuksiin. Arvioinnissa on syytä tuottaa tieto VT3 palvelutasosta välillä Kulju-Tampere eteläinen myös VE 1 tilanteessa.

Liikenteellisenä tavoitteena on ”Parantaa joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta”. Tämän suhteen pitäisi arvioida myös joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta, sujuvuutta ja kilpailukykyä ajoneuvoliikenteeseen nähden. Vaikutukset pyöräilyverkkoon on myös syytä arvioida. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn käytön edistämiseksi seudun sisäisen työ- ja asiointiliikenteen osalta vaikutusarvioinnissa on syytä esittää mahdolliset kehittämistoimenpiteet.

Ympäristönsuojelun lausunto

Vaikutustenarvioinnin ohjelmaa on täydennettävä luonnonympäristöä koskevalta osalta. Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelma on hyväksytty kaupungin valtuustossa 10.12.2012. Luonnonsuojeluohjelman kohteet on huomioitava vaikutustenarvioinnissa kokonaisuudessaan. Lisäksi muiden huomionarvoisten luontokohteiden arviointia on täydennettävä lepakoiden osalta. Arviointiohjelman s. 53 kuva 30 on esitetty lepakoiden pistemäisiä havaintotietoja. Pistemäisten havaintojen lisäksi Tampereen eteläosassa on suunnittelualueella todettu lepakoille tärkeitä saalistusalueita, joihin kohdistuvat vaikutukset on huomioitava vaikutusten arvioinnissa.

Viherverkkoon ja ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa, sekä vaikutusten lieventäviä toimia suunniteltaessa on huomioitava hankkeen vaikutukset Tampereen yleiskaava 2040 kartta 2 muodostamaan viherverkon kokonaisuuteen, johon sisältyy sekä olemassa olevaa viherympäristöä, että tavoitteellista kehitettävää ekologista verkostoa. Lakalaivan eritasoliittymän alueelle on mm. merkitty ohjeellinen viherverkoston yhteystarve, jonka edistämistä hankkeen puitteissa on tarkasteltava vaikutusten lievennystoimien yhteydessä. Ekologisten yhteyksien arvioinnissa on huomioitava myös ojien ja purojen sekä niiden varsien merkitys ekologisina kulkuyhteyksinä. Arvioitaessa kokonaisvaikutuksia luonnonympäristöön, on arvioinnissa huomioitava myös hankkeen edellyttämien kunnallisteknisten linjasiirtojen (mm. kaasu) ja meluntorjunnan eri vaihtoehtojen vaatimat tilavaraukset.

Hulevesien ja niiden hallinnan osalta on huomioitava Tampereen hulevesiohjelman suunnitteluperiaatteet sekä voimassa olevan yleiskaavan määräykset. Vesistövaikutuksia arvioitaessa ja lievennystoimenpiteitä suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota Särkijärven erinomaisen tilan säilymiseen.

Tampereen terveydensuojeluviranomaisen lausunto

On erittäin tärkeää, että tielinjauksista ja liikennevirroista aiheutuvia terveyshaittoja arvioidaan ja ennaltaehkäistään jo suunnitteluvaiheessa, sillä terveydensuojeluviranomaisella ei ole mahdollisuus puuttua jälkivalvonnalla liikenteen aiheuttamiin terveyshaittoihin. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on mainittu ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi (IVA), joka sisältää sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin (SVA) että terveysvaikutusten arvioinnin (TVA). Terveysvaikutusten arviointi pitää erittäin tarpeellisena, että ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointiin osallistuu laajempi työryhmä mm. terveysvaikutusten osalta.

Terveydensuojelun kannalta merkittävimpiä vaikutuksia ovat liikenteestä syntyvät melu- ja pakokaasupäästöt sekä katu- ja tieliikennepöly. Kaikissa vaihtoehdoissa nousee esille meluntorjunnan toteuttaminen. Pienhiukkaspäästöjä syntyy pakokaasujen lisäksi myös renkaiden, jarrujen ja tienpinnan kulumisesta, eikä autokannan mahdollinen sähköistyminen vähennä näitä päästöjä. Kehätie 2 kehittäminen ohjaa liikenteen kauemmas Tampereen tiheästi asutulta alueelta, mikä vähentää ohittavan liikenteen aiheuttamia päästöjä sekä ruuhkaa tiheään asutulla kaupunkiseudulla. Terveysvaikutusten arvioinnissa tulee huomioida eri vaihtoehdoissa liikenteen päästöille altistuvien ihmisten määrä myös niillä alueilla, joiden liikennemääriin suunnitelmat vaikuttavat. Nämä vaikutukset heijastuvat paljon suuremmalle alueelle kuin missä varsinainen uuden väylän rakentaminen tapahtuu.

Arviointiohjelma tunnistaa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VAT) esiin nostetut tavoitteet: Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys.

Pirkanmaan maakuntamuseo: Rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on tarkoitus koota yhteen alueelta aiemmin laadituissa selvityksissä esiin tuodut arvot. Näitä selvityksiä ovat mm. valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät maisema-alueet sekä rakennetun ympäristön arvoalueet sekä paikallisia arvoja esiin nostavat yleis- ja asemakaavataso selvitykset, joita on tehty erityisesti nykyisen vt3:n varrelle keskittyneen rakentamisen alueelta. Lisäksi alueille, joille aiemmat yleiskaavataso selvitykset eivät ulotu, tehdään maisema-arkkitehdin toimesta maastokatselmus inventointitarpeen arvioimiseksi. Tarkastelu ulotetaan nykyisen tielinjan osalta 100 metrin etäisyydelle ja uusien vaihtoehtoisten tiekäytävien osalla pääsääntöisesti vähintään 200 metrin etäisyydelle tien keskilinjasta. Vaikutustenarviointia varten arvoalueet ja kohteet on tarkoitus luetteloida, merkitä kartalle sekä kuvata sanallisesti niiden luonne ja arvokkaat ominaispiirteet.

Maakuntamuseo pitää edellä kuvattua selvitystapaa kulttuuriympäristön ja maiseman osalta pääsääntöisesti riittävänä, sillä suunnitellut tielinjat vaikutusalueineen eivät sijoitu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille tai rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, vaan pääasiassa aiemmin rakentamattomille metsäalueille, lukuun ottamatta nykyisen vt3:n vartta, jossa on paikallisesti arvokkaita rakennetun ympäristön kohteita ja alueita (mm. yhtenäisiä pientaloalueita). Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tulisi myös pyrkiä arvioimaan näiden paikallisesti merkittävien arvoalueiden ja -kohteiden muutosherkkyyttä/muutoskestävyyttä sekä eri vaihtoehtojen vaikutuksia niiden keskeisimpiin näkyymiin. Lisäksi Maiseman ja kulttuuriperinnön valtakunnalliset, maakunnalliset ja paikalliset arvot -kartassa (s. 61) Peltolampi, Härmälä ja Rantaperkiö on virheellisesti merkitty paikallisesti merkittäväksi, vaikka ne Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 ovat maakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (MKY). Suunnittelualan lähtötietoja tulee noilta osin korjata.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Pirkanmaan maakuntamuseo toteaa, että suunnittelualueen nykytila -osioon kuuluvasta Maiseman ja kulttuuriperinnön valtakunnalliset, maakunnalliset ja paikalliset arvot -kartasta (s. 61) puuttuu muinaisjäännöskohteita, eikä muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita ole merkitty ollenkaan. Lisäksi karttaan on Lempäälän osalta merkitty muinaisjäännöskohteita alueille, joilla niitä ei tämän hetkisen tiedon mukaan sijaitse. Suunnittelualueen lähtötiedot tulee päivittää edellä mainituilta osin.

Vaikutusten arvioinnin yhtenä menetelmänä maiseman ja kulttuuriperinnön osalta on ohjelmaan kirjattu muinaisjäännösinventointi (s. 95). Koska muinaisjäännösten lisäksi arkeologiseen kulttuuriperintöön kuuluvat muut kulttuuriperintökohteet, tulee tulevan tutkimuksen nimi korjata muotoon arkeologinen inventointi ja mainita muut kulttuuriperintökohteet tutkimuksen sisällön kuvauksessa muinaisjäännösten rinnalla. Esimerkiksi suunnittelualueen erityispiirteenä mainitut torppa-asutuksen jäännökset (s. 62) kuuluvat juuri tähän kohderyhmään. Inventoinnin kuvauksessa tulee myös täsmentää, että selvitystarve koskee sekä uusia ja parannettavia valtatie 3:n että 2-kehän linjauksia. Menetelmäosuudessa tulisi mainita myös Sikojärven historiallista kylä tai talotonttia koskeva tarkkuusinventointi, joka on mainittu sivulla 62.

Tyypilliset vaikutukset ja merkittävyyden arviointi -osuudessa (s. 97) korostetaan maisemallisia vaikutuksia, joihin keskitytään. Tämä ei kuitenkaan ole perusteltua esimerkiksi arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta, ottaen huomioon suunnittelualueen erikoispiirteet ja kohdetyypit. Kiinteiden muinaisjäännösten ja muiden kulttuuriperintökohteiden osalta tulisi ensisijaisesti arvioida hankkeen vaikutukset niiden säilymiseen ja turvata riittävien inventointitietojen saaminen sekä kohteiden huomioonottaminen tiesuunnittelussa.

Valmis ympäristövaikutusten arviointiohjelma pyydetään toimittamaan lausunnolle Pirkanmaan maakuntamuseolle.

Pirkanmaan liitto: Maakuntakaavan merkintöjä ja määräyksiä hankesuunnittelualueelta on kuvattu YVA-ohjelman kappaleessa 32.2. Tarkasteltavana oleva hanke, valtatie 3 oikaisu, on osoitettu uusi moottoriväylä merkinnällä. 2-kehän jatko on osoitettu merkinnällä uusi tie. Kyseisten uusien väylien varrelle on osoitettu uusia työpaikka-alueita sekä valtatie 3 uuteen linjaukseen liittyen tiehankkeen toteutumisesta ehdollisia työpaikka-alueita sekä työpaikka- ja kaupallisten palvelujen alueita (KMte). Samaiseen aluekokonaisuuteen liittyy myös uusi ratayhteys ja uusi järjestelyratapiha.

Uuden maankäytön välisille alueille on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, joka on ekosysteemipalvelujen kannalta merkittävä (MK) ja virkistysalue (V). Alueelle on osoitettu myös seudullisia ulkoilureittejä. Suunnittelualueella ja sen ympäristössä on luonnonympäristön arvoja, joista suunnittelun kannalta keskeisin on Pulkajärven Natura-alue. Alueelle suunniteltujen väylähankkeiden yhteyteen on maakuntakaavassa osoitettu lisäksi kiviaineshuollon kannalta tärkeitä alueita (EOK), joita on ajateltu voitavan hyödyntää kyseisissä hankkeissa sekä myös muutoin kasvavan kaupunkiseudun tarpeisiin. Näiden varausten täysimääräinen hyödyntäminen vähentäisi painetta kalliokiviaineksen louhintaan muualla kaupunkiseudun ympäristössä.

YVA-ohjelmassa kerrotaan, että ympäristövaikutusten arvioinnin painopisteiksi on valittu seuraavat:

- maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset
- asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset
- viheralueisiin ja luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten valossa kyseiset painopisteet vaikuttavat perustelluilta.

Tarkasteltavat tiehankkeet nivoutuvat poikkeuksellisen tiukasti yhteen alueen maankäytön kehityksen kanssa. Pirkanmaan maakuntakaava 2040 esittää Tampereen, Pirkkalan ja Lempäälän välisen alueen maakunnan pinta-alallisesti merkittävimpänä yhdyskuntarakenteen kasvusuuntana. Kyseisen alueen maankäytön varaukset on tehty nojaten valtatie 3 uuteen linjaukseen sekä 2-kehan Pulkajärven eteläpuolelta kulkevaan linjaukseen.

Valtatien 3 osalta vaihtoehdot 0+ ja 2, joissa parannetaan valtatieä nykyisellä sijainnillaan, eivät edistä maakuntakaavan toteutumista. Vaihtoehdossa 2 alueen maankäyttö voi osin tukeutua myös 2-kehään, mutta alueen maankäyttövarausten kokonaisvaltainen toteutuminen tullee edellyttämään yhteyttä päätieverkkoon.

Maakuntakaavassa esitetyjä väylälinjauksia ja maankäytön varauksia suunniteltaessa laadittiin Natura-tarveharkinta, jossa Pulkajärven osalta todetaan seuraavaa: "Maakuntakaavaluonnoksessa osoitetuilla toiminnoilla ei ole todennäköisesti merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Pulkajärven Natura-alueen niihin luonnonarvoihin, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 verkostoon. Haitattomuutta voidaan varmistaa 2-kehätien merkintää koskevalla erityismääräyksellä ja valitsemalla kehätielinjauksista eteläinen vaihtoehto. "

Edellä mainittuun Natura-tarveharkintaan perustuen on maakuntakaavassa päädytty poissulkemaan pohjoinen tielinjaus ja osoitettu 2-kehan eteläisempi linjaus sekä siihen tukeutuva maankäyttöratkaisu. Maakuntakaava 2040 on uusi, eikä Pirkanmaalla ole tällä hetkellä vireillä vaihto- tai kokonaismaakuntakaavoitusta. YVA:ssa tarkasteltava 2-kehan vaihtoehto B, Pulkajärven pohjoispuolelta kiertävä linjaus, kulkee ison osan matkasta maakuntakaavan MK-alueen (Maa ja metsätalousvaltainen alue, joka on ekosysteemipalvelujen kannalta merkittävä) läpi. Tämä ei tue tielinjaukseen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä alueella, minkä lisäksi eteläiset teollisuus- ja ratapihavaraukset tulisivat tarvitsemaan vielä erillisen väyläverkon, jotta ne voidaan saavuttaa. Alueelle suunniteltu kuljetusintensiivinen toiminta tarvitsee sujuvan yhteyden pääväyläverkkoon.

Uuden järjestelyratapihan vaikutuksia selvitetään käynnissä olevalla hankkeella, jonka tilaajina toimivat Pirkanmaan liitto, Tampereen kaupunki ja Lempäälän kunta. Selvityksen tavoitteena on tutkia ja arvioida millaisia yhdyskuntarakenteellisia ja taloudellisia vaikutuksia ja hyötyjä järjestelyratapihan siirrosta Tampereelta Lempäälään saadaan pitkällä tähtäimellä, sekä miten siirrosta aiheutuvia kustannuksia on mahdollista jakaa suhteessa hyötyihin. Lisäksi tarkastellaan rautatieliikennejärjestelmän ominaisuuksia, kehitysnäkymiä, järjestelyratapihan roolia sekä tavaraliikenteen ja logistiikan kehittymistä, jotka vaikuttavat ratapihan siirron tarpeeseen, siitä syntyviin mahdollisuuksiin ja tavoiteltavaan tulevaisuuden kehitykseen. Selvitys valmistuu alkuvuodesta 2020.

Selvityksen tuloksia lienee mahdollista soveltuvin osin hyödyntää lähtötietona myös tiehankkeiden YVA-arvioinnissa.

Maakuntahallitus päättää esittää lausuntonaan. Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että valtatie 3 ja 2-kehan suunnittelua edistetään (vaihtoehto 1) ja että ympäristövaikutusten arviointi sekä yleissuunnitelman laadintaprosessi on aloitettu. Kyseiset väylät liittyvät kiinteästi maakunnan kannalta keskeisen kasvusuunnan ja liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Pirkanmaan liitto on yhtä mieltä YVA-ohjelmassa esitetyistä ympäristövaikutusten arvioinnin painopisteistä. Suunniteltava hanke kuuluu Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 nk. läntisten hankkeiden kokonaisuuteen, johon liittyy myös maakuntakaavan merkittävin uusi

maankäyttökokonaisuus. Tarkasteltavat tiehankkeet nivoutuvat poikkeuksellisen tiukasti yhteen alueen maankäytön kanssa ja niillä on tärkeä merkitys yhdyskunta-rakenteen kehittymiseen Tampereen kaupunkiseudulla. Tämän lisäksi maakuntakaavan näkökulmasta valtatie 3 suunnittelussa ja hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on keskeistä ottaa huomioon alueen asutus, ulkoilun ja virkistykseen tarpeet sekä alueen luonnonympäristön arvot.

Maakuntakaava 2040 esittää ko. alueen merkittävänä kasvusuuntana, jonka maankäyttö perustuu uusiin väyläratkaisuihin. Maankäytön varaukset on tehty nojaten valtatie 3 uuteen linjaukseen sekä 2-kehän Pulkajärven eteläpuoliseen linjaukseen. Valtatie 3 uusi linjaus mahdollistaa siihen kytkeytyvien työpaikka- ja kaupallisten palveluiden alueiden toteuttamisen. Pirkanmaan liitto katsoo hyväksi, että ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioidaan tiehankkeiden ohella tämän kokonaisuuden yhteisvaikutuksia, mutta muistuttaa, että esimerkiksi kaupan mitoitus on tarkasteltu kokonaisvaltaisesti maakuntakaavan 2040 yhteydessä.

Pirkanmaan liitto katsoo, että valtatie 3 osalta vaihtoehdot 0+ ja 2, joissa parannetaan valtatie 3 nykyisellä sijainnillaan, eivät edistä maakuntakaavan toteutumista. Vaihtoehdossa 2 alueen maankäyttö voi osin tukeutua myös 2-kehään, mutta alueen maankäyttövarausten kokonaisvaltainen toteutuminen tulee edellyttämään valtatie 3 yhteyttä.

Maakuntakaavassa esitetyt väylien linjaukset ja maankäytön varaukset suunniteltaessa laadittiin Natura-tarveharkinta, jonka mukaan Pulkajärven osalta haitattomuutta voidaan varmistaa valitsemalla 2-kehätien linjauksista eteläinen vaihtoehto. Tähän arvioon perustuen on maakuntakaavassa päädytty poissulkemaan pohjoinen tielinjaus ja osoitettu 2-kehän eteläisempi linjaus sekä siihen tukeutuva maankäyttöratkaisu. YVA:ssa tarkasteltava 2-kehän vaihtoehto B, Pulkajärven pohjoispuolelta kiertävä linjaus, kulkee ison osan matkasta maakuntakaavan MK-alueen (Maa ja metsätalousvaltainen alue, joka on ekosysteemipalvelujen kannalta merkittävä) läpi. Tämä ei tue tielinjaukseen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä alueella, minkä lisäksi eteläiset teollisuus- ja ratapihavaraukset tulisivat tarvitsemaan vielä erillisen väyläverkon, jotta ne voidaan saavuttaa. Pirkanmaan liitto toteaa, että 2-kehän vaihtoehto B ei ole maakuntakaavassa esitetyn ja selvityksiin perustuvan suunnitteluratkaisun mukainen. Pirkanmaan maakuntakaava 2040 on uusi, eikä Pirkanmaalla ole tällä hetkellä vireillä vaihe- tai kokonaismaakuntakaavoitusta.

Maakuntakaavassa väylähankkeiden yhteyteen on osoitettu kiviaineshuollon kannalta tärkeitä alueita (EOk), joilla olevan kalliokiviaineksen hyödyntäminen täysimääräisesti on järkevää ja toivottavaa. Kiviainesten hyödyntämisen ja väylähankkeiden sekä muun maankäytön suunnittelu vaatii alueella yhteen sovittavaa työtä, jossa keskeisessä roolissa ovat valtatie 3 suunnittelusta vastaavat tahot sekä ao. kuntien maankäytön suunnittelijat ja lupaviranomaiset.

Uuden järjestelyratapihan vaikutuksia selvitetään käynnissä olevalla hankkeella, jonka tuloksia lienee mahdollista soveltuvin osin hyödyntää lähtötietona myös tiehankkeiden YVA-arvioinnissa välillisiä vaikutuksia arvioitaessa. Selvitys valmistuu alkuvuonna 2020.

Lisäksi Pirkanmaan liitto huomauttaa, että maakuntakaavan esittelyssä kappaleessa 32.2. on jäänyt mainitsematta Maa ja metsätalousvaltainen alue, joka on ekosysteemipalvelujen kannalta merkittävä (MK-alue).

Pirkanmaan liitto katsoo, että YVA-menettelyä voidaan jatkaa edellä esitetyt kommentit huomioon ottaen.

Pirkanmaan pelastuslaitos: Pirkanmaan pelastuslaitoksella ei ole mitään huomautettavaa.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta liittyen valtatie 3 parantamiseen välillä Lempäälä Pirkkala. THL kommentoi ohjelmaa melu- ja ilmanlaatuvaikutusten osalta.

Arviointiohjelman mukaan herkkien kohteiden (asuin- ja lomarakennukset, hoito- tai oppilaitokset, Natura- ja Is-alueet) määrät eri vaihtoehdoissa lasketaan sekä melu- ja ilmapölyvaikutuksille että ilmanlaatuvaikutuksille. THL suosittelee, että kohteiden lukumäärien lisäksi arvioitaisiin myös nykyisiä ja ennustettuja asukasmääriä melu- ja ilmanlaatuvaikutuksilla.

Arviointiohjelmassa todetaan, että valtatie keskeinen vaikutus on melu, mikä korostaa melulaskentojen merkitystä vaikutusten arvioinnissa. THL suosittelee, että asukasmäärät melu- ja ilmapölyvaikutuksilla laskettaisiin päiväajan lisäksi myös yöajalle, koska yöaikainen altistuminen melulle ja sen mahdollisesti aiheuttamat unihäiriöt ovat olennaisia melun terveysvaikutusten kannalta. On hyvä, että alin mallinnettava päiväajan melu on LAeq7-22 45 - 50 dB. THL ehdottaa, että myös yöajan keskiäänitasoa (LAeq22-7) mallinnettaessa alarajana käytettäisiin 45 dB:ä, joka on valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen uusien asuinalueita koskeva ulkomelun yöohje. Ulkomelulle annettujen ohjeiden lisäksi olisi hyvä huomioida ns. asumisterveysasetuksen (545/2015) päivä- ja yöajan keskiäänitasoille annetut toimenpiderajat, joiden mahdollista ylittymistä asunnon sisällä olisi suositeltavaa arvioida jo suunnitteluvaiheessa.

THL suosittelee, että arviointiselostuksessa kuvattaisiin meluntorjuntakeinoja monipuolisesti arvioimalla esimerkiksi nopeusrajoitusten, erilaisten liikennejärjestelyjen, viherrakentamisen, suojaetäisyyksien sekä hiljaisen asfaltin käyttömahdollisuuksia ja meluntorjuntakeinojen mahdollisia vaikutuksia ilmanlaatuun. Esimerkiksi riittävän suojaetäisyyden jättäminen vilkkaan tien ja asutuksen väliin on tehokas tapa vähentää altistumista sekä ilmansaasteille että melulle.

Arviointiohjelmassa altistuvien kohteiden määrää tarkastellaan liikennemääriin perustuvissa ilmanlaatuvaikutuksissa huomioimalla asuinrakennusten suositukset. Ilmansaasteille herkkiä ovat sydän- ja hengityselinsairaudet, lapset ja iäkkäät. Siten ilmansaasteille erityisen herkkiä kohteita ovat päiväkodit ja leikkikentät, asukaspuistot, koulut (peruskoulut), iäkkäiden palvelutalot, terveyskeskusten vuodeosastot ja sairaalat. THL ehdottaa, että arvioinnissa huomioitaisiin mahdollisuuksien mukaan näiden kohteiden osalta ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa oppaan (2/2015, Uudenmaan ELY-keskus) mukaiset suositukset. Hiukkasten terveyshaittoille ei tunneta pitoisuutta, jonka alapuolelta haittoja ei esiintyisi. Tämän vuoksi jokainen väylästä etäännyttävä metri on tärkeä.

Ilmanlaatuvaikutuksien käytössä on rajoituksensa, koska ne yksinkertaistavat altistumisarviota.

Ne kuvaavat riskiä ilmansaasteiden haittoille avoimessa ympäristössä, eivätkä sovellu sellaisenaan esimerkiksi kahden vilkkaan tien välissä oleville alueille tai risteysalueille. Myös ympäristön rakennukset ja maastonmuodot vaikuttavat tuulettavuuteen ja siten pitoisuustasoihin. THL suosittelee, että haastavissa tilanteissa harkittaisiin ilmanlaadun mallintamista.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa liikenteen päästöjä pyritään vähentämään muun muassa kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä. Kattava kevyenliikenteen verkko sekä ali- ja ylikulkujen hyvä sijoittelu edistävät kevyenliikenteen sujuvuutta ja tekevät nämä liikemallit houkuttelevimmiksi. Ilmansaasteita laskevat nopeasti etäännyttäessä vilkkaasti liikennöidyistä teistä. THL suosittelee, että selostuksessa huomioitaisiin kevyenliikenteen sijoittelu suhteessa moottoriliikennöityihin väyliin, jotta

kevyenliikenteen väylillä altistuttaisiin vähemmän melulle ja ilmansaasteille ja liikkuminen olisi turvallista.

Rakentamisen aikana hankkeen lähiympäristössä esiintyy usein merkittäviä melu- ja ilmanlaatuhaittoja. On hyvä, että tulevassa arviointiselostuksessa aiotaan tarkastella myös rakentamisen aikaisia vaikutuksia.

Väylävirasto: Valtatien 3 parantamisen YVA-ohjelmassa tarkastellaan kahta arvioitavaa vaihtoehtoa. Sekä vaihtoehdossa VE1 että vaihtoehdossa VE2 suunnitteluosuuksia risteää Riihimäki-Tampere -rataosuuden kanssa. YVA-ohjelmassa ei ole tuotu tätä asiaa esiin eikä kuvattu rataa. YVA-selostuksessa tulee kuvata rata sekä hankkeen sijoittuminen suhteessa siihen. YVA-selostuksessa tulee lisäksi arvioida hankkeen mahdolliset vaikutukset rataan, rautatieliikenteeseen ja sen turvallisuuteen sekä rakentamisen että käytön aikana. Suunnittelussa tulee myös huomioida, että Riihimäki-Tampere rataosuudella tulee varautua kahteen lisäraiteeseen.

Hanke liittyy läntiseen ratayhteysvaraukseen välillä Lempäälä-Ylöjärvi ja siihen liittyvän itä-länsisuuntainen yhdysradan varaukseen välillä Tampere-Pirkkala lentoasema-Peltolammi. YVA-ohjelmassa on todettu sivulla 15: "Ratavaraukset on esitetty Tampereen läntiset väylähankkeet raportissa (ELY-keskuksen raportteja 103/2014)". Väylävirasto toteaa, että tämän raportin jälkeen on kuitenkin tehty selvitys Tampereen läntinen ratayhteys - Selvitys maakuntakaavaehdotusta varten (Liikenneviraston suunnitelmia 1/2016). *Linkki poistettu löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.* Tämä uudempi selvitys on mainittu YVA-ohjelman lähteissä, mutta tekstissä siihen ei ole viitattu. YVA-selostuksessa tulisi hyödyntää lähtötietona tätä uusinta selvitystä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom: Hankesuunnitelman kaupunkiseudun 2-kehän (mt 309) linjaus on tuotu lähelle Tampere-Pirkkalan lentoaseman itäistä päätä. Lausuntopyyntöön liitteenä olevissa karttakuvissa vaihtoehdot on jopa linjattu kiitotien 24 lähestymisvalolinjan ensimmäisen valopylvään päältä. Lähestymisvalolinja on lentoturvallisuutta parantava visuaalinen laite. Linjausta tulee muuttaa tältä osin kauemmas lähestymisvalolinjasta, tai muulla tavoin varmistaa, että valolinja pysyy ehjänä.

Linjauksen lisäksi huomioon tulee ottaa lentoaseman esterajoituspinnat ja esteistä vapaana pidettävät alueet. Esterajoituspinnat suojaavat ilma-alusta laskun ja nousun aikana, varsinkin moottorihäiriötilanteessa. Tien tasauksessa tulee ottaa huomioon, ettei esterajoituspintoja ylitetä pylväillä, pyloneilla tai muilla rakenteilla. Tämä koskee myös tien rakentamisen aikaisia työkoneita ja rakenteita.

Tarkat tiedot esterajoituspinoista ja lentoaseman tärkeistä laitteista on saatavissa lentoaseman pitäjältä, Finavia Oyj:ltä.

Lentoaseman pitäjä voi arvioida myös vaihtoehdon 2B linjauksen optista vaikutusta, koska linjaus on lähes kiitotien jatkeen suuntainen.

Satakunnan lennosto esittää valtatie 3 :n (VT3) rakentamisen yhteydessä välille Lempäälä - Pirkkala varalaskupaikan rakentamista. Varalaskupaikan alustava sijainti on esitetty suunnitelmaliitteessä VE1.

Kyseinen hanke tukisi merkittävästi ilmavoimien liikkuvaa taistelutapaa ja toteutuessaan se parantaisi merkittävästi Puolustusvoimien kokonaispuolustukseen liittyvää ilmapuolustusta Etelä-Suomessa (ml. pääkaupunkiseutu, Itämeri ja Suomenlahti) sekä ilmavoimien ja lennoston poikkeusolojen toimintaa.

Varalaskupaikan tulisi mahdollistaa lentoonlähdot ja laskut koko lentokalustollemme. Tämä edellyttää minimissään 2000 metrin suoraa, jossa ei ole keskikaidetta ja jonka leveys on

minimissään 30 metriä. Vastaavat tarpeet täyttäviä tieosuuksia on esimerkiksi Virttaalla ja Jokioisissa. VE2 tierakenne ei sellaisenaan sovi ilmavoimallisiin tarpeisiin. Sen sijaan VE1 vastaa ilmavoimien tarpeita, mikäli edelle mainitut seikat huomioidaan.

Hanke on toteutuessaan puolustusvoimallisesti ja ilmavoimallisesti merkittävä.

Liite kartta varalaskupaikka löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.

Puolustusministeriö: Puolustusministeriö ja sen alainen hallinto on tutustunut ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan eikä puolustushallinnolla ole huomautettavaa YVA-ohjelmasta. Arviointiohjelmassa on todettu puolustushallinnon kannalta olennaiset asiat muun muassa maanpuolustuksen tarpeiden huomioon ottaminen hankkeessa. On myös tärkeää, että puolustusvoimat kuuluu hankkeen ohjausryhmään.

Puolustusministeriön näkökulmasta olisi myös tärkeää Ilmavoimien esittämän varalaskupaikan rakentaminen valtatie 3:n (VT3) rakentamisen yhteydessä välille Lempäälä-Pirkkala vaihtoehto 1:n mukaisesti s.e. käytettävissä olisi 2000 metrin suoraa, jossa ei ole keskikaidetta ja jonka leveys on minimissään 30 metriä. Kyseinen hanke tukisi merkittävästi maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä Etelä-Suomen alueella.

Jatkotyötä varten huomionarvoista on se, että puolustusvoimissa ympäristövaikutusten arviointiohjelmat käsitellään tilahallinnan näkökulmasta ja valmisteluvastuut on jaettu puolustusvoimissa siten, että lausunnot näistä ELY-keskuksille antaa Puolustusvoimien logistiikkalaitos ja asianomainen logistiikkarykmentti. Pirkanmaan alueella lausuntojen valmistelusta vastaa 2. logistiikkarykmentti. Yhteystiedot löytyvät alkuperäisestä asiakirjasta.

Finavia Oyj: Valtatien 3 parantamisen YVA-ohjelma koskee Tampere-Pirkkalan lentoasemaa 2-kehän linjauksen osalta. Esitetty kehätien linjaus lähestyy lentoasemaa idästä, risteää nykyisen kiitotien valolinjauksen kanssa Varikontielle ja kaartaa lentoaseman teknisten alueiden kohdalla pohjoiseen Lentoasemantielle. Finavia katsoo, että lähtökohtaisesti valtatie 3 parantaminen ja kehätien toteuttaminen parantavat lentoaseman saavutettavuutta ja ovat siten hankkeina kannatettavia. Hankkeiden toteutettavuuden vuoksi Finavia toteaa, että kehätien sijainti lentoaseman päässä tulee tarkastella uudelleen, jotta seuraavat lentoliikenteen turvallisuuden ja maankäytön kehittämisen näkökohdat tulevat huomioiduksi.

Esitetty kehätien linjaus kulkee kiitotien lähestymisvalolinjan poikki loivassa kulmassa. Finavia ei pidä ratkaisua hyvänä mahdollisten lentoliikenteelle aiheutuvien häikäisyhaittojen tai tievalaistuksen lentoliikenteelle aiheuttaman mahdollisen harhaannuttavan vaikutuksen vuoksi.

Kehätie ja kiitotien jatke risteävät noin 600 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksestä. Kiiroteiden läheisyydessä rakenteiden ja laitteiden sijoittamista rajoittavat lentoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi asetetut esterajoituspinnat. Finavia muistuttaa, että asetettuja esterajoituspintoja tulee kaikessa toiminnassa noudattaa eikä niitä tule läpäistä edes väliaikaisin rakentein. Lisäksi kehätien esitetty linjaus sijaitsee alueella, jolla on haettava lentoestelupaa, mikäli minkä tahansa pysyvän tai tilapäisen laitteen tai rakenteen korkeus ylittää 10 metriä maan- tai merenpinnasta.

Finavia on omassa maankäytön suunnittelussaan varautunut jatkamaan Tampere-Pirkkalan lentoaseman nykyistä kiitotietä lounaaseen ja toteuttamaan rinnakkaisen kiitotien nykyisen kiitotien pohjoispuolelle. Nämä aluevaraukset sitovat nykyisen kiitotien länsi- ja pohjoispuolista maankäyttöä. Lentoaseman eteläpuolella on puolustusvoimien käytössä olevaa aluetta varoalueineen. Lentoaseman ja sen välittömään läheisyyteen kytkeytyvien toimintojen kehittämiseen käytettävissä olevaa maankäyttöpotentiaalia on siten ainoastaan lentoaseman itäpuolella. Finavia huomauttaa, että YVA-ohjelmassa esitetty 2-kehätien linjaus

kulkee tämän alueen poikki ja siten käytännössä tulisi estämään lentoaseman toimintojen kehittämisen.

Edellä esitetyn perusteella Finavia toteaa, että kehätien suunnittelua tulee jatkaa, mutta vaatii lentoaseman läheisyydessä linjauksen uudelleentarkastelua. Finavia katsoo, että Tampere-Pirkkalan lentoaseman kannalta soveltuvin tielinjaus kulkisi Sikojärven pohjoispuolitse kohti Lentoasemantien ja Tornikaaren liittymää.

MIELIPITEET

Mielipide A. Mielestäni paras ja varmasti myös halvin vaihtoehto olisi kaistojen lisääminen valtatie 3:lle välille Kulju-Särkijärvi. Puskiaisten liittymästä tehtävä oikaisu tulisi erittäin ahtaaseen väliin Kiillon ja asutusalueen väliin. Itse asumme Kukonkorventie 6:ssa joka tuli olemaan todella lähellä oikaisua. Melu- ja saastehaittaa tulisi valtavasti lisää. Missään ei ole mainittu, kuinka tie tultaisiin rakentamaan, kaivetaanko maanpintaa alemmalle tasolle vai siltaratkaisuna nykyisen Tampereentien päälle?? En muutenkaan käsitä miten siihen väliin mahtuisi 4- kaistainen tie. Alueen läpi kulkee lisäksi voimalinja.

Mielipide B. Vaihtoehto 0+ on mielestäni paras. Vaihtoehtoissa 1 ja 2 kuvattu 2-kehä-linjaus on mielestäni täysin turha ja tuhoaa arvokasta ja paljon virkistys- ja kouluopetuskäytössä olevaa lähiluontoa mm. Birgitan polun osalta. Lähi- ja kaukojunaliikenteen tehostuessa lähitulevaisuudessa autoliikenne tulee vähenemään nykyisellä VT 3:lla eikä sen uudelle linjaukselle ole jatkossa tarvetta. Lisäksi sen linjaus – etenkin yhdessä 2-kehä-linjakunnan kanssa – pirstoo nykyisellään hyvin yhtenäisen ja laajan metsä- ja luontoalueen, jolle taas on tarvetta niin ihmisen kuin luonnonkin kannalta nyt ja tulevaisuudessa. Vaihtoehto 0 ei ole hyvä sekään, koska 0+:ssa esitetyt parantamistoimenpiteet ovat kaikki tarpeellisia jo tällä hetkellä.

Mielipide C. Ensin kiinnittäisin huomiota liikenteelliseen näkökulmaan. Taustatietona, että kuljen lähes päivittäin omalla autolla työmatkaa välillä koti Pirkkala - työpaikka Hämeenlinnan keskusta. Aamuisin olen liikkeellä klo 7-8 välillä ja iltapäivisin klo 16-17.30 välillä kohdassa, jota suunnitelmat koskevat. Eli käsittääkseni ruuhkaisimpina aikoina. On totta, että liikenne toisinaan hieman ruuhkautuu. Tämä huomioni mukaan tapahtuu ainoastaan Sarankulma/Lakalaiva-alueella. Pidän ruuhkautumista aivan normaalina (voi verrata tilannetta, vaikka pääkaupunkiseutuun pitkälle Nurmijärven tai Kirkkonummen suuntaan) ja erityisesti vaihtoehto 1 on tämän vuoksi täysin ylimitoitettu. Ruuhkautuminen on hyvin hetkellistä ja siitäkin huolimatta liikenne vetää koko ajan. Montaa minuuttia ei matka hidastu ruuhka-aikana verrattuna ruuhkattomaan aikaan. Puhutaan ehkä parista minuutista Lempäälä-Pirkkala -alueen läpi ajettaessa. Aivan poikkeustapauksessa (=onnettomuustilanne) liikenne saattaa seistä. Normaalina päivänä liikenne kuitenkin sujuu ongelmitta pientä hidastumista lukuun ottamatta. Korostan vielä, että ruuhkautuminen on hyvin hetkellistä.

Toki tässä tehdään suunnitelmia pitkälle tulevaisuuteen ja kasvaviin liikennemääriin on hyvä varautua. Mutta kun tulevaisuuden näkymä pitäisi kuitenkin olla muuhun kuin autoilun (yksityisautoilu ja raskas liikenne) kasvun suuntaan, tuntuu suurimmat suunnitelmat entistäkin ylimitoitetuimmilta. Nythän pitäisi nimenomaan kannustaa ekologisempaan henkilöiden ja tavaroiden liikkumiseen ts. esimerkiksi junayhteyksien parantamiseen. Itse kuljen henkilöautolla juuri sen vuoksi, että nykyisen asuinpaikkani johdosta omalla autolla kulkeminen on huomattavasti nopeampaa kuin junalla kulkeminen (bussi tai oma auto Tampereen rautatieasemalle ja siitä junaan). Jos liikenne olisi vakavasti ottaen ruuhkainen, näin ei kai yksityisautoilu voisi olla hyvä vaihtoehto tälläkään hetkellä? Tilanne muuttuisi radikaalisti ja ihmisiä siirtyisi enemmän junan käyttäjiksi (itse mukaan lukien), jos

junaliikennettä kehitettäisiin siten, että junan kyytiin pääsisi muualtakin kuin Tampereen keskustasta esim. julkisuudessa esillä ollut Lakalaivan pysäkki toteutettaisiin. Toki ihmiset liikkuvat muuallekin kuin vain työpaikalle Etelä-Suomen suuntaan mutta suurin osa ruuhkauttavasta liikenteestä tulee kaiketi juuri tästä. Satunnainen autoilija esimerkiksi

Vaasan tai Jyväskylän suuntaan viikonloppuna tuskin edes huomaa, että arkisin liikennettä toisinaan on enemmän. Myös raskasta liikennettä tulisi ohjata nykyistä enemmän ympäristöystävällisempään tavaroiden kuljetukseen.

Toinen huomioni koskee alueen luontoarvoja. Tästä näkökulmasta vaihtoehto 1 on todella vastenmielinen. Vaihtoehto 1 halkaisee erittäin hienot virkistysmaastot erittäin lähellä Tampereen keskustaa ts. aluetta, jonne ihmisten on helppo tulla. Vaihtoehto 1 kulkee erittäin läheltä Iso-Naistenjärveä ja Kurikkakalliota. Lähellä on myös Birgitan polku, hiihtoladut välillä Pirkkala-Lempäälä ja muut vastaavat lähiretkeily/ulkoilukohteet. Se, että moottoritie halkaisisi nämä hienot metsäalueet, olisi erittäin surullista. Kehottaisinkin suunnitelmavaiheessa tutustumaan paikan päällä näihin kohteisiin. Ne ovat aluetta tuntemattomille ehkä vieraita - sinne ei ehkä eksy vahingossa, jos ei tiedä, millaisia hienoja maastoja alue tarjoaa. Iso-Naistenjärven rannalla laavulla istuessa ei voisi arvata, että Pirkkalan lentokenttä tai Tampereen keskusta on muutaman kilometrin päässä. Läheltä menevä moottoritie muuttaisi alueen luonteen radikaalisti ja pysyvästi - kuka haluaisi enää ulkoilla moottoritien jylkinässä? Tällä hetkellä voit käydä aamulenkillä erämaajärven ympäri ja ehdit silti hyvin pendoliinolla 170 km päähän Helsinkiin klo 10 alkavaan kokoukseen. Ei mahdollista ihan jokaiselta Pirkanmaan alueelta. Tällaisia alueita tarvitaan, jotta tiiviisti rakennettujen asuinalueiden kainalossa on tarpeeksi lähiulkoilumahdollisuuksia ja ihmiset haluavat kauempaakin muuttaa Tampereen seudulle.

Tampereen alue kasvaa ja kehittyy ja siihen tulee toki varautua. Ihmiset tarvitsevat kuitenkin yhtä lailla virkistysmahdollisuuksia luonnon keskellä, kuin sujuvaa liikkumista paikasta toiseen. Etätyö lisääntyy koko ajan ja junayhteyksiä ollaan parantamassa tuollakin suunnitellulla alueella. Tämän vuoksi tässä vaiheessa suurimmat - ylimitoitetuimmat suunnitelmat - pitäisi haudata.

Mielipide D. Vaihtoehto 1 sisältää valtatie uuden yhteys Puskiainen–Linnakorpi on hyvä linjausvaihtoa. 2-kehätien mt 309 Sääksjärven Pirkkalan lentoasema vaihtoehto B on hyvä.

Mielipide E. Tampereen läntisen kehätien suunnitelmalinjaukset koskevat vaikutuksineen omistamiimme maa-alueisiin eri tavoilla. Tielinjaus A, joka on piirretty kulkemaan Lempäälän Kaitajärven ja Pirkkalan Pulkajärven välistä, on meidän ja luonnon kannalta haitallisempi kuin vaihtoehto B, joka kulkisi jo olemassa olevien tielinjauksien lähellä ja voisi hyödyntää myös vanhaa sähkölinjaa lentoaseman suuntaan.

Omistamme alueella neljä palstaa joihin vaikutus on erilainen. Vaihtoehto A tekisi tyhjäksi Metso-suojeluohjelmaan pysyvästi antamamme luonnonsuojelualueen nimeltä Pulkasalo. Pulkasalo on nivoutunut Natura-alueeseen ja siellä on viime vuosinakin asustanut metsopariskunta, huuhkaja sekä nähty kaikki maamme suurpedot ahmaa lukuun ottamatta. Alue on yksi viimeisiä koskemattomia korpia Pirkkalan pirstoutuvassa kartassa ja tarkoituksenamme oli myös se sellaisenaan antaa olla, kun suojeluohjelmaan haimme. Myös kesämökkipalstamme on tielinjauksen A vaikutuspiirissä ja häiriölle alttiina.

Metsäpalstamme Metsä-Jutila on vaihtoehtolinjauksen B aluetta ja tie kulkisi tämän palstan kautta. Siellä on kuitenkin jo olemassa oleva tie kuten myös Sääksjärven - Pirkkalan kaasulinja ja vesijohto tiestä. Tämä vaihtoehto on myös haitallinen mutta luontoarvojen kannalta koko Pirkkalalle hyväksyttävämpi kuin vaihtoehto B.

Mielipide F. Mielipiteeni edustaa sellaista ihmisryhmää, jolla ei ole halua kuulua järjestöihin ja sitä kautta saada ääntään kuuluviin tässä asiassa.

Puollamme vaihtoehtoa 0+. Tampereella ei ole liikenneruuhkia (valtatie 3:n oikaisua ei tarvita) emmekä tarvitse lentokenttää (siis myöskään 2-kehää ei tarvita).

1-kehällä ajetaan kahta kaistaa ruuhka-aikoina, mutta liikenne ei seiso. Ainoa ongelma on, että ajetaan liian lähelle, jolloin väleihin ei kiihdytyskaistoilta pääse. Liikenteen valvonta (ja mahdollisesti nopeusrajoitukset) tekisi valtatie 3:n oikaisun tarpeettomaksi ja samalla vähentäisi kolareita. Jos ajatellaan liikenteen lisääntyvän tulevina vuosina, on tehtävä myös jotain konkreettista ilmastomuutoksen hillitsemiseksi eli panostettava julkiseen liikenteeseen, ei yksityisautoiluun. Tarvitaan keinoja yksityisautoilun vähentämiseksi eli juuri näitä ruuhkia.

Pirkkalan lentokenttä tuhosi aikanaan Pirkkalan rauhan. Lennoston muutto on paljon rauhoittanut tilannetta. On ollut säälittävää seurata taistelua kentän olemassaolosta. Siihen on uhrattu paljon rahaa. Kakkostermiinali on tyhjillään, matkustajamäärät ovat minimaaliset. Kun Helsinki-Vantaan mittavasti laajennetulle kentälle pääsee kohta Tampereelta tunnissa (ja nykyisinkin hyvin joustavasti sekä bussilla että junalla) ei tunnu järkevältä ylläpitää kenttää, jonne matka Tampereen keskustasta vie miltei yhtä kauan.

Kaiken tämän turhuuden alle jäisi mittaamattoman arvokas Pirkkalan ja Lempäälän luonto, metsä ja eläimet, luontopolut, marjametsät, kaikki se, mistä syystä ihmiset näillä alueilla asuvat ja sinne matkaavat, mistä saavat mielenrauhaa. Tuhottua luontoa ei saada koskaan takaisin, ilmastohaitat ja melusaaste lisääntyvät (tuho ei rajoitu tiehen, vaan sen ympärille revitään valtavat alueet teollisuustonteille, vesistöt saastuvat ja tietyömaan takia tehdyt louhokset lohkovat oman osansa).

Tiehankkeita perusteellaan tulevaisuuden tarpeilla eli alueen väestökasvulla ja lisääntyvällä liikenteellä. Näihin kysymyksiin on vastattu yllä. Toinen argumentti on hankkeiden työllistävä vaikutus. Työllistäminen on tärkeää, muttei sen varjolla saa tehdä mitään vain. Etenkin, kun työ on tilapäistä ja tämän tyyppisten töiden tekijöinä nykyisin on pääasiassa ulkomailta tuotettu työvoima. Näin ilmeisesti joidenkin taskuun jäämahdollisimman mittavat voitot (mikä lieneekin se kolmas syy näihin hankkeisiin).

Vaihtoehto 0+ olisi siis mielestämme kaiken kaikkiaan ilmaston ja kustannusvaikuttavuutensa kannalta paras vaihtoehto.

Ehdotamme myös harkittavaksi muunlaisia, kuin nyt esiin tuotuja vaihtoehtoja jos ratkaisu on Vaihtoehto 1 tai 2. Kyseiset tiehankkeet ovat olleet ilmassa muistaaksemme 80-luvulta asti. Tuntuu, että joku pakko niitä ajaa eikä kielteisillä mielipiteillä ole sijaa? Kun nyt Lempäälä-Pirkkala osalta ilmassa on myös rautatien oikaisu Tampereen ohitse, olisi näitä hankkeita vietävä rinnakkain eli tiet ja raide samaa reittiä mahdollisimman pienen luontotuhon takaamiseksi. Yhtenä vaihtoehtona voisi myös tarkastella valtatie 3:n oikaisulinjalta lähtevää (eikä täysin eri reittiä rakennettavaa) 2-kehää käyttäen hyödyksi jo olemassa olevaa voimajohtolinjaa, mistä metsä on valmiiksi kaadettu. Missään tapauksessa 2-kehää ei saa vetää asutuksen päältä tai läheltä rantaviivaa (2-kehä vaihtoehto B), koska muitakin vaihtoehtoja on olemassa.

Mielipide G. Hei! Minne unohtui ilmastomuutoksen vastustaminen? Valtatien ruuhkaa voitaisiin helpottaa tehokkaalla raideliikenteellä esim. pikaratikka Tampereen ja Lempäälän rautatieasemien välillä lentoaseman kautta, myös liittymä Nokialle, moottoritille joukkoliikennekaista.

Ilmeiset haitat oikaisusta pitää arvioida kokonaisuutena: täällä Pirkkalassakin asuu ihmisiä eikä suurta osaa pinta-alasta voi uhrata pelkästään ohikulkevalle liikenteelle. Hiilidioksidipäästöt ja hiilinielujen pieneneminen huolettavat, mutta sietämättömintä on liikenteen melu. Nyt moottoritien melu häiritsee monilla Pirkkalan asuntoalueilla, eikä melusuojaus varmaan parane, jos liikennettä hajautetaan.

Vähäistä vapaa-aikaa omaavana yrittäjänä lähimetsä on ainoita mahdollisia henkireikiä, ei vain ulkoilureitit, vaan myös yhtenäinen metsäalue, jossa pääsee pois liikenteen melusta. Harrastan marjastusta ja sienestystä niin kuin moni muukin. Ulkoilureitit on helppoa suunnitella ylittämään ja alittamaan valtatie, mutta rakentaminen pelkästään sulkee niitä vuosikausiksi. Nyt rakennetaan moottoritien viereen pientä Jasperintietä, ja työmaa on sulkenut suosittu ulkoilureitin ainakin pari vuodeksi.

Suunnitellut oikaisun reitit pilaisivat monen mökkiläisen ja järvenrannan asukkaan vapaa-vieron. Meillä mökki on mummoni rakennuttama ja kolmen sukupolven ahkerassa käytössä. Tielinjaus kulkee järvenrantaa hipoen mökin kohdalla. Viisainta olisi varmaan väistyä rauhallisemmille maille viimeistään eläkeiässä, mutta meidän juuremme ovat täällä. Isoisän isoisa muutti tänne jo 1833.

Toivotan uudet asukkaat, läheltä ja kaukaa tänne muuttavat, tervetulleiksi, mutta liikenteen järjestelyt pitää hoitaa niin, että täällä on mahdollista elää.

Mielipide H. Yleisesti kaikkiin vaihtoehtoihin liittyen toivoisin, että Tampereen tien liikenteeseen kiinnitettäisiin myös erityistä huomiota. Tampereentien ympäristö on täynnä asutusta ja vilkkaasta tiestä aiheutuva melu on paikoin jopa suurempi kuin moottoritien melu varsinkin ruuhka-aikoina. Aivan Tampereentien viereen rakennetaan jatkuvasti myös lisää asutusta. Meluntorjunnalle ei Tampereentiellä käytännössä ole tilaa, joten liikennemääriä olisi syytä miettiä tarkasti vaihtoehtoja arvioitaessa.

Erityisesti vaihtoehto 1 vaikutus Tampereentien liikenteeseen huolestuttaa. Käsittääkseni tässä vaihtoehdossa Puskiaisten liittymä Tampereentielle poistuisi, jolloin on mahdollista, että pohjoiseen päin suuntautuva liikenne lisääntyisi Tampereentiellä välillä Sääksjärvi - Kulju. Sääksjärven rauhoittaminen liikenteeltä on käsittääkseni ollut yksi tavoite ainakin Lempäälässä ja tämä linjaus ei sitä tukisi. Myös raskas liikenne olisi syytä kieltää Tampereentiellä, jos uusi moottoritie rakennetaan ja Ahonperälle tulee suuntaisliittymät. Kiilto Oy:lle kulkee päivittäin isoja rekkoja, jotka olisi hyvä ohjata uudelle tielle, vaikka siitä tulisi vähän ylimääräistä matkaa.

Mielipide I. Tampereen Seudun Kuljetusyrittäjät Ry. Kuljetusyrittäjät ovat kovasti uuden linjauksen kannalla. Ikävästi en päässyt tilaisuuteen sairastapauksen vuoksi. Kovasti kävimme keskustelua uuden linjauksen hyödyistä kokouksessamme. Pinnalle nousi matkan lyhentyminen (ympäristö teko) ja lentokenttä liikenteen hyödyt. 9 tien kaistajärjestelyillä helpotettaisiin liikennettä ruuhka-aikaan, kunnes uusi tie saataisiin valmiiksi.

Kaista järjestelyissä ehdotuksemme on, että valtatie E63:n liikenne ohjattaisiin vasemmanpuolen kaistalle E12 liittymisalueella. Ruuhka-aikoina tunneleista jo opitulla valo ohjauksella. mielestämme tästä ei ole ajoneuvoyhdistelmälle mitään ongelmaa suorittaa kastan vaihtoa.

Vanhan leventäminen aiheuttaisi liikenteelle koko työmaan ajan todella suurta haittaa ja sitä myöten suuria päästöjä. Eikä kuitenkaan oli riittävä ratkaisu liikenteen päästöjen pienentämiseen. Mitä enemmän joudutaan raskasta liikennettä hidastaan ja kiihdyttämään sitä enemmän päästöjä syntyy.

Mielipide J. Kyseenalaistamme hankkeiden tarpeellisuuden ja oikeutuksen. Valtatie 3 oikaisua ja kehä 2 väylän tarpeellisuudesta perustellaan nykyisten ja tulevien ruuhkien

helpottamisella. Mielestämme tätä arviota ei ole riittävässä määrin perusteltu ja osoitettu. Näin mittava ympäristön peruuttamaton tarveleminen edellyttää vahvaa näyttöä hankeen ehdottomasta tarpeellisuudesta ja tätä ei ole tuotu esille. Nykyiset ruuhkahaitat tuntuvat vähintäänkin kohtuullisilta, kun niitä vertaa esim. Helsingin vastaaviin.

Puskiaisten ja Linnakorven sekä Sääksjärven liittymän ja Pirkkalan lentoaseman välillä on jo olemassa moderni, nelikaistainen ja risteyksetön yhteys ja tämän lisäksi muitakin pienempiä teitä. Mihin näitä uusia moottori- ja maanteitä tarvitaan? Muutaman minuutin aikasaasto ei ole peruste, kun tiedetään mitä sen saavuttamiseksi on uhrattava.

Suunnitteilla olevat uudet tiehankkeet seivästävät pirkanmaalaisten luonnon virkistysalueet useasta suunnasta. Nämä alueet tarjoavat tällä hetkellä valtavalle ihmismäärälle tärkeitä luontoelämyksiä hyvin lähellä ja helposti saatavilla. Ne ovatkin jatkuvassa käytössä vuoden ympäri ja näille kasvukeskusten sisäisille luonnon virkistysalueille kysyntä on edelleen kasvamassa. Juuri tämä metsän läheisyys sai meidätkin muuttamaan Sääksjärvelle.

Suuret tiehankkeet tuhoavat peruuttamattomasti valtavan alueen luontoa, kun otetaan huomioon sekä väylien suuri pinta-ala, että käytöstä aiheutuvien päästöjen leviäminen lähiympäristöön. Risteävät, raskaasti liikennöidyt tiet uhkaavat myös luonnon eläimiä monin tavoin.

2-kehää suunnitellaan suuren omakotitalo- ja pientaloalueen välittömään läheisyyteen. Tästä koituu kohtuuton haitta alueen asukkaille. Ajoneuvoista aiheutuva melu ja saasteet ovat kiistattomat eikä niitä ole estettävissä millään ratkaisulla. Lisäksi maantie luo merkittävät turvallisuushkat alueen lapsille, joiden täytyisi koulumatkallaan ylittää maantie aamu- ja iltapäiväruuhkien aikaan.

Mikäli lisäkapasiteettia kyseessä olevaan tieverkostoon ehdottomasti tarvitaan, mielestämme ainoa järkevä ja kannustettava hanke on valtatie 3 parantaminen.

Mielipide K. Tampereen kakkoskehätien linjausvaihtoehdot koskevat vaikutuksineen omistamaamme maa-alueita ja vapaa-ajan asuntoa eri tavoilla. Tielinjaus A on meidän ja luonnon kannalta huonompi vaihtoehto. Se vaarantaisi merkittävästi Natura luonnonsuojelualuetta. Vaihtoehto B on luontoarvojen kannalta koko Pirkkalalle hyväksyttävämpi vaihtoehto. Vaihtoehdossa B voitaisiin hyödyntää mm. jo olemassa olevia tielinjauksia, kaasulinjaa ja vesijohtotiestä.

Mielipide L. Mielestäni ainoa järkevä vaihtoehto tulevaisuuden kannalta on vaihtoehto 1, jossa toteutetaan Lempäälän Puskiaisten eritasoliittymä–Pirkkalan eritasoliittymä. Muut vaihtoehdot, eivät vähennä liikenteen määrää ruuhkautuneen Ikean-liittymän kohdalla eikä myöskään vähennä liikennettä Sääksjärven läpi. Muut vaihtoehdot eivät myöskään mahdollista maakunnan kasvamista pitkällä aikavälillä. Isot uudet väylähankkeet mahdollistavat pitkällä aikavälillä alueen kasvamisen uusille alueille.

Haluan erityisesti kuitenkin korostaa, että uusia väyliä ei pitäisi lähteä rakentamaan, ennen kuin vanhojen meluntorjunnan puutteet on korjattu! Sääksjärvellä on vuosikymmeniä kärsitty meluhaitasta, joka on kerta toisensa jälkeen todettu tärkeäksi kohteeksi korjata, mutta toimenpiteisiin ei kerta toisensa jälkeen ole ryhdytty. Tuntuu, että vuosikymmenien aikana on kohta selvitetty, pohdittu ja suunniteltu meluntorjuntaa Sääksjärvelle jo sillä rahalla, mitä sen tekeminen olisi maksanut.

Meluntorjuntaa, ei saa jättää tämän muun hankkeen kanssa samaan kokonaisuuteen, koska silloin sen toteutus viivästyy mahdollisesti jälleen aika pitkälle tulevaisuuteen. Heti kun päätökset Puskiaisten eritasoliittymästä on tehty, täytyy toimii Sääksjärven meluntorjunnan suhteen ryhtyä! Muun hankkeen suunnitteluun tai toteutukseen ei tule ryhtyä ennen kuin vuosikymmenten laiminlyönnit Sääksjärven meluntorjunnassa hoidetaan ensin. Tänä

päivänä, ei moottoritietä rakennettaisi asutusalueen läpi ilman minkäänlaista meluntorjuntaa, näin kuitenkin aikanaan kävi ja tämä epäkohta pitäisi ehdottomasti korjata ennen uusien hankkeiden suunnittelemista!

Kehä 2 osalta, mielestäni tärkeämpää olisi kehän jatkuminen kangasalle kuin lentokentälle. Pitkässä aikavälissä tunnin junayhteyden toteuttaminen Helsinkiin vähentää Pirkkalan lentokentän käytön tarvetta. Nykyinen reitti lentokentälle lisättynä uudella Puskiaisten eritasoliittymällä uskoisi riittävän lentokenttäliikenteen tarpeisiin kauas tulevaisuuteen.

Mielipide M. Kävin yleisötilaisuudessa kuuntelemassa valtatie 3:seen liittyviä suunnitelmia. Tilaisuuden jälkeen minua jäi mietityttämään, että miksi Sääksjärven liittymä on edes vaihtoehtona. Oman näkemykseni mukaan se ei edes todellisuudessa parantaisi oikeiden ongelmakohtien tilannetta.

Nykyinen liikenneympyrä on jo aiheuttanut Sääksjärven rampille sumppuja. Tietyömaan saatua hommat loppuun näemme, onko nykyinen järjestely auttanut rampin tilannetta vai synnyttänyt todellisuudessa uusia ongelmakohtia, jotka voivat vaikuttaa moottoritien turvallisuuteen. Ainakin ruuhka-aikana ramppi ei vedä kunnolla. Olisi tienkäyttäjänä pieniä parannusehdotuksia nyt tehtyihin muutoksiin.

Tämänkin takia minua mietityttääkin miten Sääksjärven ramppi ja ympäristön alue todellisuudessa on suunniteltu tehtävän (konkreettisesti, miten tie menisi kyseisellä alkupätkällä). Eniten minua huolestuttaa kevyen liikenteen turvallisuusasiat ja melu sekä alueen viihtyvyyden kärsiminen. Sääksjärven liikennevalojen kohdalla on paljon kevyenliikenteen liikennettä. Paljon lapsia kulkee alueen läpi kouluun ja takaisin. Jos autojen liikenne kyseisellä kohdalla lisääntyy, niin se voi lisätä myös vaarallisten tilanteiden syntyä. Lisäksi lisääntynyt melu vaikuttaa kevyen liikenteen liikkumiseen siten, että voi tulla tilanteita, jossa varoitetaan lasta, mutta tämä ei välttämättä kuule varoitusta liikenteen melun takia. Melu vaikuttaa myös viihtyvyyteen, etenkin kun tie menisi ihan järven läheltä, jolloin virkistyspaikan viihtyvyyskin laskee.

Mietityttää myös, että miten Sipilän asukkaiden kulkuun radan yli uusi tie vaikuttaisi. Sipilästä kulkee paljon lapsia kouluun jalan ja pyörällä ja heidän turvallinen kulkeminen vaarantuisi, jos liikenne alueella lisääntyy. Lisäksi, jos kevyenliikenteen kulkua hankaloitetaan ja turvallisuutta heikennetään, voi muutos aiheuttaa autoliikenteen nousua. Jos koetaan, että jalan tai pyörällä liikkuminen hankaloituu, niin kynnys lähteä muulla kuin autolla nousee. Lisäksi, jos lasten liikkumisen turvallisuus vaarantuu, niin vanhemmat alkavat helpommin viedä lapsia autolla kouluun, joka aiheuttaa taas lisää liikennettä ja päästöjä.

Nopeusrajoituksilla tuolla pienellä pätkällä saadaan varmasti jotain parannuksia, mutta se aiheuttaisi paljon ongelmia taas liikennevalo-ramppialueelle. Sääksjärven ramppi on jo nyt ruuhkainen, joten lisäkäyttö vaatii todella isoja muutoksia ja järkeviä päätöksiä, jotta se ei aiheuttaisi uusia ongelmia. En näe, että hyödyt kyseisestä muutoksesta voitaisi haitat, joita liikenteen ohjaaminen Sääksjärven rampin kautta eteenpäin aiheuttaisi.

Virkistysalue Birgitan polku on tärkeä virkistysalue Sääksjärveläisille ja muillekin. Ammejärvellä käy paljon luonnossa liikkujia, joiden luontokokemus heikkenee, mikäli heikennetään luontopolulle pääsyä ja pilataan osa tuosta luonnon polusta. Birgitan polku on koululaisille helppo ja halpa tapa vieraila luonnossa, ilman että tarvitsisi taas mennä bussilla johonkin. Asfaltti ei voi millään korvata sitä mitä puut mielelle ja ihmiselle antavat.

Minulla tulee kuljettua päivittäin Sääksjärvi-Ylöjärvi akselilla, joten näkisin, että minulla olisi jonkun verran näkökohtaa ongelmatilanteisiin. Kuljen tuolla alueella arkisin klo. 16.15 -17 välillä. Suurin ongelma nähdäkseni tuohon aikaan on Lakalaiva-Pirkkala -sekoittaja. Ennen neljää ja noin puoli viiden aikaan sekoittajan kohta on ruuhkainen, mutta yleensä sen jälkeen

liikenne vetää ihan hyvin, ellei ole kolareita. Sitten taas viiden aikaan ja sen jälkeen ei ole yleensä mitään ongelmaa tuolla kohtaa tai on pientä ruuhkaa, joka ei vaikeuta huomattavasti kulkua. Liikenne jatkuu ruuhka-aikaan suhteellisen ruuhkaisena Nokian rampille asti, joten mielestäni kannattaisi todellisuudessa keskittyä koko tuohon pätkään Lakalaiva-Nokia. Säijän-Nokian välinen pätkä on taas osittain ruuhkainen, mihin yksikään ”oikoreitti” Sääksjärveltä tai Kuljusta ei vaikuta millään tavalla asiaan.

Sekoittajan ja Pirkkalan välisen pätkän/sekoittajan parannuksilla saataisiin jo paljon parannusta aikaan. Helsingistä päin tulevat voisivat liittyä esim. aikaisemmin 3-tielle. Ympäristön, ihmisten ja oikeasti liikenteen parantavuuden takia kannattaisi keskittyä nykyisen 3-tien pätkän parantamiseen. Jos ruuhka-aikaa kestää normaalisti vain tunnin-pari päivässä, niin sen takia ei kannata vaarantaa kevyen liikenteen kulkua, aiheuttaa ympäristön tuhoja tai heikentää kyläyhteisön viihtyvyyttä.

Mielipide N. Kannatan vaihtoehtoa no 2, koska tällöin ei tarvitse puhkaista uutta aukkoa luonnon keskelle, ainakaan tässä vaiheessa. Tämä vaihtoehto lienee kokonaisvaikutuksiltaan myös selvästi halvin. Melu tulee luonnollisesti tässäkin vaihtoehdossa eliminoida.

Vaihtoehdon no 1 rakentamiseen voidaan tarvittaessa palata sen jälkeen, kun va 2 on toteutettu ja jos havaitaan, että vaihtoehdon 2 välityskyky ei riitä. Tähän on kuitenkin niin pitkä aika, että yhteiskunta saattaa olla muuttunut täysin toisenlaiseksi silloin. Saattaa nimittäin olla, että ilmastonmuutoksen estämisen vuoksi ja muistakin syistä rekka- ja henkilöautoliikenne eivät kasva niin paljoa, kuin nyt oletetaan. Tähän vaikuttavat mm. etätyön lisääntyminen, tavaroiden tuottaminen nykyistä enemmän paikallisesti, droonien käyttö kuljetuksiin, kiskoliikenteen lisääntyminen ym.

Kaavoissa VE1 tulee kuitenkin säilyttää varauksena, ja se tulee ottaa huomioon Tampereen ohitusraiteen ja ratapihan siirron suunnittelussa edelleen. Ohitusraiteen ja uuden ratapihan suunnittelussa tulee huomioida myös se, että kuljetukset mahdollisiin logistiikkakeskuksiin ja terminaaleihin hoidettaisiin suurelta osin rautateitse, ja paikalliselle jakeluliikenteelle käytettäisiin ainakin ensi vaiheessa moottoritietä vaatimattomampaa tieverkkoa. Näin voitaisiin lykätä ja mahdollisesti kokonaan poistaa tarve vaihtoehto 1:n rakentamiseen.

Mielipide O. Kyseenalaistamme hankkeiden tarpeellisuuden ja oikeutuksen. Valtatie 3 oikaisua ja kehä 2 väylän tarpeellisuudesta perustellaan nykyisten ja tulevien ruuhkien helpottamisella. Mielestämme tämä arvio ontuu, eikä sitä ole riittävässä määrin julkisesti perusteltu ja osoitettu. Näin mittava ympäristön peruuttamaton mutiloiminen edellyttää vahvaa näyttöä hankkeen ehdottomasta tarpeellisuudesta ja tätä ei ole tuotu esille. Tämän hetkiset ruuhkahaitat ovat maallikon arvioimana vähintäänkin kohtuulliset, kun niitä vertaa esim. Helsingin vastaaviin. Mitä tapahtuu, jos ei tehdä uusia väyliä? Räjähääkö Pirkanmaa?

Maallikkoa ihmetyttää hankkeiden oikeutus. Puskiaisten ja Linnakorven sekä Sääksjärven liittymän ja Pirkkalan lentoaseman välillä on jo olemassa moderni, nelikaistainen ja risteyksetön yhteys ja tämän lisäksi muitakin pienempiä teitä. Mihin näitä uusia moottori- ja maanteitä tarvitaan? Muutaman minuutin aikasäästö ei ole peruste, kun tiedetään mitä sen saavuttamiseksi on uhrattava.

Toteutuessaan, nämä uudet tieyhteydet rohkaisevat yksityisautoiluun eikä joukkoliikenne kykene mielestämme hyödyntämään kyseisiä reittejä mitenkään. Tätä linjausta ei voi uskoa todeksi nykyaikaisessa ilmastoa ja ympäristöä suojelevassa politiikassa. Pirkanmaa on moderni kasvava alue ja ymmärrettävästi edellyttää infrastruktuurin kehittämistä. Kehittäminen on toteutettava nykyaikaisilla ilmastoa ja ympäristöä huomioon ottavilla ratkaisulla, joita isot tiehankkeet eivät ole.

Suunnitteilla olevat uudet tiehankkeet seivästävät pirkanmaalaisten luonnon virkistysalueet useasta suunnasta. Nämä alueet tarjoavat tällä hetkellä valtavalle ihmismäärälle

luontoelämyksiä hyvin lähellä ja helposti saatavina. Ne ovatkin jatkuvassa käytössä ja näille kasvukeskusten sisäisille luonnon virkistysalueille kysyntä on edelleen kasvamassa.

Suuret tiehankkeet tuhoavat peruuttamattomasti valtavan alueen luontoa, kun otetaan huomioon sekä väylien suuri pinta-ala, että käytöstä aiheutuvien päästöjen ja haitta-aineiden (saasteiden) leviäminen lähiympäristöön. Risteävät, raskaasti liikennöidyt tiet uhkaavat myös luonnon eläimiä monin tavoin.

2-kehää suunnitellaan tangeeraavan suurta omakoti- ja pientaloaluetta. 2-kehätiestä nyky suunnitelmissaan muodostuu kohtuuton, moninainen haitta alueen asukkaille. Ajoneuvoista aiheutuva melu ja saasteet ovat kiistattomat eikä niitä ole estettävissä millään ratkaisulla. Lisäksi maantie luo valtavat turvallisuushkat alueen asukkaille erityisesti lapsille. On puistattava ajatus, että lasten täytyy koulumatkallaan ylittää maantie aamu- ja iltapäiväruuhkien aikaan. Emme voi hyväksyä nykyistä suunnitelmaa, jossa maantie kulkee asuinalueemme välittömässä läheisyydessä.

Mikäli ylipäättään lisäkapasiteettia ko. tieverkostoon ehdottomasti tarvitaan, mielestämme ainoa järkevä ja kannustettava hanke on nykyisen valtatie 3 parantaminen. Vasta kun olemassa olevan yhteyden perusparantaminen on tehty, kyetään arvioimaan uusien välien rakentamisen tarpeellisuus.

Mielipide P. Lempäälä-Pirkkala/Tampere - teiden linjaukset on tehtävä luonnon ehdoilla. Pirkanmaalla yhtenäistä metsää on vähän, metsät on pilkottu teillä. Eläimille, puille maapallon keuhkoina ja ihmisille luonnossa liikkumiseen tulee jättää luontoa ja metsää.

On paljon kestävämpää parantaa jo olemassa olevia yhteyksiä. Myös joukkoliikenteen kehittäminen on kestävä kehitystä ja luonnon varoja säästävää.

Mielipide Q. Kannatan vaihtoehto 2:n toteutusta, eli nykyisen moottoritieverkoston parantamista. Perusteluna on seuraavat näkökohdat:

Mielestäni Pirkkalaa ei pidä rakentaa täyteen liikenneväyliä, sillä Pirkkalan pinta-ala on pieni verrattuna muihin Tampereen kehyskuntiin. Suomen asukasluku ei kasva merkittävästi. Siksi moottoriteitä ei tarvitse rakentaa joka paikkaan.

En kannata Puskiaisten oikaisun rakentamista vaihtoehto 1:n mukaisesti Pirkkalan Linnakallioon, koska siinä vaihtoehdossa mm. Taaporinvuori-Kurikkakallio luontohelmi, Pulkajärven Natura-alue ja hyvin suosittu hiihtolatu ja ulkoilureitti Lempäälä-Kulju-Pirkkala menevät kaikki pilalle, samoin kuin Pulkajärven seutu. Myös Iso-Naistenjärven virkistysalue suoalueineen kärsisi melusta ja liikenteen saasteet vaikuttavat marja- ja sienestysmaastoihin, sekä vesilinnut ja muut eläimet kärsivät. Ihmiset tarvitsevat lähellä sijaitsevia virkistys- ja metsäalueita mm. työssä jaksakseen ja rentoutuakseen, ja metsät ovat siksi tärkeitä. Niihin tulee voida päästä ilman omaa autoa. Myös talvella tulee voida päästä hiihtoladuille ilman omaa autoa. Pirkkalan virkistysmetsä ja maastot sekä marjametsät ja suo menevät vaihtoehto 1:n toteutuessa pysyvästi pilalle.

Kannatan nykyisen tieverkoston (vaihtoehto 2) perusteellista kunnostamista ja leventämistä, johon kuuluu mm. kolmannen kaistan rakentaminen Lakalaiva-Sarankulma välille, moottoritien leventäminen ja mahdollisuuksien mukaan suoristaminen Kulju-Lakalaiva-välillä sekä meluvallien rakentaminen asutuksen kohdille.

Kannatan myös raideliikenteen kehittämistä siten, että Toijala-Tampere-välille rakennettaisiin kolmas raide. Tällöin Kuljun seutua voitaisi radan varrella kaavoittaa enemmän asumiskäyttöön.

Jos uutta tietä kaikesta huolimatta joudutaan tekemään, niin sen tulee mielestäni suuntautua Puskiaisten kohdalta Pirkkalan lentokentän suuntaan siten, että liittymä Pirkkalan kohdalla

tulee tehdä nykyisen Lentokentäntien kautta Pirkkalan ohitustielle (Pirkkalan ABC:n liittymä). Näin tieverkostossa hyödynnettäisiin jo olemassa olevaa Lentokentäntietä.

Lempäälän Seudun Riistanhoitoyhdistyksen (Rhy) hallitus on käsitellyt kokouksessaan otsikon tiehanketta ja valtuuttanut allekirjoittaneen esittämään Rhy:n kannan asiaan.

Rhy hoitaa julkisena hallintotehtävänä mm. kestävän riistatalouden ja metsästäjien vapaaehtoistoiminnan edistämistä ja organisointia toimialueellaan. Tässä ominaisuudessa Rhy lausuu mielipiteenään seuraavaa:

-vaihtoehto 2 eli valtatieparantaminen nykyisellä paikallaan olisi kaikkien luontoarvojen, eläin- ja kasvilajien sekä ihmisten hyvinvointikokemusten perusteella vähiten luontoa tuhoava ja -rasittava vaihtoehto.

-mikäli jostain syystä nykyinen tiestö ei mahdollistaisi tarvittavan lisäkapasiteetin rakentamista, vaihtoehto 1 on käsityksemme mukaisesti seuraavaksi paras vaihtoehto.

Lisäksi Rhy haluaa esittää, että minkä tahansa muun kuin 2 vaihtoehdon tullessa valituksi, rakentamisessa ei tehtäisi samoja virheitä kuin moottoritien Tampere-Helsinki rakentamisessa. Esityksistä huolimatta Tampere-Valkeakoski välille ei tällöin rakennettu yhtään eläinten käyttöön sopivaa yli- tai alikulkua ja mm. ikiaikainen hirvieläinten kesä/talvilaidunsiirtymä Kangasala-Pirkkala välillä katkaistiin moottoritien aidoilla. Tästä on yhteiskunnalle seurannut yli/alikulkujen rakentamiskustannuksia paljon suuremmat liikennevahinko-, henkilövahinko- ja kuolemantapauskorvaukset hirvieläinten joka tapauksessa, geeniperimänsä ohjaamana, murtautuessa aidoista ja tieaukoista läpi moottoritielle, aiheuttaen merkittäviä liikenne- ja henkilövahinkoja, jotka olisi paremmalla suunnittelulla pystytty suurelta osin välttämään.

Lisäksi eläinten luonnonmukainen perintötekijöiden monimuotoisuus vaarantui (kantojen vapaata liikkumista rajaa Pyhäjärvi ja moottoritien aidat, muodostaen n. 23 t ha suuruisen suljetun tarhan) ja mm. hirvikanta saatiin vain metsästysseurojen rankoilla, yhteisillä ja monivuotisilla rauhoitus- ja suojeluhankkeilla pelastettua sekä vakiinnutettua nykyiselle, hirvitaloussuunnitelmien mukaiselle, kestävän kannanhoidon edellyttämälle tasolle. Pitkäaikaiset perintötekijöiden yksipuolisuudet saattavat nostaa tulevaisuudessa esiin vielä havaitsemattomia ongelmia sukusiitoksen yms. yksipuolisen lisääntymisen kautta.

Rhy esittää uusien tielinjausten mahdolliseen rakentamiseen varattavaksi riittävät varat kunnalliselle riistan yli/alikulkusillalle. Alueen metsästysseurojen edustajat antavat Rhy:n kautta mielellään ehdotukset yli/alikulkujen parhaiksi sijoituspaikoiksi, koska heillä on useiden vuosikymmenten mittainen, vahva kokemus eri eläinten kulkupaikoista ja yli/alikulkujen kaikkein parhaista sijoituspaikoista.

Ilman kunnollisten ali/ylikulkujen rakentamista alueen viimeisen suuremman metsäalueen pirstaloituminen aiheuttaa merkittäviä vahinkoja mm. hirvieläinlajeille ja alueen luonto- ja hyvinvointiarvoille sekä uhkaa käsityksemme mukaan myös em. lajien luonnollista perimän monimuotoisuutta.

Mielipide S. Vt 3 -Tampereen läntisen kehätien arviointi - Vaihe II / Lakalaiva - Linnakallio / 2006 -2020

Vetoamus Tampereen ja Pirkkalan terveellisemmän ja hiljaisemmän asuinympäristön puolesta.

Onko nyt siis vihdoinkin mahdollista saada VT-3:n lähialueille, paitsi Pirkkalan Toivion niin myös Tampereen Härmälän ja Peltolammin asuntoalueelle ja lähivirkistysalueille riittävä ja kunnollinen sekä kaikki asukkaat huomioiva liikennemelun torjunta-infra? Vt-3:n Sarankulman osuudella voimakkaasti kasvanut liikennemelu on ollut erittäin häiritsevää moottoritieksi

muutetun 4-kaistaisen ohitustien koko olemassaolon ajan etenkin Toivion asuntoalueen pohjois- ja länsiosissa. Ely-keskuksen mukaan jatkuvasti kasvava liikennemäärä 2018 oli noin 20 milj. ajoneuvoa / vuosi, joista raskaan liikenteen osuus on pian noin 1,5 miljoonaa ajoneuvoa / vuosi.

Meluisamman 55 db:n alueen vaikutuspiirissä asuu Toiviossa satoja ihmisiä lähinnä Eerolan, Eskolan ja Karjalantiellä. VT 3:n ns. Lempäälän Puskiaisten oikaisuun ja Tampereen seudun kehä-II:n suunnitelmaankin on aikaa näillä näkymin vielä 20 vuotta. Esimerkiksi sopivalla säällä ohikulkutien melu kuuluu kesäiltaisin aina Hatanpäälle Arboretumin ruusutarhoille asti kaikuessaan Sarankulmasta ympäröivien hatarien peltielementti-rakennusten seinistä ja aidoista ilmoille ja sieltä edelleen Pyhäjärven pintaa pitkin; voidaan todeta, että kokonaisuudessaan Tampereen kaupunki lähiympäristöineen on varmasti nykyisin yksi Suomen liikennemeluisimpia kaupunkeja, vaikka laskennalliset desibelirajat ehkä alittuvatkin.

Olen toivonut ja esittänyt jo vuodesta 2006, kyseisen Tampereen läntisen ohitustien II-vaiheen valmistumisesta alkaen korkeaa meluvalli / kivimurske-aitaa Vt-3:lle aina Pirkkalan Linnakallion liittymärampilta Eskolantien alikulkutunnelille asti. Riittävän korkea maavalli ja sen päälle ladottava kivimurskekori-elementteillä olisi varmasti tehokas monisuuntaisen liikennemelun vaimentaja. Kyseisen 4-kaistaisen moottoritien II-rakennusvaiheessa se ei kuitenkaan käynyt, koska hankesuunnitelma oli jo aiemmin päätetty toteuttaa YVA:ssa vanhentuneilla melulaskentamalleilla ja maankäyttösuunnitelmilla. Tällöin melusuojausta ei oltu suunniteltu todellisen tarpeen mukaan, vaan alimitoitettuna liikennemäärän, alempien nopeuksien sekä EU:n vanhan direktiivin mukaisilla laskentataraja-arvoilla.

Esimerkiksi Helsinki-Turku väliselle uudelle moottoritiele tehtiin sen valmistuessa monin paikoin kivimurske korielementeistä tehokkaat meluaidat, vaikka siellä asutus on huomattavasti kauempana tiestä. Lisäksi kun ajatellaan niin lähes kaikki haluavat liikkua arkena mahdollisimman nopeasti ja sujuvasti työpaikalle ja ainakin töistä kotiin, jos siellä on joku odottamassa. Kuitenkin jos ajatellaan tätä enemmän matkan varrella elävien ja asuvien ihmisten kuin autojen kannalta, niin muutaman kilometrin matkalla voitettua sekunnit ja käytännössä alamäissä 110 -120 km/h keskinopeus näinkin lähellä Tampereen ja Pirkkalan tiheitä asutus-, koulunkäynti- sekä päiväkotialueita, on voitettu aika aivan liikaa nopeuden nostosta aiheutuvan liikennemelun kasvun kannalta. Esimerkiksi Helsingin kehäteillä on maksimissaan 80 km/h nopeusrajoitukset.

Kyseinen Toivion pohjois-länsiosan alue on siis pääosin keltaista yli 55 desibelin liikennemelualuetta EU:n nykyisen melulaskentamallin perusteella. Tämä aiheuttaa merkittävää haittaa asumisympäristön viihtyisyydelle ja terveellisyydelle sekä lähivirkistysalueiden käyttömahdollisuuksille. Paljon käytettyjä Toivion lähivirkistysalueita käsitellään myös jatkuvasti Pirkkalan kunnan taholta metsätalousmaana, mikä sekin osaltaan heikentää entisestään puuston antamaa vähäistä liikennemelusuojausta. Se merkitsee myös alueen asukkaille eriarvoisuuden jatkuvaa lisääntymistä autojen ehdoilla.

Voitteko siis ottaa kyseisen Toivion liikennemelusuojauksen mahdollisimman nopealla aikataululla toimenpideohjelmaan, koska Pirkkalan kunta ei sitä vielä ole ottanut, vaikka on nykyisenä maanomistajana suunnitellut jopa asuntoalueiden kaavoitusta kyseisille intensiivisen liikennemelun alueelle? Voitte myös velvoittaa Pirkkalan kunnan rakentamaan tuellanne esitetty melusuojaus Toivion tulevaisuus ja nykyiset asukkaat sekä lähivirkistysalueiden käyttö huomioiden.

Tälläkin hetkellä olisi saatavilla läheltä todella paljon ylijäämä kivi-louhetta kunnollisen meluvallin rakentamiseen Tampereen Sulkavuoren vedenpuhdistamotyömaalta, kun Ely-keskus ei ole antanut Tampereen kaupungille toistaiseksi lupaa kuljettaa sitä Vaitinaron tekosaareen Lielahteen kaupungin keskustan läpi tai yli 20 km Pirkkalan kautta kiertäen. Olisi

myös ympäristön kannalta järkevää toteuttaa Vaitinaron II-vaiheen ratikka-tekosaari Lielahteen vasta myöhemmin sen lähialueilta saatavilla maa- ja kiviaineksilla.

Kyseinen Tampereen kaupungin Sulkavuoren kiviaines olisi siis logistisesti järkevä käyttää osittain lähialueiden maanrakennushankkeisiin, vaikka se hyödyttäisi myös Pirkkalan kunnan asukkaita. Onhan Pirkkalakin Sulkavuoren jätevedenpuhdistamon osakas, kun taas Vaitinaron ratikka-saari palvelee ainoastaan Tampereen liikennelaitoksen ympäristöystävällistä liiketoimintaa. Lisäksi kun huomioidaan, että Pirkkalan kunta palvelee valtakunnallista ja osin Tampereen kaupungin sisäistä liikennettä asuntoalueidensa läpi Sarankulman kautta, olisi oikein ja kohtuullista, että osa Sulkavuoren ylijäämä kiviaineksesta käytettäisiin Sarankulman liikennemelun torjuntaan ilman itsekeskeistä kuntakohtaista etupiirijattelua.

Matalahkon maavallin päälle rakennettava riittävän korkea kivimurske-teräskehikko-elementtiä olisi yhtä aikaa edullisin, tehokkain samalla vähiten maa-aluetta vaativa ja arvokasta kiviainesta kuluttava meluaitarakenne. Lisäksi se olisi tarvittaessa helppo siirtää sivummalle kuin isot legopalikat, mikäli Sarankulmaan päätetään tehdä ruuhkien vuoksi kolmannet kaistat.

Meluaitaan tarvittavia kivikorielementtejä olisi myös helppo rakentaa ja kuljettaa suoraan Sulkavuoren louhintatyömaalta. Tampereen kaupunki voisi valmistuttaa Tredun Nirvan metalli- ja rakennustekniikan halleilla ruostumattomat teräslenkki- ja verkkoaihiot ja tarvittaessa vaikka tehdä aita-"palikoista" edullisia pitkäaikaisia leasing-vuokrasopimuksia Pirkkalan kunnan ja Väyläviraston kanssa, mikäli niitä tarvittaisiin 20 vuoden päästä jossain muualla. Kivielementtiäidat voitaisiin myös verhoilla köynnöskasvillisuudella, jolloin ne olisivat esteettisesti kauniita ja huoltovapaita myös kesäisin.

Lisäksi olisi fiksua Tampereen kaupungin puolelta ajatella myös omien asukkaidensa ohella Pirkkalan Toivion asukkaita siten, että yhteistyössä Pirkkalan ja Väyläviraston kanssa Tampereen kaupunki rakentaisi vastaavasti Sarankulman notkon liikennemelua vaimentamaan Nuutisarankadun VT 3:n alikululta alkaen maavallin ja sen päälle ladottavan sekä siirtokelpoisen kivimurske-elementti meluaidan. Sarankulman meluaita kulkisi siis yhtäjaksoisesti aina Helsinki - Tampere rautatiesillalle ja vielä sen jälkeen

Peltolammin nousurampille asti. Tämä auttaisi suojaamaan varmasti etenkin Toivion rinteessä Karjalantien sekä Ruotutien ja Saukontien alkupään asukkaita, joista osa asukkaista saa sijainnista riippuen eniten kärsiä tällä hetkellä niin idästä kuin lännestä sekä siltä väliltä kantautuvasta moottoritien monisuuntaisesta yli 55 db:n liikennemelusta. Myös Peltolammin luonnonpuisto ja koulun alue sekä meluisan Säästäjänkadun asukkaat hyötyisivät kyseisestä pitkälle viedystä melusuojusta.

Vastaavasti Härmälän puoleista meluaitaa Sarankulman kohdalla tulisi jatkaa vähintäänkin Tähti-areenalle asti, jotta messuvieraat voisivat keskustella myös ulkona normaalilla äänenvoimakkuudella ja Härmälän asukkaat saisivat hiljaisemmat lähivirkistysalueet Vähäjärven ympäristöön.

Asuntoalueiden kunnollinen melusuojaus tulisikin aina olla ykkösprioriteetti uusia väyliä rakennettaessa ja entisten välityskykyä parannettaessa. Periaatteessa VT-3 tulisi tulevaisuudessa melueristää huomattavasti paremmin esittämälläni periaatteella kokonaisuudessaan koko Pirkkalan kunnan matkalta, mutta tärkeintä olisi lähteä edellä esittämälläni perusteilla etenemään Sarankulman kohdalta tien molemmin puolin.

Liite: Pirkkalan kohdalla olevat laskennalliset ja EU-direktiivin mukaiset melutasot vuodelta 2012:

Ks. myös melukarttaa ja huomaa, miten monesta suunnasta melu kantautuu Toivioon tien kiertäessä jyrkästi lähes 90 astetta Toivion asuntoalueen. Meluvaikutus asumisen ja ulkoilun kannalta on aivan eri kuin jos tie menisi suoraviivaisesti ohi; mahtavatko melulaskentamallitkaan aina huomioida kyseistä monisuuntaista samanaikaista liikennemelua eri etäisyyksiltä ja maasto-muodostelmista?

linkki poistettu, löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.

Ks. Myös Tampereen kaupungin uudet melulinjaukset ja niiden liitteenä olevat Pirkanmaan sekä Uudenmaan ELY-keskuksen ja siinä WHO:n / 2018 suositukset, Ympäristöministeriön ja THL:n lausunnot sekä Sosiaali- ja terveysministeriön kuin myös LIME-2001 perusteet: *linkki poistettu, löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.* Yhdyskuntalautakunta, kokous 25.6.2019 *linkki poistettu, löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.* § 184 Tampereen melulinjausten tarkistaminen

Mielipide T. VT3:n oikaisureitti Pirkkalan Vähäjärven liittymään on mahdollista toteuttaa myös ympäristöä säästäen. Onko Pirkkala Tampereen yli-, ali- vai ohitustie?

Asukkaiden ja luonnonsuojelijoiden osallistuminen ympäristövaikutusten arviointiin eli YVA-menettely on vielä hetken käynnissä VT-3:n oikaisusuunnitelman osalta välillä Lempäälän Puskiaisten-liittymä ja Pirkkalan Vähäjärven-liittymä. Nimitän tätä suunnitelman Pirkkalan päätä Vähäjärven-liittymäksi, koska alustavat liittymäsuunnitelmat nykyiseen VT3:n läntiseen ohitustiehen on tehty siten, että tiestä tulee varmasti aiheutumaan merkittävää haittaa aina Pirkkalan kuntakeskuksen Vähäjärven virkistysalueelle asti. Samalla kyseinen suunnitelma pilaa lopullisesti myös esimerkiksi Iso-Naistenjärven luontokokonaisuuden Pehkusuon pitkospuista puhumattakaan. Myös Taaporinvuoren länsirinteellä Pirkkalan Golf-kentällä asti saadaan tien käyttöönoton jälkeen varmasti nauttia tien luomasta melusaasteesta. Tavallisen tallaajan pitääkin lähteä lenkille ja metsäkävelylle kotoa autolla ja entistä kauemmaksi.

Suunnitelmissa kyllä kirjoitetaan ympäristö- ja luontoarvojen huomioimisesta, mutta koska Suomessa ei noudateta EU-direktiivitaso liikennemelusuojausta, vaan omaa kansallisen lainsäädännön mukaista, puolta heikompaa minimi-melusuojausta, ovat nämä lupaukset luonnon säästämisestä suunnitelmissa todellisuudessa vain korulauseita. EU-direktiivien mukaiseen melusuojaustasoon, kun on mentävä vasta sitten kun on laskennallisesti todettu tietyn rajan ylittävät vuorokausitason mukaiset ajoneuvomäärät. Niissä ei oteta kantaa esimerkiksi nastarenkaiden ja nopeuden nostojen aiheuttamaan merkittävästi suurempaan liikennemeluun. Suomalaiset ovat kuitenkin perunannostaja- ja metsäkansaa eivätkä kaikki ole tottuneet jatkuvaan ja terveyshaittoja aiheuttavaan kovaan liikennemeluun.

Olen kuitenkin tutkinut kyseisestä tien korkeustaso-suunnitelmaa tehden sen havainnon, että nykyisen suunnitelman mukainen tie voitaisiin rakentaa kokonaisedullisemmin siten, että ainakin Lempäälästä Pirkkalaan tuleva kaista rakennetaan nykyisen Pirkkalan ohitustien ali, jolloin tien laajoille asunto- ja virkistysalueille aiheuttama melu- ja raskaan liikenteen saastekuorma ympäristöön pienenee merkittävästi. Tällöin tie voidaan rakentaa eläinten ylikulkureittejä rakentaen sekä Kurikankallion, Pehkusuon, Iso-Naistenjärven ja Taaporinvuoren luontoa säästäen jopa 20 metriä alempaan tasoon juuri lainkaan tielinjauksia muuttamatta. Tämä ehkä kuitenkin edellyttäisi uudenlaista ajattelua tierakentamisessa ja se saattaa olla suunnittelija-enemmistölle liian vaikeaa, vaikka ihminen on kuussakin käynyt ja aikoo Tallinnaankin mennä meren ali.

Mielipide U. Nyt kun kaikkialla muualla YK:ta myöten on ymmärretty, että meidän on ryhdyttävä sanoista tekoihin ilmaston puolesta, tämä hanke menee vastavirtaan. Satoja miljardeja ollaan nyt valmiit käyttämään ilmastonmuutoksen edistämiseen. Nyt kun pitäisi kasvattaa hiilinieluja, tässä niitä vain halutaan vain tuhota. Muutaman minuutin tähden ollaan valmiit pilaamaan lopullisesti erämaanomaiset metsät Lempäälän ja Pirkkalan välillä.

Ilmastomuutosta voitaisiin hillitä korvaamalla yksityisautoilua ja lentoliikennettä ympäristöystävällisemmällä joukkoliikennemuodoilla, mutta mitään sellaista tähän hankkeeseen ei sisälly. Sen sijaan se pyrkii helpottamaan ja lisäämään yksityisautoilua sekä tukemaan lentämistä matkustusmuotona muuten hiipuvalla Pirkkalan lentoasemalla. Samaan aikaan puuhataan tunnin junaa Tampereelta Helsinki-Vantaalle. Mihin Pirkkalan lentoasemaa tarvitaan? Miksi lentämistä matkustusmuotona ylipäätään pitää tukea?

Mainitut hankkeet tulevat tuhoamaan Lempäälän ja Pirkkalan kuntien alueilta erämaanomaiset olosuhteet riippumatta siitä kumpi vaihtoehdoista 1 tai 2 valitaan. Riippumatta valittavasta vaihtoehdosta 1 tai 2 ja melusuojuuksista liikenteen melu tulee kantautumaan kaikkialle nyt vielä suhteellisen hiljaisella ja yhtenäisellä metsäalueella. Rakentamisen aiheuttamat valumavedet vaihtoehdoissa 1 ja 2 sekä maantiesuolaus tulevat tuhoamaan pienet erämaajärvet mukaan lukien Naturaan kuuluva Pulkajärvi. Pienet erämaajärvet, Birgitan polku ja muut retkeilyreitit tulevat tuhoutumaan ja nykyisen kaltaiset olosuhteet alueella tullaan menettämään iäksi. YVA-ohjelmassa ei muuten ole huomioitu lainkaan Lempäälän Hakkarista Pirkkalaan ulottuvaa suosittua yhtenäistä latuverkostoa, jota kesäisin käyttävät mm. lenkkeilijät ja maastopyöräilijät. Tämä verkosto jäisi joka tapauksessa jossain määrin tien alle. Alueen monipuoliset ulkoilu-, retkeily- ja marjastusmaastot tulevat katoamaan muutaman minuutin tähden.

Koko hanke perustuu jatkuvan talouskasvun ajatukseen ja luonnon uhraamiseen talouskasvun nimissä. Se ei millään tavalla tue pyrkimyksiä Suomen valtion esittämään kunnianhimoiseen tavoitteeseen hiilineutraaliudesta vuonna 2035. Ennen mihinkään vaihtoehtoon ryhtymistä tulisi selvittää huolellisesti ja ennakkoluulottomasti muut mahdollisuudet lyhytkestoisten ruuhkaheippujen purkamiseen vt3:lla. Onko hyödynnetty riittävästi vaihtuvia nopeusrajoituksia ja tarpeeksi alhaisia nopeuksia? Onko ollenkaan selvitetty miten esimerkiksi erilaisilla joukkoliikenteen ratkaisuilla, liityntäparkkien ja etätyön lisäämisellä sekä työaikojen porrastamisella voidaan vähentää yksityisautoilua.

Luonnon kannalta 0-vaihtoehto lienee vähiten tuhoava.

Mielipide V: Tampereen kaupunkiseudulle on tullut uudet EU:n ilmastosäädökset, joihin toimenpiteinä on todennäköisintä autoilun vähentäminen 50%:lla. Tällaiset uudet tiehankkeet eivät tue tätä tavoitetta. Mielipiteeni on, että uusien väylien rakentamisesta pidättäydytään. Tarvitsemme olemassa olevat metsät ilmaston suojelemisen lisäksi, myös asukkaiden terveyden kannalta. Metsällä on tutkitusti terveyttä edistäviä vaikutuksia eikä metsiä ole Pirkkalassa enää käytettäväksi uusia teitä varten. Metsien tuhoaminen liikennettä varten on suuressa ristiriidassa koko valtion ilmastopoliittikan kanssa.

Mielipide W: Omistamme kiinteistön 418-xxx-x-xxx osoitteessa x xx, 37560 Lempäälä. Omakotitalokiinteistö sijaitsee viimeisenä kiinteistönä osoite x:n pohjoispäässä. Tontti rajoittuu kolmelta sivulta Lempäälän kunnan omistamaan tonttiin. Kunnan kapean tonttikiilan pohjois- ja itäpuolella kulkee Valtatie 3 (E12). Yleiskuva kohteesta on esitetty kuvassa 1. *(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)*

Kuva 1. osoite x xx, 37560 Lempäälä (kiinteistö 418-xxx-x-xxx) sijainnista Valtatie 3 länsipuolella

Omistamamme kiinteistön pohjoispuolelle on rakennettu maavalli, jolla on tarkoitus suojata Valtatie 3 aiheuttamaa meluhaittaa tien lähistön asuinalueille. Myös kiinteistön eteläpuolella on rakennettu meluaitaa, jolla suojataan meluhaittaa kiinteistöille. Nämä melusuojuukset on esitetty kuvassa 2. Maavallin ja meluidan väliselle alueelle ei ole rakennettu ennestään mitään meluntorjuntaa kunnan tai valtion toimesta.

(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)

Kuva 2. Melun suojauksen sijoitus osoite x xx, 37560 Lempäälä (*kiinteistö 418-xxx-x-xxx*) pohjois- ja eteläpuolella. Huomioitavaa on, että melusuojien välisellä alueella ei ole rakennettu meluntorjuntaa ennestään kunnan tai valtion toimesta.

Alueella, jossa ei ole ennestään meluntorjuntaa sijaitsee useita omakotitaloja osoite x:n länsipuolella. Oman kiinteistöni pohjois- ja itärajalle olen rakennuttanut maavallin, jolla on tarkoitus suojata omaa kiinteistöäni melulta. Maavallin rakennutin omalla kustannuksellani ja siihen ajatettiin yli 50 rekkakuormallista täytemaata. Tarvittavan materiaalin suurella määrällä oli merkittävä vaikutus vallin kustannukseen yksityiselle kiinteistön omistajalle. Maavallin rakentamiseen osin kunnan maille on Lempäälän kunnan myöntämä lupa. Lisäksi osoitteet x x, x ja x -kiinteistöjen kohdalla on yksityisesti rakennettu matala meluvalli suojaamassa x:n kiinteistöjä. Yksityisesti rakennettujen melumaavallien sijainti on esitetty kuvassa 3.

(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)

Kuva 3. Yksityisen maavallin sijoitus osoite x xx, 37560 Lempäälä (*kiinteistö 418-xxx-x-xxx*) tontin pohjois- ja itäpuolella. Lisäksi kuvassa on maavalli, joka suojaa muita osoite x:n kiinteistöjä.

Osoite x xx, 37560 Lempäälä –kiinteistö sijaitsee huomattavasti korkeammalla kuin Valtatie 3. Sen takia maavalliin oli pakko käyttää paljon maa-ainesta, jotta valli suojaisi edes jollain tavalla kiinteistöä. Maavallin korkeiden rakennuskustannusten takia kiinteistön omistajilla ei ollut mahdollisuutta tehdä vallista korkeampaa. Arvion mukaan vallia tulisi korottaa noin 2 - 3 metriä, jotta melusuoja olisi kattavampi. Jälkikäteen kiinteistön omistajat ovat suunnitellut mahdollisuutta rakentaa vallin päälle lisäsuojaukseksi aitaa tai kivekorirakenteita, mutta kustannus on osoittautunut liian korkeaksi yksityishenkilöiden rahoitettavaksi.

Kiinteistön omistajina pidämme tilannetta jo nykyisellään epätasa-arvoisena, koska osoite x:n kiinteistöjen melunsuojausta ei ole toteutettu samalla, kun alueen pohjois- ja eteläpuolella on tehty melun suojausta. Meluhaitta kasvaa kaiken aikaa, kun liikennemäärät Valtatie kolmella kasvavat.

Kiinteistön osoite x xx, Lempäälä omistajina vaadimme, että kaikissa Valtatie 3 kehittämisen vaihtoehdoissa huomioidaan Lempäälän osoite x:n kiinteistöjen meluntorjunta. Kiinteistöt sijaitsevat hyvin lähellä valtatieä, ja meluntorjunta tulisi hyödyttämään koko Väinölän asuinalueita. Uutta meluntorjuntaa tulisi suunnitella yhdessä kiinteistöjen omistajien kanssa, ja silloin voitaisiin hyödyntää jo ennalta rakennettuja maavalleja uusien meluntorjuntakeinojen pohjana.

Vaihtoehdon 1 (uusi VT3 linjaus) toteutuessa melun vaikutus olisi hyvin dramaattinen osoite x xx, Lempäälä -kiinteistölle, koska uusi tieosuus kulkisi hyvin läheltä kiinteistön pohjoispuolella. Vaihtoehdon toteutuessa kaadettaisiin kiinteistön pohjois- ja mahdollisesti myös itäpuolelta puita, jotka ovat tällä hetkellä ainoa melusuoja kiinteistölle. (Jos ei huomioida itse rahoitettua meluvallia.) Tässä vaihtoehdossa meitä kiinteistön omistajina huolestaa erityisesti uuden tieyhteyden vaatimat liityntäkaistat, joista emme ole vielä nähneet tarkempia suunnitelmia.

Vaihtoehdon 2 (vanhan VT3 parantaminen) toteutuessa melu olisi hyvin dramaattinen osoite x xx, Lempäälä –kiinteistölle, koska vanha tieosuus levenisi ja melun lähde tulisi lähemmäs kiinteistöä. Vaihtoehdon toteutuessa kaadettaisiin kiinteistön itäpuolelta puita, jotka ovat tällä hetkellä ainoa melusuoja kiinteistölle. (Jos ei huomioida itse rahoitettua meluvallia.)

Mielipide X. Omistamme kiinteistön 418-xxx-x-x osoitteessa x x, 37560 Lempäälä. Tontti rajoittuu kahdelta sivulta Lempäälän kunnan omistamaan tonttiin. Kunnan kapean tonttikiilan pohjois- ja itäpuolella kulkee Valtatie 3 (E12). Yleiskuva kohteesta on esitetty kuvassa 1.
(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)

Kuva 1. Yleiskuva osoite x, 37560 Lempäälä (*kiinteistö 418-xxx-x-x*) sijainnista Valtatie 3 länsipuolella.

Omistamamme kiinteistön itäpuolelle on rakennettu maavalli, jolla on tarkoitus suojata Valtatie 3 aiheuttamaa meluhaittaa tien lähistön asuinalueille. Myös kiinteistömme etelä- ja pohjoispuolella on rakennettu meluaitaa, jolla suojataan meluhaittaa kiinteistöille. Nämä melunsuojakeinot on esitetty kuvassa 2. Maavallin ja meluaidan väliselle alueelle ei ole rakennettu ennestään mitään meluntorjuntaa kunnan tai valtion toimesta.

(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)

Kuva 2. Melun suojauksen sijoitus osoite x, 37560 Lempäälä (kiinteistö 418-xxx-x-xxx) pohjois- ja eteläpuolella. Huomioitavaa on, että melusuojien väliselle alueelle ei ole rakennettu meluntorjuntaa ennestään kunnan tai valtion toimesta.

Alueella, jossa ei ole ennestään meluntorjuntaa sijaitsee useita omakotitaloja osoite x länsipuolella. Kiinteistöjen omistajien toimesta osoite x itäpuolelle on rakennettu maavalli, jolla on tarkoitus suojata kiinteistöjä melulta.

Kiinteistömme (osoite x) lisäksi osoite x, x ja x –kiinteistöjen kohdalla on yksityisesti rakennettu matala meluvalli suojaamassa osoite x kiinteistöjä. Yksityisesti rakennettujen melumaavallien sijainti on esitetty kuvassa 3.

(kuva alkuperäisessä asiakirjassa)

Kuva 3. Yksityisen maavallin sijoitus osoite x-x, 37560 Lempäälä tonttien pohjois- ja itäpuolella.

Osoite x, 37560 Lempäälä –kiinteistö sijaitsee huomattavasti korkeammalla kuin Valtatie 3. Sen takia maavalliin oli pakko käyttää paljon maa-ainesta, jotta valli suojaisi edes jollain tavalla kiinteistöä. Maavallin korkeiden rakennuskustannusten takia kiinteistön omistajilla ei ollut mahdollisuutta tehdä vallista korkeampaa. Arvion mukaan vallia tulisi korottaa noin 2-3 metriä, jotta melusuoja olisi kattavampi. Jälkikäteen kiinteistön omistajat ovat suunnitellut mahdollisuutta rakentaa vallin päälle lisäsuojaukseksi aitaa tai kivistä rakenteita, mutta kustannus on osoittautunut liian korkeaksi yksityishenkilöiden rahoitettavaksi.

Kiinteistön omistajina pidämme tilannetta jo nykyisellään epätasa-arvoisena, koska osoite x kiinteistöjen melunsuojausta ei ole toteutettu samalla, kun alueen pohjois- ja eteläpuolella on tehty melun suojausta. Meluhaitta kasvaa kaiken aikaa, kun liikennemäärät Valtatie 3:lla kasvavat

Kiinteistön osoite x, Lempäälä omistajina vaadimme, että kaikissa Valtatie 3 kehittämisen vaihtoehdoissa huomioidaan Lempäälän osoite x kiinteistöjen meluntorjunta. Kiinteistöt sijaitseva hyvin lähellä valtatieä ja meluntorjunta tulisi hyödyttämään koko Väinölän asuinalueita. Uutta meluntorjuntaa tulisi suunnitella yhdessä kiinteistöjen omistajien kanssa ja silloin voitaisiin hyödyntää jo ennalta rakennettuja maavalleja uusien meluntorjuntakeinojen pohjina.

Vaihtoehdon 1 (uusi VT3 linjaus) toteutuessa melun vaikutus olisi hyvin dramaattinen osoite x, Lempäälä –kiinteistölle, koska uusi tieosuus kulkisi hyvin läheltä kiinteistön pohjois- ja itäpuolella. Vaihtoehdon toteutuessa kaadettaisiin kiinteistön pohjois- ja mahdollisesti myös itäpuolelta puita, jotka ovat tällä hetkellä ainoa melusuoja kiinteistölle. (Jos ei huomioida itse rahoitettua meluvallia.) Tässä vaihtoehdossa meitä kiinteistön omistajina huolestaa erityisesti uuden tieyhteyden vaatimat liityntäkaistat, joista emme ole vielä nähneet tarkempia suunnitelmia.

Vaihtoehdon 2 (vanhan VT3 parantaminen) toteutuessa melu olisi hyvin merkittävä osoite x, Lempäälä –kiinteistölle, koska vanha tieosuus levenisi ja melun lähde tulisi lähemmäs kiinteistöä. Vaihtoehdon toteutuessa kaadettaisiin kiinteistön itäpuolelta puita, jotka ovat tällä hetkellä ainoa melusuoja kiinteistölle. (Jos ei huomioida itse rahoitettua meluvallia.)

Melusuunnittelussa tulee ottaa huomioon olemassa olevan rinteiden muoto ja heijastaa melu pois asutusalueista.

Mielipide Y. Pirkkalan omakotiyhdistykset OKYT ry on päättänyt edustajakokouksissaan jättää seuraavan lausunnon valtatie 3 parantamista koskevaan YVA-ohjelmaan. Yhdistys on päättänyt YVA-ohjelman vaihtoehtoon 0+ laajennettuna niin, että olemassa oleva moottoritie parannetaan kauttaaltaan Pirkkalan lentokentän liittymästä Lakalaivan kautta Kuljuun asti. Tämä on itseasiassa vaihtoehtojen yhdistelmä vaihtoehdosta 2, ilman suunniteltua 2-kehätietä.

Yhdistelmä voitaisiin toteuttaa kiireellisyysjärjestyksessä siten, että vaihtoehto 0+ osuus tehtäisiin heti ja seurattaisiin liikenteen kehitystä. Mikäli pullonkauloja esiintyy, siirryttäisiin tarpeen mukaan parantamaan muita osuuksia.

Tarkastelemme asiaa useasta näkökulmasta yleisellä tasolla. Näitä ovat asukkaiden, ympäristön, kuntien ja yhteiskunnan näkökulmat. Yksityiskohtaisemmin ja laajimmin tarkastelemme eri tievaihtoehtojen vaikutuksia Pirkkalan asukkaiden ja asukasyhdistysten kannalta.

Kaikissa vaihtoehdoissa melu on pahin haitta. Kaikkein eniten uutta melua asutukseen tuo vaihtoehto 1, jossa ns. Puskiaisten moottoritien oikaisu toisi laajan kahden moottoritien liittymät korkeine ylikulkusiltoineen Järvenpään ja Takamaan alueelle aivan asutukseen kiinni. Koska detaljikuvia silloista ja liittymästä ei ole, oletamme niiden olevan korkeampia kuin moottoritieillä olevat nykyiset pelkät ylikulkusillat. Tämä aiheuttaa äänen kulkeutumista yli lähiasutuksen ja jopa kauemmaksikin. Näin ollen melusteet tulee olla riittävät ja hyvin suunnitellut. Melusteet eivät saa viedä kuitenkaan liikaa tilaa, jotta ahtautta saadaan hillittyä. Suurimmat meluhaitat koituvat Takamaan, Järvenpään ja Kurikan alueelle. Entisten väylien parantamisessa melualueita on vähäisemmässä määrin myös muualla. Uusien väylien rakentamisessa muita haittavaikutuksia, erityisesti Puskiaisten oikaisussa ovat pöly, arseeni, valosaaste ja tärinä osin rakennusaikana ja sen jälkeen.

Suunnittelualue on yksi tärkeimmistä maakunnallisista ulkoilu- ja virkistysalueista. Siellä sijaitsevat Taaporinvuoren - Kurikkakallion Suomen 100-vuotisjuhlan kunniaksi nimitetty luontohelmi. Aleen läpi kulkee Lempäälästä Pirkkalaan kulkeva Birgitan polun retkeilyreitit kotineen ja laavuineen. Mikäli uudet tiet rakennetaan ristikkäin, yhtenäinen virkistysalue tuhoutuu. Asia on vakava Pirkanmaan asukkaiden kannalta. Pirstoutuminen vältettäisiin nykyisten väylien laajentamisella leventämisellä.

Pirkkalan ja Lempäälän väliseen metsään suunnitellaan myös oikorataa ja järjestelyratapihaa. Tämä asia ei tule riittävästi esiin YVA-ohjelman vaihtoehtojen kartoista. Katsomme, että radan mahdollista rakentamista tulisi tarkastella yhtenäisesti teiden kanssa. Sikäli kun uusien teiden rakentamiselle olisi 50 vuoden tähtäimelle vielä tarvetta, pitäisi tievaihtoehtoissa olla esillä myös ratojen ja teiden rakentamisesta yhteen putkeen. Mikäli oikorata rakennetaan, täytyisi huoltotie radan rinnalle tehdä joka tapauksessa. Tämä taas sinetöisi virkistysalueen tuhon.

Yhteiskunnallisesta näkökulmasta väestönkasvu kääntyy laskuun vuodesta 2031, mikä käy ilmi 2019 syyskuussa julkaistusta barometreista. Tämä tulee ottaa huomioon teiden suunnittelussa. Kun valtatie 3 ns. Puskiaisten oikaisu ja 2-kehätietä suunniteltiin Pirkanmaan maakuntakaava 2040:een, oli maakunnan väkiluvun kehitysennuste erilainen. Maakuntakaavan ennuste kasvua Pirkanmaalle oli vuoteen 2040 mennessä 120 000

asukasta. Tilastokeskuksen uuden tutkimuksen mukaan väestön kasvu olisi vain noin 23 000 asukasta. Kasvua eniten on Tampereella. Voimakkaimmin väestö vähenee eri maakunnissa kaikkialla paitsi muutamassa eteläisessä kasvukeskuksessa. Käsittääksemme tämä merkitsee Tampereen ohitusliikenteen vähenemistä. Tätä korostaa myös jyrkästi vanheneva ikärakenteemme, työssäkäyvän väestön väheneminen ja mökkeilyn suosion lasku. Liikkumistarpeen vähenemistä puoltaa myös etätyön yleistyminen. Väestöennusteen jyrkkä muutos tulee ottaa huomioon teiden suunnittelussa. Voidaankin kysyä, tarvitaanko uusien ohitusväylien rakentamista? Sama koskee lentokentälle johtavia väyliä. Hiilijalanjäljen seurauksena lentoliikennettä varsinkin lyhyillä etäisyyksillä tullaan vähentämään.

Koska valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ovat korostaneet olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä ja yhtenäisten alueiden tärkeyttä, tukisi kolmostien säilyttäminen nykyisessä urassaan valtakunnallista suunnittelua parhaiten. YVA-ohjelmaan olisi näin laajassa hankkeessa ollut tärkeää tuoda eri vaihtoehtojen kustannusvertailua, missä olisi myös selvitystä tiestön korjausvelasta

Yhteenvetona toteamme, että useat näkökohdat puoltavat nykyisen moottoritien parantamista kauttaaltaan. Haitat ovat pienimmillään vanhaa moottoritietä parannettaessa. Ulkoilu- ja virkistysalueita ei tulisi pilkkoa. Uusiin väyliin ei ole barometrienkaan valossa tarvetta eikä rahoitusta. Olemassa olevien väylien korjausvelka vaatii toimenpiteitä ja rahoitusta.

Mielipide Z. Hanke asiakirjoista löytyy seuraava mielestäni virheellinen ja harhaanjohtava teksti: Tien rakentaminen aiheuttaa hiilinielun vähenemistä pahimmillaan noin 10 km:n matkalla 100 metrin leveydeltä eli tällöin hiilinielu menetettäisiin noin 100 hehtaarin alalta. Suhteutettuna vuosittaiseen päätehakkuiden pinta-alaan noin 170 000 hehtaaria tien alle jäävän hiilinielun merkitys on nielujen kannalta vähäinen. Siten tien rakentamisella ei aiheuteta todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia hiilinielun kannalta eikä sitä näin ollen ole tarpeen tarkastella arvioinnissa.

Vertailu ontuu pahasti siinä mielessä, että tekstissä mainittu hakkuuala ei poistu metsätalouskäytöstä, vaan sinne istutetaan/tai syntyy luontaisesti uusi metsä, jonka hiilinielu on tyypillisesti suurimmillaan 20 - 50 vuoden kuluttua hakkuusta. Sen sijaan suunniteltu tielinjaus VE1 poistaa hiilinielun yli 100 hehtaarin alueelta lopullisesti. Suomen metsäala pienenee noin 0,1% vuodessa ja tämä johtuu valtaosin rakentamisesta. Tampereen seudulla hiilinielun poistuminen rakentamisen vuoksi on ollut viime vuosina erityisen runsasta.

VE1 pirstoisi myös pahasti laajan metsäalueen Sääksjärven ja Pirkkalan välillä ja olisi omiaan heikentämään monien lajien kuten esimerkiksi metsäkanalintujen elinmahdollisuuksia. Myöskin tässä suhteessa nykyisen valtatieparantaminen olisi paras vaihtoehto.

Kehätie 2 pirstoisi myös pahasti laajempaa metsäaluetta ja vaikuttaisi samansuuntaisesti kuin VE1. Uuden 2-kehätien rakentaminen edellyttäisi tarkempaa tietoa Pirkkalan lentokentän tulevaisuudesta. Mahdollinen tunnin rata Vantaalta Helsinkiin ym. voi näivettää lentokentän toiminnan matkustajakenttänä. Nyt suunnittelu näyttää tapahtuvan ilman minkäänlaista kokonaisnäkemystä tulevaisuudesta.

Vt3:n linjausvaihtoehdoista mielestäni nykyisen tien parantaminen VE2 on paras vaihtoehto ympäristön kannalta.

Pirkkalan keskustan paikallisyhdistys ry on päättänyt antaa seuraavan lausunnon valtatie 3 parantamista koskevaan YVA-ohjelmaan:

Yhdistys on päättänyt YVA-ohjelman vaihtoehtoon 0+ laajennettuna niin, että olemassa oleva moottoritie parannetaan kauttaaltaan Pirkkalan lentokentän liittymästä Lakalaivan kautta

Kuljuun asti. Tämä on itseasiassa vaihtoehtojen yhdistelmä vaihtoehdosta 2, ilman suunniteltua 2 kehätietä.

Yhdistelmä voitaisiin toteuttaa kiireellisyysjärjestyksessä siten, että vaihtoehto 0+ osuus tehtäisiin heti ja seurattaisiin liikenteen kehitystä. Mikäli pullonkauloja esiintyy, siirryttäisiin tarpeen mukaan parantamaan muita osuuksia.

Perusteluksi esitämme seuraavaa:

Kaikissa vaihtoehdoissa melu on asukkaiden kannalta pahin haitta. Kaikkein eniten uutta melua tuo vaihtoehto 1. (Puskiaisten oikaisu), jossa moottoriteiden liittyessä toisiinsa rampit ja sillat nousevat nykyisen moottoritien yläpuolelle. Näin melu kulkeutuu yli Takamaan, Järvenpään ja osittain Kurikan asuinalueiden, jopa yli Suupan (*Pirkkalan kuntakeskus*). Melun tarkastelua haittaa puutteet suunnittelussa, koska tässä vaiheessa ei ole tarkkoja kuvia liittymistä ja ennen kaikkea silloista ja niiden korkeuksista. Melua syntyy uusille alueille, jos kehätie toteutetaan. Melua on sekä rakentamisen aikaan, että teiden valmistuessa. Yhdistys esittää, että meluaitojen laatuun ja meluaitojen korkeuksiin kiinnitetään suurta huomiota. Meluaidoissa tulee käyttää uusinta käytettävissä olevaa tekniikkaa ja rakenteita. Meluaidat eivät saa viedä tiiviisti rakennetuilla alueilla liikaa tilaa. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 melua on torjuttava myös arvokkaiden virkistys- ja ulkoilupolkualueilla.

Muita haittoja vaihtoehdoissa 1 ja 2 ovat rakentamisessa ja toteutuksen jälkeen ovat ilmansaasteet, pöly, arseeni, valosaaste ja tärinä. Näiden ehkäisyssä tulee käyttää parasta saatavilla olevaa tekniikkaa. Samoja ongelmia tulee poistaa myös 0+ ja täydellisessä vanhan moottoritien parantamisessa.

Suunnittelualue on yksi tärkeimmistä maakunnallisista virkistys-, ja ulkoilualueista. Siellä sijaitsevat mm. Birgitanpolku ja Kurikkakallion-Taaporinvuoren luontohelmialue ulkoilureitteineen. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 nämä alueet tuhoutuvat. Melko yhtenäinen laaja metsäalue pirstoutuisi, jonka pitämistä yhtenäisenä valtakunnalliset suunnitteluohjeetkin yleisellä tasolla vaativat. Luonnon monimuotoisuus, useat rantakaavalla, luonnonsuojelulain sekä metsälain suojaamat alueet tuhoutuisivat tai menettäisivät merkitystään. Erityisesti Pulkajärven Natura-alue jäisi eristyksiin, joka on myös ollut ainoita hiljaisia paikkoja Pirkkalassa.

YVA-ohjelmassa ei ole riittävästi huomioitu alueelle suunniteltua oikorataa ja järjestelyratapihaa. Tämä olisi voinut olla omana vaihtoehtonaan niin, että rata olisi voinut kulkea samassa aukossa. Näin voisi vähentää alueen pirstoutumista.

Maakuntakaavan vuoteen 2040 ulottuvassa aikajaksossa on ennustettu väestön kasvua Pirkanmaalle noin 120 000, mikä on suunnitelmien lähtötilanne. Syyskuussa 2019 Suomen tilastokeskuksen ennusteessa Pirkanmaan asukasluvun kasvu on vain n. 23 000 asukasta. Koko valtakunnan asukasmäärä kääntyy laskuun noin vuonna 2031. Pirkanmaalla asukasluku kääntyy laskuun 2030-luvun loppupuolella. Näiden tietojen valossa uusien väylien rakentamiseen ei ole tarvetta.

Työssä olevan väestön määrä laskee ja sosiaalimenot nousevat. Uusia väyliä on verorahojen suuntautuessa muualle vaikea toteuttaa, ja pääpaino siirtyy olemassa olevien teiden parantamiseen asteittain pullonkaulat ensin. Valtakunnallisessa suunnittelussa yleisesti on vuosien varrella todettu, että ensisijaisesti tulisi hyödyntää olemassa olevat rakenteet. Tämä on myös taloudellista, ekologisesti kestävä ja pienentää pirstoutumista sekä vähentää uudistumattoman kiviaineksen murskausta.

Suomen pyrkimystä saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä eivät tue uusien väylien rakentaminen laajalle metsäalueelle. Uudet väylät toisivat paljon muita katuja ja rakennuksia. Mahdollinen uusi ajattelu kompensoida luonnon monimuotoisuuden menetystä

muilla alueilla ei ole mahdollista. Lähiseudulla ei sellaisia ole ja metsän hiilinieluja ei alueelta löydy lisää.

Lentokentälle suunniteltu kakkoskehätie ei ole tarpeellinen. Ilmastosyistä lyhyen matkan lentoliikenne tullaan minimoimaan. Pääpaino asetetaan Tampereelta Helsinkiin ja Tikkurilan kautta lentokentälle tunnin junayhteyteen kumpaankin suuntaan. Näin ollen Pirkkalan lentokenttää kehitettäneen muuhun käyttöön sekä lentoliikenne kentältä ja henkilöautoliikenne kentälle vähennee. Olemassa olevien väylien kunnossapitoa tulee parantaa ja korjausvelkaa niissä pienentää.

Edellä lueteltuihin näkökohtien perusteella pidämme vaihtoehtojen 0+ ja 2 yhdistelmää ilman kakkoskehätietien rakentamista sopivimpana.

Mielipide Ä. Olen tutustunut ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Hankkeen lähtökohtana näyttäisi hankkeen kuvauksen perusteella olevan se, että kuvataan valtatie 3 ongelmana olevan Tampereen kaupunkiseudulla liikenteen välityskyvyn riittämättömyys. Liikenteessä kuvataan olevan suuria sujuvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Sääksjärven ja Tampereen eritasoliittymien kohdalla kuvataan olevan myös liikenneturvallisuuspuutteita.

Suunnittelualueella on maakunnallisestikin merkittäviä virkistysalueita kuten esim. Taaporinvuori-Iso Naistenjärvi-Kurikkakallio. Lempäälän ja Pirkkalan välillä on laaja yhtenäinen varsin rakentamaton metsäalue, jossa on, kuten arviointiohjelmassa todetaan, hiljaisuutta ja monipuolisia luontoarvoja. Metsäalueella risteilee runsaasti virkistysreittejä. Niistä erityisesti on mainittava Birgitan polku, jota pitkin allekirjoittanutkin usein patikoi. Suunnittelualueen virkistysreitillä on tauko- ja nuotiopaikkoja, kotia ja laavuja yöpyjiä varten. On huomioitava erityisesti myös arviointiohjelmassa kuvatut luonnonsuojelualueet sekä Pulkajärven Natura-alue.

Etenkin hankkeen vaihtoehto 1, mutta myös vaihtoehto 2 pirstovat huomattavasti metsäalueen.

Luonto vaikuttaa positiivisesti terveyteen ja hyvinvointiin. Luonnon fyysisiä vaikutuksia on todettu olevan mm. sykkeen ja verenpaineen lasku, vastustuskyvyn parantuminen ja matalampi riski sairastua sydän- ja muistisairauksiin. Luonnossa liikkumisella on todettu olevan myös psyykkisiä terveysvaikutuksia, mm. mielialan kohentuminen, stressitason aleneminen, virkistyminen ja rentoutuminen.

Metsän terveyshyödyt liittyvät osittain ilmeisesti siihen, että metsässä altistutaan melulle ja ilmansaasteille vähemmän. Mitä laajemmat metsäalueet, sitä vähemmän esim. melua.

Vaikka varsinainen tutkimusnäyttö metsän hyödyistä sairauksien hoidossa ja kuntoutuksessa on vielä suhteellisen vähäistä, niin terveillä henkilöillä saatujen tulosten pohjalta voisi olettaa, että metsää voitaisiin hyödyntää myös sairauksien hoidossa ja kuntoutuksessa. On esitetty, että metsän terveyshyödyissä on merkittävää potentiaalia kansanterveyden edistämisessä.

Laajan metsäalueen pirstominen vaikuttaa haittaavasti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Paitsi ihmisiin, niin hankkeen vaihtoehdot 1 ja 2 eivät voi olla myöskään vaikuttamatta luonnonoloihin, eläimiin ja kasvistoon. Valitettavasti suojelumääräykset eivät tule riittämään vaihtoehtojen 1 ja 2 aiheuttamien ongelmien ehkäisyyn.

Arviointiohjelmassa todetaan, että suunnittelualue kuuluu ns. arseeniprovinssiin. Onko vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta varmuus, että töiden yhteydessä mahdollisesti vapautuva arseeni ei leviä ilman tai hulevesien mukana ympäristöön?

Liikennemäärien osalta on arviointiohjelmassa todettu seuraavia lukuja.

Keskivuorokausiliikenne (KVL) v. 2018 Puskianen-Sääksjärvi 43 000, arvio vuodelle 2030

nykyisen kaltaisella maantieverkolla 65 500 eli lisäys 52 %. Vastaavat luvut Pirkkala-Linnankorpi 43 700 - 55 200, + 26 %, Lentokenttä-Pirkkala 5500 - 8200, +49 %.

Näin suuri liikennemäärän lisääntyminen vaikuttaa nykytiedon perusteella yläkanttiin arvioidulta.

Ensinnäkin raideliikennettä ollaan lisäämässä (lähivuoroja lisätään ja esim. ns. tunnin juna -hanke). Suomen väestömäärän on arvioitu kääntyvän laskuun jo 2030-luvun alkupuolella vähentäen Pirkanmaan läpikulkuliikennettä. Myös väestön ikääntyminen ja työssäkäyvien väheneminen on huomioitava liikennemääräennusteessa. Esitettyjen liikenneturvallisuuspuuteiden osalta ei tarvita niin massiivisia toimenpiteitä kuin hankevaihtoehdot 1 ja 2. Paikalliset nykyisen moottoritien parantamistoimenpiteet riittävät.

Mikä on Pirkkalan lentokentän käyttöaste tulevaisuudessa? Pirstovatko raideliikennesuunnitelmat metsäaluetta entisestään? On myös huomioitava, että Pirkkala kannattaa teiden rakentamista nimenomaan siksi, että se saa laajat alueet kaavoitettavaksi ja yritystontteja myytäväksi väylän varrelle. Näiden ympäristövaikutusten arvioinnin pitäisi kuulua samaan pakettiin, koska rakentamisen myötä luontoaluetta häviää paljon laajemmalti kuin väylän rakentamisen vuoksi. Pitäisi miettiä kokonaiskuvaa ja koko hankkeesta aiheutuvia kustannuksia.

Valitettavasti kun vastakkain ovat ekologiset arvot ja taloudelliset intressit, niin useimmiten ekologia häviää.

Kannattaako muutamien ajominuuttien takia uhrata valtava määrä luontoa, luontoa, joka jo on arvo sinällään ja joka on monipuolinen terveyden ja hyvinvoinnin lähde?

Yhteenvetona esitän, että hankkeen vaihtoehto 1 on ehdottomasti hylättävä. Myöskään vaihtoehto 2 ei ole kannatettava. Vaihtoehto 0+ nykyisen moottoritien parantamistoimenpitein on kannatettavin vaihtoehto.

Mielipide Ö. Valtatie 3 tulee toteuttaa vaihtoehto 0+ mukaisesti. Suunnitteluun tulee ottaa mukaan tien ylläpitokulut.

Tampereen kaupunkiseudun 2-kehätielle paras vaihtoehto on vaihtoehto 0, jossa tielle ei esitetä parantamistoimenpiteitä. Tämäkin tie tarvitsee vuosittaiset ylläpitokustannukset.

Perustelut esityksille:

Pirkkala on pieni postimerkin kokoinen maapala. Se on jo nyt teiden ristiin rastiin pilkkomana ilman mitään maamerkkejä maisemalähtöisinä.

Tärkein perustelu on kuitenkin ilmasto ja sen lämpeneminen. Mehän ei pelasteta maailmaa muuttamalla toimintojamme. Mutta muuttuva ilmasto muuttaa kaikkien elämää, ja siihen muutokseen tulee tarttua nyt eikä joskus tulevien luottamushenkilökausien jälkeen. Tulevaisuus on nyt.

Mielipide AA. Vastustan suunnitteilla olevien VT1 ja VT2 maantieliikenneväylien toteuttamista hienolle Lempäälä-Pirkkalan erämaa-alueelle, koska se tuhoaa täysin ainutlaatuisen luontoalueen peruuttamattomasti. Kannatan VT0 vaihtoehtoa, jossa hyödynnetään olemassa olevia liikenneväyliä.

Pirkkalan lentokentän toiminta on hiljentynyt huomattavasti viime vuosina. VR:n suunnitelmat "tunnissa junalla Tampereelta Helsinkiin" ovat toteutumassa. Tikkurilassa on jo ratayhteys Helsinki-Vantaan kentälle. Näin ollen Pirkkalan kentälle riittävät nykyiset toimivat liikenneväylät. Pirkkalan kentälle pääsee mainiosti etelän suunnalta Lempäälässä Nurmen tietä ja Tampereelta läntistä moottoritietä pitkin.

Muutaman minuutin liikenteen ajansäästö VT1 ja VT2 vaihtoehdoilla ei ole perusteltua, kun huomioidaan niiden haittoja:

Hiilijalanjälki kasvaa ja sen merkittävyys on nykyisin kiistaton ja sen haittavaikutukset jatkuvat nykyiselläkin tasolla pitkälle tulevaisuuteen

Melusaaste luontoon kasvaa

Erämaan kaltainen hieno luontokokonaisuus pirstoutuu peruuttamattomasti

Nykyisten liikenneväylien sujuvuutta voidaan osin tehostaa esim. kiertoliittymillä, kuten esim.

Sääksjärvellä moottoritien ylittävällä sillalla Sääksjärven ja Hervannan suuntaan on juuri valmistumassa.

Lempäälän Hakkarin ja Pirkkalan liikuntahallin välillä, osin kaasuputki linjan vieressä, kulkee Pirkanmaan parhaiten huollettu ja eniten hiihdetty n. 20 km pitkä latu-ura. Viime talvena hiihtäjien määrä oli ennätysellinen. Hiihtäjiä oli jonoksi asti kumpaankin suuntaan, eivätkä hiihtäjien autot useinkaan enää mahtuneet Kuljun Asemakylän P-alueelle eivätkä oikein lähitien varsillekaan.

VT1 tai VT2 toteutuessaan vaatisi latu-uralle ylikulkusillat tai alikulkutunnelit paikkoihin, jossa rakennusaikainen maansiirtoliikenne risteäisi nykyisen Lempäälä - Pirkkala latuväylän kanssa. Myös mahdolliselle kivimurskaustoiminnalle metsäalueella tulee asettaa riittävät kivipöly- ja melusaasterajoitukset. Näin merkittävä kasvava kansanterveyttä ja hyvinvointia edistävä hiihtoharrastus voisi jatkua nykyisellä erinomaisella latu-uralla.

Kannatan täysin Aamulehdessä 15.10.2019 Mielipide sivulla B8 X X:n selkeästi perusteltua kirjoitusta otsikolla "Uusiin, turhiin väyliin ei ole varaa eikä tarvetta"

Pirkkalan Järvenpään Omakotiyhdistys ry Pirkkalasta haluaa kiinnittää seuraaviin YVA-asioihin huomion koskien suunnitelmia valtatie 3 parantamiseen.

Vaihtoehto VE1: Valtatien 3 uusi linjaus välillä Puskiasten etl-Pirkkala etl

Järvenpään omakotiyhdistyksen kantana on hylätä ko. tielinjaus seuraavin perustein:

Kyseinen tielinjaus Pirkkalan puolella suunnitelmien mukaan tulee asuinalueemme välittömään läheisyyteen siten, että Rajasalmen sillalta päin tultaessa toinen kaista erkanee nykyisen VT3 eteläpuolelta likimain Vähäjärven Järvenpäässä sijaitsevaa Seiväskorven peltoa vastapäätä olevalta alueelta Puskiäisiin päin ja Puskiäisistä tuleva kaista tulee VT3:n ylitse Vähä-Naistenjärven ja Seiväskorven pellon väliselle alueelle VT 3:n pohjoispuolelle kaartaen Seiväskorven pellon päällitse yhtyen VT3:een suuntana Rajasalmen silta.

Mikäli tämä VE1 -vaihtoehto toteutuu, on sillä seuraavia vaikutuksia. Kyseinen maasto ylikulkusillan kohdalla nykyisen VT3 tien tasolla on n. 135 - 140 m merenpinnan yläpuolella ja ylimenevä silta todennäköisesti tulee 147 m:n korkeuteen merenpinnasta. Kyseinen kohta on huomattavasti korkeammalla kuin Vähäjärven Järvenpään asuinalueemme. Erämiehentie, joka on lähinnä, on n. 120 metriä merenpinnasta ja siitä mentäessä kohti kuntakeskusta (*Suuppa*) maa laskee ollen Sienimetsäntiellä jo n. 110 metriä merenpinnasta. Vastaavasti kuntakeskus on n. 95 - 100 m merenpinnasta. Täten tulevalta ylikulkusillalta rampeineen kantautuva liikenteen melu ja pienhiukkaspäästöt, jotka aiheuttavat mm. astmaatikoille ongelmia, eivät kohdistu vain lähimpiin taloihin asukkaineen vaan suureen osaan Vähäjärveä, Takamaata, Kurikkaa ja kuntakeskusta. Ylikulkusillan jälkeen tien kaartuessa Seiväskorven pellon päälle tulee matka lähimpiin taloihin lyhenemään oleellisesti. Puskiäisistä päin tultaessa ylikulkusillalle lähestyvän liikenteen nopeus ennen kaarretta pienenee ja sillan jälkeen nopeudet kiihdytyksineen jälleen kasvavat tien liittyessä VT3:en. Tällöin liikenteestä aiheutuva melu ja päästöt kasvavat huomattavasti aiheuttaen kauaskantoisia haittoja alueen asukkaille sekä kuormittaen mm. kuntaa lisääntyvien tiestä aiheutuvien terveysmenojen myötä.

Puskiainen Pirkkala tielinjaus kulkee arseenipitoisen kallioaineksen kautta. Mikäli tie toteutuisi, tulee tietä rakennettaessa huomioida arseeni ja louhintatöiden aikana estää arseenipitoisen kivipölyn kulkeutuminen tuulten mukana sekä estää myös arseenipitoisten pintavesien kulkeutuminen asuinalueille. Louhinnasta irtoava arseenipöly on ympäristömyrky, jota emme halua hengittää emmekä halua sen laskeumia ympäristöömme.

VE1 toteutuessaan tuhoaa ihmisten virkistys- ja retkeilyalueet halkoessaan nyt lähes asumattomat, luontoarvoiltaan merkittävät erämaa-alueet. Asukkaille on tärkeää, että voimme marjastaa, sienestää ja samoilla lähimetsissämme sekä saada sieltä niin henkistä kuin fyysistä voimaa arkisen kiireen keskelle. Tien toteutuessa ko. alueita ei enää ole, koska tien myötä niin Pirkkalan kuin myös Lempäälän kunnan intressit ovat kaavoittaa metsäalueet kokonaan teollisuuden tarpeisiin. Tällöin ilmastolle tärkeät hiilinielut katoavat ja ilmastolle epäsuotuisa hiilijalanjälkemme kasvaa joutuessamme ajamaan kauaksi etsiessämme vastaavia retkeilyyn, marjastukseen ja ulkoiluun sopivia alueita.

VE1 toteutuessaan laskee asuinalueemme viihtyisyyttä, arvostusta ja asuntojemme arvoa lisääntyvän melun, valo- ja ilmansaasteiden myötä.

Mikäli ko. vaihtoehto toteutuu vastustuksestamme huolimatta, tulee liikenteestä aiheutuvaan meluun ja sen torjuntaan sekä pienhiukkaspäästöihin kiinnittää huomiota ja toimia sen mukaisesti rakentaen mm. riittävän suuret melusteet. Tällöin pelkkä tietokonemallinnus melun suhteen ei riitä vaan pitää myös jalkautua ja suorittaa kenttämittauksia. Tietokonemallinnuksessa täytyy myös ottaa huomioon nastamelu. Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot (55 dB/45 dB) eivät saa ylittyä missään kohdin asuinalueillamme niin päivin kuin myös öin.

Nyt nykyisillä, huonosti toteutetuilla osittain rakennetuilla meluvälillä ei tämä vaatimus edelleenkään täyty.

Vaihtoehto VE0+ Nykyisen valtatie 3 vähäinen parantaminen

Kannatamme vaihtoehto VE0+ eli nykyisen valtatie 3 vähäistä parantamista sillä edellytyksellä, että meluntorjunnan toteuttaminen laajennetaan koskemaan myös väliä Rajasalmen silta - Lakalaiva rakentaen koko matkalle riittävän korkeat melusteet. Nykyiset melusteet Takamaan ja Vähäjärven Järvenpään kohdallamme ovat puutteelliset ja riittämättömät ja tiestä aiheutuva liikenteen melu ei täytä Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisia melun ohjearvoja.

Vaihtoehto VE2 nykyisen tien parantaminen välillä Kuljun eritasoliittymä - Pirkkalan etl

Mikäli vaihtoehto VE2 toteutuu ja Pirkkalan eritasoliittymien ja Lakalaivan välille toteutetaan sekoittumiskaistat eli Takamaan ja Vähäjärven Järvenpään kohdalle tulee kolmannet kaistat, tulee suunnitelmissa ja toteutuksessa paneutua eritoten liikenteen aiheuttaman meluntorjuntaan rakentaen riittävän korkeat meluaidat niin Pirkkalan Vähäjärvi Järvenpään kuin myös Takamaan kohdalle.

Tässä vaihtoehdossa esitetään myös kehätie 2:n toteuttaminen, joka toteutuessaan tulisi myös tuhoamaan tärkeitä luontokohteita ja pirstomaan osaltaan erämaa-alueita. Emme kannata tätä esitystä.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Pirkanmaan liitto sekä Liikennevirasto ovat laatineet yhteistyössä Tampereen läntisen ratayhteyden suunnitelman. Työ on Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 taustaselvitys. (Tampereen läntinen ratayhteys Selvitys maakuntakaavaa varten, Liikenneviraston suunnitelmia 1/2016). Kts. myös Pirkanmaan maakuntakaava 2040 Tampereen läntiset väylähankkeet'.

Suunnitelmissa esitetään uuden Tampereen läntisen ratayhteyden rakentaminen rakentamalla oikorata, joka erkanee pääradasta Lempäälän Kuljussa ja kulkee Tampere-Pirkkalan lentoaseman kautta valtatie 3:n viereen jatkuen Pyhäjärven ylitse Ylöjärvelle.

Samalla esitetään Tampereelta järjestelyratapihan siirto nykyisestä paikasta oikoradan varrelle Lempäälään.

Vaadimme ehdotuksen VE1, valtatie 3 uusi linjaus välillä Puskiastian etelä - Pirkkala etelä poistamista kokonaan suunnitelmista, ja mikäli tarvetta tieoikaisulle kuitenkin on, niin sen siirtämistä menemään tulevan Lempäälä-Pirkkala-Ylöjärvi pääradan vieritse (läntinen ratayhteys). Tällöin tiestä ja radasta aiheutuvat rakennuskustannukset ja ympäristö- ja meluhaitat tulevat yhtäaikaaisesti minimoitua. Koska tuleva rata on linjattu menemään Tampere-Pirkkala lentokentän kautta, niin on luonnollista, että mahdollinen tuleva tielinjaus noudattaa radan linjausta palvellen näin samalla rahti- ja henkilöliikennettä. Tällöin kehätie 2:lle ei myöskään ole tarvetta.

Tässä esityksessä maankäyttötarve on mahdollisimman vähäinen eikä se pirstoisi ja hävittäisi olemassa olevia vielä yhtenäisiä, asukkaille tärkeitä metsäalueita. Esitämme, että tämä vaihtoehto otetaan vakavasti uudelleen tarkastelun alle ja viranomaiset yhdessä vievät tätä esitystä eteenpäin.

Mielipide CC: Vastustamme voimakkaasti hanketta ja kyseenalaistamme sen tarpeellisuuden ja oikeellisuuden. Mielestämme ei ole mitenkään perusteltua tuhota alueen luontoa, sekä ulkoilu- ja liikuntamaastoja muutaman minuutin näennäisen aikasäästön vuoksi, jota ei ole pystytty riittävästi perustelemaan tai todentamaan. Mielestämme ainoa järkevä toimenpide on parantaa jo olemassa olevaa VT3.

Suunniteltu 2-kehä osuu liian lähelle jo olemassa olevaa asuinalueita. Tullessaan tie estää takapihan metsässä ja lähialueella mm. leikkimisen, lenkkeilyn, maastopyöräilyn ja retkeilyn. Tien rakentaminen tuhoaa luontoreitit ja vesistöt, Sipilän ja Sääksjärven alueen vilkkaasti käytetyn Birgitan polun ulkoilumaaston ja virkistysalueen. Iso tie vaikuttaa haitallisesti ympäristön siisteyteen ja tuhoaa arvokasta luontoa, sekä maisemaa.

Kyseinen reitti on suunniteltu yksinomaan parantamaan yksityisautoilu, kun kasvukeskuksissa olisi tärkeintä keskittyä parantamaan olemassa olevia reittejä ja joukkoliikennettä. Tien rakentaminen on ristiriidassa nykyisen luonnonsuojelua painottavan politiikan ja ilmastopolitiikan kanssa.

Vaikutukset eivät tule jäämään pelkkään tielinjaan, vaan se tuo kotimme lähiympäristöön varmasti myös teollisuutta, unohtamatta suunniteltua uutta 15 000 asukkaan asuinalueita Lempäälä-Pirkkalan rajalle.

Tien rakentamisesta ja myöhemmin ajoneuvoista aiheutuva melu aiheuttaa vakavaa haittaa, saasteista puhumattakaan. Melusaaste huonontaa kokonaisvaltaisesti elämänlaatua, nukkumista, liikkumista ja pihaelämää. Kotiamme ei ole rakennettu niin, että sen rakenteissa olisi huomioitu riittävä äänieristys. Moottoritien ja junaradan äänet kuuluvat jo nyt kahden kilometrin päästä sisälle. Tilanne pahenee oleellisesti, jos uusi tie rakennetaan kotimme läheisyyteen muutaman kymmenen tai - sadan metrin päähän. Räjähälytykset vaarantavat lisäksi talojen perustukset.

On myös yleisesti tiedetty ja tutkittu fakta, että liikenteen päästöt huonontavat sen lähellä olevan alueen hengitysilmaa aiheuttaen sairastumisia ja kohottaen jopa kuoleman riskiä. Ilmanlaadun huononeminen vaikuttaa oleellisesti alueen ihmisten sairastumisriskiin ja jo olemassa olevien sairauksien pahenemiseen.

Iso tie aiheuttaa myös suurella todennäköisyydellä vaaratilanteita. Liikennemassat osuvat lasten koulutielle ja muuttavat sen vaaralliseksi. Pihalla leikkivät lapset saattavat myös eksyä isolle tielle.

Emme hyväksy teiden rakentamista. Taloudellisesti luulisi olevan kannattavampaa korjata jo olemassa olevaa moottoritietä kuin puhkoa uutta tietä keskelle suota. Uusien teiden rakentamisen tarpeellisuutta kannattaa arvioida vasta kun olemassa olevat yhteydet on laitettu kuntoon. Myös lähiliikenteen kehittäminen mm. jo olemassa olevan rataverkon osalta kannattaa ensin arvioida.

Mielipide DD: Haluan esittää ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa: 6 otetta arviointiohjelmasta, joita kommentoin

1. Valtatien 3 uuden linjauksen ja 2-kehätien suunnittelujaksoon liittyy läntinen ratayhteysvaraus välillä Lempäälä - Ylöjärvi ja siihen liittyvä itä-länsisuuntainen yhdysradan varaus välillä Tampere-Pirkkala lentoasema - Peltolampi. Yhdysrata on suunniteltu osin maanpäällisenä ja osin tunnelissa. Ratavaraukset on esitetty Tampereen läntiset väylähankkeet raportissa (ELY-keskuksen raportteja 103/2014).

Kommentti 1: Väylähankkeisiin on laskettava mukaan myös alueen ratahankkeet ja arvioitava kaikkien hankkeiden yhteisvaikutus. Tampere-Pirkkalan lentokentän lentoliikenteen meluvaikutus on myös oleellinen alueella. Kaikkien em. liikenteen yhteisvaikutus on alueella kestävä.

2. Vähäjärvi ja Taaporinvuori - Iso Naistenjärvi ovat maakunnallisesti merkittäviä virkistysalueita suunnittelualueella. Lempäälään ja Pirkkalan välisellä metsäalueella on suuri virkistysellinen merkitys laajentuvan kaupunkiseudun tuntumassa laaja-alaisena rakentamattomana alueena, jossa on hiljaisuutta ja monipuolisia luontoarvoja.

Metsäalueella risteilee runsaasti virkistysreittejä. Niistä merkittävin on Lempäälän Birgitan polku, joka on merkitty ympyränmuotoisena 50 kilometrin patikointireittinä. Se sijoittuu suunnittelualueelle Sääksjärven länsipuolisella alueella ja ylittää valtatie 3 Ruskontien kohdalla. Suunnittelualueen virkistysreiteillä on taukoja nuotiopaikkoja, kotia ja laavuja yöpyjiä varten. Alueen asuinalueiden tuntumassa on paljon lähivirkistysalueita ja lähiliikuntakohteita, joilla on suurta merkitystä asukkaiden jokapäiväisessä elämässä. (s. 28)

Kommentti 2: Erityisesti valtatie 3 oikaisu ns. Puskaisten oikaisu moottoritienä rikkoo oleellisesti ja kohtuuttomasti alueen virkistyskäytön. Kun tähän vielä lisätään moottoritien molemmille puolille tuleva kunnien, Lempäälän ja Pirkkalan, suunnittelema teollisuus- ja kaupan alueiden ja niihin kytkeytyvä paikallisten teiden verkosto, on yhteisvaikutus dramaattinen.

Pirkkalan päässä moottoritieoikaisun kohdalla sijaitsee Kurikkakallio, joka on arvokas lähivirkistysalue. Kun otetaan huomioon virkistysalueen ja luonnon tuhoutuminen, herää kysymys, mihin moottoritieoikaisua tarvitaan? Paljon tuottavampaa on panostaa taloudelliset resurssit digiteknologiaan ja sen myötä viestintäliikenteeseen.

Viittaa arviointiohjelman Kuvaan 11. Virkistys- ja ulkoilun kohteet suunnittelualueella. (s. 30)

3. Virkistys ja ympäristöarvot, vedet

Valtatien 3 YVA:ssa tutkittavan linjauksen välillä Puskiainen-Pirkkala pohjois-itäpuolelle jää Taaporinvuori – Iso Naistenjärvi -virkistysalue (V). Merkittävästi parannettava moottoriväylä Valtatie 3 Pirkkalan haarauma-Pirkkala välisellä alueella rajautuu pohjois- ja eteläpuolella osittain Vähäjärven virkistysalueeseen (V). Valtatie 3 Sarankulma-Lakalaiva rajautuu

eteläreunallaan osittain virkistysalueeseen (V).

Virkistysalueisiin liittyy suunnittelumääräys: Alue varataan yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava

virkistyskäyttödellytyksien säilyminen ja kehittäminen, alueen hyvä saavutettavuus sekä osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus virkistysalueella. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laatuun, alueen ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Taaporinvuori – Iso Naistenjärvi -virkistysalue sisältää myös Perimmäisen ja Pehkusuo luonnonsuojelualueet (S), joihin liittyy suojelumääräys: Alueella ei saa ryhtyä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja. Luonnonsuojelulain nojalla muodostettuja alueita koskevat suojelupäätöksessä annetut määräykset, ja alueiden toteuttamisesta vastaa ensisijaisesti valtio. Muiden alueiden osalta suojelun toteutus päätetään yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Valtatie 3 Puskiainen-Pirkkala (uusi moottoriväylä), 2-kehä Pirkkala-Sääksjärvi (uusi tie) sekä Valtatie 3 Sarankulma-Lakalaiva (merkittävästi parannettava moottoriväylä) risteävät ulkoilureitin kanssa. Ulkoilureitin merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät ohjeelliset ulkoilureitit. Ensisijaisesti merkinnällä osoitetaan tarve reitille. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureitin toteuttamisedellytykset osana maakunnallisesti ja seudullisesti toimivaa reitistöä. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota luonnonarvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kulutusta kestäville alueille.

Puskiaisen ja Lakalaivan eritasoliittymien välinen moottoriväylä halkoo Kurikan ja Taaporinvuori-Iso Naistenjärven virkistysalueita (V).

2-kehän Pirkkala-Sääksjärvi linjauksen pohjoispuolella on Pulkajärven Natura 2000 -alue, johon liittyy erityismääräys 17, joka koskee merkintää: Uusi tie: Pirkkala ja Lempäälä / 2kehä välillä Sääksjärvi– lentoasema. Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistuttava siitä, etteivät Pulkajärven (FI0337002) Natura-alueen läheisyydessä suoritettavat toimenpiteet yksin tai yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Erityistä huomiota tulee kiinnittää alueen vesitalouden säilymiseen.

Uusi tie (2-kehä Pirkkala-Sääksjärvi) sekä merkittävästi parannettava moottoriväylä (Valtatie 3 KuljuMarjamäki) risteävät viheryhteyden kanssa. Viheryhteyden merkinnällä osoitetaan taajamiin liittyvät olemassa olevat tai tavoitteelliset alueellisen virkistysverkoston ja/tai ekologisten yhteyksien kannalta erityisen merkittävät viheryhteydet. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee määrittää viheryhteyden tarkempi sijainti sekä varmistaa maastokäytävän riittävä leveys, jotta seudullisten viheralueiden ja ulkoilureittien muodostama verkosto voidaan toteuttaa riittävän yhtenäisenä kokonaisuutena. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laatuun, alueen ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. (s. 37)

Kommentti 3: Puskiasten oikaisun koillispuolella on suunnitellussa moottoritiessä kiinni Taaporinvuoren - Kurikkakallion Luontohelmi. Suomen Luonnonsuojeluliitto on valinnut tämän 500 hehtaarin alueen yhdeksi sadasta Luontohelmestä Suomen 100 juhluvuoden kunniaksi: Suomen 100 Luontohelmeä yhdistää luonnon kauneus.

Kokonaisuutta yhdistävät järvet ja purojen laaja verkosto. Korkeuserot ovat suuria. Taaporinvuoren - Kurikkakallion alueelta löytyy myös kosteikko- ja suoalueita, joihin kuuluu

muun muassa Pirkkalan suurin suo, Pehkusuo. Taaporinvuoren alue on lähellä suuria asutustaajamia. Sinne pääsee helposti myös ilman autoa.

Puskiastaisten oikaisun ja 2-kehän haarukkaan jää sekä Pirkkalan että Lempäälän puolelle luonnon puolesta arvokas Pulkajärven alue Natura-alueineen, Lempäälän Kaitajärven suosittu retkeilyalue sekä laaja polkujen ja latujen verkosto lampineen ja pienvesineen.

Maakuntakaavaan kuuluvia suunnittelu- ja suojelumääräyksiä on em. suunnitelmien myötä tällä alueella mahdoton toteuttaa.

Birgitan polku, joka on arvokas kulttuuri- virkistysreitti tuhoutuu Puskiastaisten oikaisun ja 2-kehän toteutumisen myötä. Lopullinen kuolinisku tälle melkein neitseelliselle maa-alueelle tulee viimeistään uusien rautatielinjausten ja järjestelyratapihan siirron mukana. Kaikki suunnitellut uudet väylät ovat kukin omassa maastokäytävässään sikin sokin.

Viittaa Kuvaan 31. Viherverkosto. (s. 55)

4. Ympäristöhallinnon maaperän tilan tietojärjestelmän (MATTI-rekisteri) mukaan suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsee mahdollisia pilaantuneen maan kohteita. Lisäksi suunnittelualue sijoittuu Etelä-Pirkanmaan–Kanta-Hämeen arseeniprovinssin alueelle. Alueella moreenimaan luontainen arseenipitoisuus on usein suurempi kuin maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointiin liittyvässä asetuksessa annettu kynnyksisarvo 5 mg/kg (VNa 214/2007). (s. 56)

Kommentti 4: Suunnittelualueen maaperässä on todettu arseenia mm. kaivoissa. Tätä ongelmaa on ratkaistu mm. kunnallisteknisin ratkaisuin. Koska alueella ei ole ollut laajoja infrahankkeita, ei arseenipitoisuuksiakaan ole tarkemmin tutkittu. Arseni on ympäristömyrky, joka aiheuttaa syöpää ja on näin ollen kansanterveydellinen riskitekijä erityisesti tällä alueella arseeniprovinssissa. On tärkeää tutustua joihinkin tutkimuksiin mm. ”Arseni Pirkanmaalla – esiintyminen, riskinarviointi ja riskinhallinta, RAMAS-hankkeen tärkeimmät tulokset” Toimittajat: Kirsti Loukola-Ruskeeniemi, Timo Ruskeeniemi, Annika Parviainen ja Birgitta Backman, Espoo 2007

”Arsenia kalliassa! ja mitä siitä sitten seuraa ...” Eeva-Liisa Hallanaro & Kirsti Loukola-Ruskeeniemi, Espoo 2014

On varmaa, että arseenilta suojautuminen suunnittelualueella vaatii ennakoimattomia taloudellisia uhrauksia eikä ihminen sittenkään ole suojassa sairauksilta.

5. Yhteisvaikutukset

Lähtökohtaisesti ympäristövaikutukset voimistuvat, mikäli hanketta ollaan sijoittamassa alueelle, jossa ennestään on jo ympäristöä kuormittavaa toimintaa. Hankkeen vaikutusalueelle sijoittuu paljon muita maankäytön kehittämisen liittyviä hankkeita. Niiden kanssa väylällä muodostuu todennäköisesti mm. maankäytön, liikenteen, luonnonympäristön, kulttuuriympäristön ja ihmisvaikutusten kannalta keskeisiä yhteisvaikutuksia.

Yhteisvaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida kaikki ne hankkeet, jotka yhdessä toistensa kanssa todennäköisesti voivat vaikuttaa käsiteltävänä olevan hankkeen ympäristövaikutusten merkittävyyteen. Uusi väylä itsessään aiheuttaa yhdessä ympäristön muuttumista kuin väylä yhdessä siihen kytkeytyvän maankäytön kanssa. Hankkeista yhteisvaikutuksista tarkastellaan esimerkiksi Lempäälän Sääksjärven kiviaineishanketta.

Kokoavana näkökulmana ekosysteemipalvelut: Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan yhtenä näkökulmana ekosysteemipalvelut. Niillä tarkoitetaan luonnon tuottamia aineellisia ja aineettomia hyötyjä ihmiselle, yhteiskunnalle ja muulle luonnolle. Työssä tunnistetaan keskeisimmät ekosysteemipalvelut ja arvioidaan vaikutukset niihin asiantuntija-arviona.

Lisätietoja: Ekosysteemipalvelut väylänpidossa ja liikenteessä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 53/2011. (s. 83)

Kommentti 5: Nykytutkimusten mukaan luonnolla ja erityisesti lähiluonnolla on terveyden kannalta mittavia positiivisia sekä fyysisiä että henkisiä vaikutuksia kuten myös sairauksia ennaltaehkäiseviä vaikutuksia. Onkin mielenkiintoista, miten nämä aineettomat hyödyt asetetaan rinnakkain arviointiohjelmassa taloudellisten hyötyjen kanssa? Millä tavalla tapahtuu esim. taloudellinen mittaaminen ja vertailu?

Viittaa Kuvaan 59. Suunnittelualueen rakentamattomilla alueilla on maakunnallista virkistysarvoa. (s. 88)

6: Luonnonsuojelulain 65 §:n mukaan hankkeen tai suunnitelman vaikutuksista Natura-alueelle on tehtävä asianmukainen arviointi, mikäli hanke tai suunnitelma yksin tai yhdessä muiden hankkeiden tai suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on liitetty Natura 2000 -verkostoon. (s. 93)

Kun tarkastellaan vaikutuksia ilmastonmuutokseen, hanke-YVA:ssa menetelmät arvioimiseksi eivät ole vakiintuneita. Hankkeiden ilmastovaikutuksissa tarkastellaan tyypillisesti liikenteen päästöjä, jotka lasketaan liikennemäärien ja päästökertoimien avulla. Pitkän ajan kuluessa liikenne sähköistyy ja muuttuu vähäpäästöisemmäksi. Näin ollen liikennemäärän kehityksen tarkastelun merkitys tulee korostumaan, koska sillä on vaikutusta energian kulutukseen. Tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinielujä. (s. 99)

Kommentti 6: Pirkanmaan liitto edellyttää kunnilta kaavoituksessa ilmastovaikutusten ja hiilitaseen arviointia. Kaikki seudun kunnat ovat sitoutuneet laatimaan strategisen yleiskaavan koskien maankäyttöä, asutusta ja liikennettä (MAL-sopimus). Maakuntakaavan toteutusvaihe pitää kytkeä kuntien strategiseen yleiskaavatyöhön, jolloin kaikkien muidenkin kuten tämän arviointiohjelman erilaiset vaikutusten arvioinnit ovat lähtökohdiltaan oikeita.

Yhteenveto:

Hankkeen toteuttaminen ei ole Väyläviraston tai Pirkanmaan ELY-keskuksen toteuttamisohjelmissa. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja yleissuunnittelun tavoitteena on muodostaa toimenpiteet tieosuuden kehittämiseksi todennäköisesti vaiheittain kohti tavoitetilaa. (s. 102)

Kommentti / yhteenveto:

Arviointiohjelma sisältää luetteloita yhteiskunnan arvomaailmasta ml. maakuntakaavan suunnittelu- ja suojelumääräykset, joita on mahdoton noudattaa toteutuksessa:

- eri hankkeiden ja jo toteutettujen infra-hankkeiden yhteisvaikutus
- virkistysalueisiin kohdistuva vaikutus
- luontoon ja kulttuurikohteisiin kohdistuva vaikutus
- ympäristömyrkköjen kuten arseenin vaikutus
- terveyteen ja sairauksien ennaltaehkäisyyn liittyvät vaikutukset
- ilmastovaikutus

Kannanotto / priorisointi:

Vaihtoehto 0+ on paras ja toteuttamiskelpoinen vaihtoehdolla 2 lisättynä siltä osin, kun nykyistä moottoritietä laajennetaan lisäkaistoilla nykyisessä maastokäytävässä.

Vaihtoehto 2 on toiseksi paras vaihtoehto ja toteuttamiskelpoinen tarvittaessa.

Vaihtoehto 1 ei ole toteuttamiskelpoinen millään mittarilla mitattuna.

Pirkkalan ympäristöyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry jättää seuraavan lausunnon koskien Valtatie 3 parantamista välillä Lempäälä–Pirkkala.

Esitetyistä vaihtoehtoista yhdistykset kannattavat 0+ vaihtoehtoa. 2-Kehää ei ole tarvetta rakentaa. Vaihtoehdon 2 yhteydessä on kuitenkin esitetty useita liikenneturvallisuutta parantavia toimia. Ne tulisi toteuttaa jo nykyisille teille.

Perustelemme mielipidettä seuraavassa eri näkökulmista, 1. yhteiskunnallisesta näkökulmasta, 2. väestö- ja liikennepoliittisesta näkökulmasta sekä 3. Ihmisen, elinympäristöjen ja luonnon näkökulmasta.

1. Yhteiskunnallinen näkökulma

1.1 Uudet tielinjaukset eivät ole kestävien arvojen mukaisia, eivätkä ne tue ilmastotavoitteiden saavuttamista

Maakuntakaavan suunnittelun aikoihin muun muassa ilmastonmuutos, hiilinielut ja ekologisuus olivat mukana vain juhlapuheissa, vailla konkretiaa. Suomalaisten arvot ovat sen jälkeen muuttuneet ennätystahtia, jonka osoituksena peräti 75 prosenttia kansalaisistamme asettaa luonnon talouden edelle.

Mielestämme tämä nyt vireillä oleva kaava toteutuessaan rikkoisi ihmisten arvoja tuhotessaan Pirkkalan kunnan viimeiset ehjät ja luonnoltaan monimuotoiset metsäalueet ja merkittävän hiilinielun. Alueella sijaitsee myös kunnan suosituimmat lähivirkistysalueet. Hallitus on linjannut, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Keskelle luontokohteita sijoitetut uudet tielinjaukset ovat ristiriidassa näiden tavoitteiden kanssa.

Uusien tielinjauksien tarve on Suomessa vähäinen, johtuen muun muassa väestön kasvun muuttumisesta. Arvojen muutos on ohjannut ihmiset suosimaan joukkoliikennettä, joka näkyy jo täysinä busseina ja junina. Vilkkaille raideosuuksille vuoroja lisätään kapasiteetin sallimissa rajoissa. Samaan aikaan auton omistaminen on varsinkin nuorison parissa vähentynyt. Etätyön suosio kasvaa palaverien siirtyessä suurelta osin verkkoon. Myös lentäminen kotimaassa on vähentynyt, ja Finnair onkin jo ilmoittanut vähentävänsä suoria kotimaanlentoja vuonna 2020. Merkittävää on myös Pirkkalan kentän matkustajamäärien väheneminen kolmasosaan maakuntakaavan valmistelun aikaisesta. Tämä vaikuttaa suoraan myös 2-kehän tarpeellisuuden arvioinnissa.

Kansanedustajien selvä enemmistö on ilmaissut haluavansa pitää koko Suomen asuttuna. Uusien teiden rakentaminen lisäisi eroja Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan reuna-alueiden kesken, joka olisi osaltaan vesittämässä hallituksen tavoitteita. Emme näe minkään seikan tällä hetkellä, eikä ennustetussa tulevaisuudessa, puoltavan uusia tie- tai junalinjauksia lentoasemalle.

Suomen tiestö on todella huonossa kunnossa ja määrärahoja sen parantamiseen ei tunnu löytyvän. Nyt olisikin tärkeätä sijoittaa näistä hankkeista säästyvät rahat jo olemassa olevan tiestön kunnossapitoon, jolloin muun muassa liikenneturvallisuudessa saavutettavat parannukset olisivat suuremmat ja palvelisivat laajasti yhteiskuntaa.

2. Väestö- ja liikennepoliittinen näkökulma

2.1 Uusille linjauksille ei ole todellista tarvetta

Kun valtatie 3:n niin sanottua Puskiaisten oikaisua ja 2-kehätietä suunniteltiin maakuntakaava 2040:een, olivat lähtökohdat hyvin erilaiset kuin nyt. Maakuntakaavan suunnittelu pohjautui Pirkanmaan 120 000:lle uudelle asukkaalle. Juuri julkaistun, Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan asukasmäärän kasvu on kuitenkin vain n. 23 000

asukasta. Arviosta on sulanut siis jo yli 80 prosenttia. Vuonna 2031 Suomen väkiluku lähtisi jo ennusteen mukaan laskemaan. Tämä historiallisen suuri muutos väestökehityksessä on pakko ottaa huomioon tarkasteltaessa näiden nyt suunniteltavien hankkeiden tarpeellisuutta.

Ruuhkat valtatie 3:lla Pirkkalassa ovat vähäisiä ja ne ajoittuvat aamuisin klo 7–8 ja iltapäivisin klo 16 - 17 välille, jolloin syys- ja talvipimeillä on useita kolareita. Näistä monien aiheuttajina ovat Kurikan- ja Sarankulman rampeista vauhdilla liikenteen sekaan pyrkivät autot. Kolareista on pääosin selvitty aineellisilla vaurioilla, sillä ruuhkissa vauhdit eivät ole kovin suuria. Muina aikoina liikenne sujuu hyvin ja on jopa verikkaista.

Mikäli uusia, nopeita tieyhteyksiä nyt rakennettaisiin, muun muassa yksityisautoilua tukemaan, olisi se nykyisessä maailmantilanteessa väärä viesti kansalaisille. Liikenteen kehittämisen painopiste tulisi nyt olla valtakunnallisissa liikenneverkkoratkaisuissa, ja niiden toteutus tulisi siirtää vahvasti raideliikenteeseen. Näkisimme läntisen kehäradan tärkeämpänä tulevaisuuden hankkeena kuin nämä nyt suunnitellut uudet tielinjaukset. Uusien valtakunnallisten tieverkkoratkaisujen kehittämistä tulisi siirtää ja keskittyä nykyisen verkon laadun ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Yksityisautoilu vähenee nyt itsestään, ja sitä kehitystä tulisi yhteiskunnan myös aktiivisesti tukea. Pienet ruuhkat auttavat tässä siirtymässä niiden toimiessa kannustimina.

Näkisimme, että Pirkkalan liikenneturvallisuutta eniten lisäävä toimi olisi tehdä niin sanotut sekoittumiskaistat Pirkkalan lentoaseman rampilta Helsingin moottoriteliittymään saakka. Tämä parantaisi liikenneturvallisuutta toisin, kuin VT3:n oikaisun tuomat uudet rampit aivan Kurikan liittymän vieressä. Moottoriteillä turvallinen ramppien väli tulisi olla useita kilometrejä, eikä siis useita rampeja kilometrillä.

3. Ihmisen, elinympäristön ja luonnonolojen näkökulma

3.1 Elinympäristöjen katoaminen ja pirstoutuminen, ekologisten yhteyksien katkeaminen ja hiilinielujen menettäminen

Suurten teiden rakentaminen johtaa usein luonnonalueiden pirstoutumiseen ja ekologisten yhteyksien katkeamiseen. Tämä vaikuttaa heikentävästi monien eläinlajien esiintymismahdollisuuksiin, ja voi aiheuttaa myös haitallisia muutoksia eristyksiin joutuneissa populaatioissa. Näin todennäköisesti kävisi myös tässä kolmen moottoritien muodostaman kolmion sisällä, jossa suurelta osin sijaitsee Pirkkalan Taaporinvuori- Kurikkakallio Luontohelmialue. Isot väylät katkovat ekologisia yhteyksiä. Myös tie itsessään tappaa eläimiä.

Toistaiseksi alueella vielä oleva hyvä suurnisäkkäiden, kuten kauriiden, hirvien ja ilvesten, kanta voisi hävitä kokonaan niiden vaatimien siirtymäreittien katketessa. Metsäkanalintujen kanta todennäköisesti romahtaisi, koska suuri osa niiden käyttämisestä pesintä- ja ruokailualueista tuhoutuisi.

Iso hiiltä sitova metsäalue katoaisi, jonka kompensointi olisi vaikeata. Tien ja sen oheisvaikutusten vuoksi poistuva metsä pienentäisi Pirkkalan hiilitasetta poistaessaan merkittävän määrän hiilinieluna toimivista metsistä.

3.2 Retkeilyalueiden pirstoutuminen, virkistysarvojen ja hiljaisten alueiden menettäminen sekä melu

Hankkeen ympäristötavoitteiksi on mainittu mm. välttää arvokkaisiin luonto- ja maisemakohteisiin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia. Tätä tavoitetta on mahdotonta täyttää, jos kunnan suosituin retkeilymaasto halkaistaan tiellä (tai kahdella) ja suosittu retkeily- ja näköalakallio muuttuu tienpohjaksi. Toinen tavoite on viheryhteyksien säilyttäminen. Yhteys toki voidaan säilyttää, mutta jos se kulkee kahden erittäin meluisan moottoritien ali tai yli, niin

löytyykö sille enää käyttäjiä? Hiljaisia alueita ei tämän jälkeen enää Pirkkalasta löytyisi. Melusta kuulee ihmisten keskustelevan jo nyt Pirkkalassa paljon. Melua onkin jo pitkään pidetty yhtenä merkittävimmistä elinympäristön laatua, viihtyisyyttä ja terveyttä heikentävistä tekijöistä (Karvinen ja Savola 2004, 3). Tutkimustietoa melun vaikutuksista ihmisille ja luontoympäristölle eläimeen tulee koko ajan lisää. Tämä tieto tulisi ottaa huomioon yhteiskuntaa suunniteltaessa. Esim. elvyttäviä alueita tutkittaessa on todettu, että häiritsevin ääni niillä on liikenteen melu. (Wiik ym. 2005, 6.). Liikennemelun aiheuttamien terveyshaittojen arvioidaan johtavan myös merkittäviin yhteiskunnallisiin kustannuksiin vuosittain (*LIMETKU*). Myös Pirkkalan kunta on tämän asian huomionnut todetessaan kotisivuillaan seuraavasti: "Tehokkaimmin meluongelmaa torjutaan huomioimalla melu jo liikenteen ja maankäytön suunnitteluvaiheissa. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi pyrkimystä ohjata melua tuottavat ja meluherkät toiminnot eri alueille tai suojaetäisyyksien hyödyntämistä meluntorjuntakeinona. Meluongelmien torjunta ja vähentämien etukäteen on yleensä aina tehokkaampaa ja edullisempaa kuin jälkikäteen tehdyt ratkaisut, joilla pyritään olemassa olevan ongelman vähentämiseen tai poistamiseen. "

VT3:n oikaisun välittömässä läheisyydessä sijaitsisi kunnan suosituin lähivirkistysalue, johon kuuluvat muun muassa Iso-Naistenjärvi, Pehkusuo, Kurikkakallio ja Pulkajärvi. Nämä kärsivät alueiden merkittävästä pienenemisestä, vaikeasta saavutettavuudesta, melun lisääntymisestä, ilmansaasteista ja valosaasteesta. Tutut ulkoilureitit katkeaisivat. Marjastus ja sienestysmaat häviäisivät. Tutkimusten mukaan monimuotoisuus lisää virkistysarvoa, joten näemme alueen virkistysarvon kärsivän myös lajien vähenemisen ja yksipuolistumisen seurauksena. Kurikkakallio todennäköisesti häviäisi ikiajoiksi virkistyskäytöstä kallion murskauksen vuoksi.

3.3 Uusien väylien rakentamisen haitalliset vaikutukset lähijärviin ja suojelualueisiin

Rakennusaikainen toiminta saattaisi aiheuttaa veden pilaantumista vielä puhtasvetisiin lähijärviin, kuten Pulkajärveen ja Keskenjärveen (lähinnä koskee 2-kehää). Pulkajärven Natura- ja luonnonsuojelualueet kärsisivät merkittävästi hankkeista, koska tie (2-kehä) oheisvaikutuksineen tulisi hyvin lähelle niitä. Pahimmassa skenaariossa koko VT3:n eteläpuoli Lentoasemantielle saakka muuttuisi tulevaisuudessa luontoliikuntaan sopimattomaksi, jolloin Pirkkalan kasvavalle väestölle ei enää löytyisi kotikunnasta retkeilymetsiä.

4 Yhteenveto

Kaikkiaan toteamme, että hankkeen vaikutusalueella sijaitseva luontoalue valmiine polku- ja latuverkostoineen, soineen, puroineen ja järvineen palvelee parhaiten mm. Tampereen, Pirkkalan ja Lempäälän väestöä virkistysalueena. Lisäksi laaja metsäalue sitoo ja varastoi hiiltä. Alueen merkitys ihmisten hyvinvoinnille ja terveydelle on suurempi kuin uusien teiden tuomat aikasäästöt autoilijoille.

Kannatamme kaikkia tarvittavia toimia, joilla nykyiset tiet saatetaan turvallisemmiksi. Emme kannata yhtään uutta väylää metsiimme ja lähivirkistysalueillemme.

Mielipide FF (Lempäälä). Mikäli moottoritie levenee 3+3 kaistaiseksi välillä Kuljun liittymä (Ideapark) -Puskiaisten liittymä on huolehdittava, että Puskiaistentien kulku säilyy Ruotasjärven alueelle, jotta nämä liikennemäärät eivät ohjaudu kulkemaan Veräjantaustan omakotialueen läpi.

Meluhäiriöt nykyiselläänkin ovat merkittävät Veräjantaustan alueelle. Jatkossa tärkeä huomioida ajantasainen melusuojaus ja mietittävä moottoritien nopeus myös meluhaitta ja saastehaitta huomioiden.

Nopeusrajoitus voisi jo nykyiselläänkin olla 100 km tunnissa, kuten se on kehätielläkin ja esim. Helsingin päässä. Tiheästi asutuilla kohdilla kuten Ideaparkilta Tampereelle pitäisi nämä nopeudet ottaa huomioon. Myös valaistusta voisi miettiä jo nyt turvallisuusasiat huomioiden.

Mielipide GG. Olen tutustunut ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Hankkeen lähtökohtana näyttäisi hankkeen kuvauksen perusteella olevan se, että kuvataan valtatie 3 ongelmana olevan Tampereen kaupunkiseudulla liikenteen välityskyvyn riittämättömyys. Liikenteessä kuvataan olevan suuria sujvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Sääksjärven ja Tampereen eritasoliittymien kohdalla kuvataan olevan myös liikenneturvallisuuspuutteita.

Suunnittelualueella on maakunnallisestikin merkittäviä virkistysalueita kuten esim. Taaporinvuori-Iso Naistenjärvi-Kurikkakallio. Lempäälän ja Pirkkalan välillä on laaja yhtenäinen varsin rakentamaton metsäalue, jossa on, kuten arviointiohjelmassa todetaan, hiljaisuutta ja monipuolisia luontoarvoja. Metsäalueella risteilee runsaasti virkistysreittejä. Niistä erityisesti on mainittava Birgitan polku, jota pitkin allekirjoittanutkin usein patikoi. Suunnittelualan virkistysreitillä on tauko- ja nuotiopaikkoja, kotia ja laavuja yöpyjiä varten. On huomioitava erityisesti myös arviointiohjelmassa kuvatut luonnonsuojelualueet sekä Pulkajärven Natura-alue.

Etenkin hankkeen vaihtoehto 1, mutta myös vaihtoehto 2 pirstovat huomattavasti metsäaluen.

Luonto vaikuttaa positiivisesti terveyteen ja hyvinvointiin. Luonnon fyysisiä vaikutuksia on todettu olevan mm. sykkeen ja verenpaineen lasku, vastustuskyvyn parantuminen ja matalampi riski sairastua sydän- ja muistisairauksiin. Luonnossa liikkumisella on todettu olevan myös psyykkisiä terveysvaikutuksia, mm. mielialan kohentuminen, stressitason aleneminen, virkistyminen ja rentoutuminen.

Metsän terveyshyödyt liittyvät osittain ilmeisesti siihen, että metsässä altistutaan melulle ja ilmansaasteille vähemmän. Mitä laajemmat metsäalueet, sitä vähemmän esim. melua.

Vaikka varsinainen tutkimusnäyttö metsän hyödyistä sairauksien hoidossa ja kuntoutuksessa on vielä suhteellisen vähäistä, niin terveillä henkilöillä saatujen tulosten pohjalta voisi olettaa, että metsää voitaisiin hyödyntää myös sairauksien hoidossa ja kuntoutuksessa. On esitetty, että metsän terveyshyödyissä on merkittävää potentiaalia kansanterveyden edistämisessä.

Laajan metsäalueen pirstominen vaikuttaa haittaavasti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Paitsi ihmisiin, niin hankkeen vaihtoehdot 1 ja 2 eivät voi olla myöskään vaikuttamatta luonnonoloihin, eläimiin ja kasvistoon. Valitettavasti suojelumääräykset eivät tule riittämään vaihtoehtojen 1 ja 2 aiheuttamien ongelmien ehkäisyyn.

Arviointiohjelmassa todetaan, että suunnittelualue kuuluu ns. arseeniprovinssiin. Onko vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta varmuus, että töiden yhteydessä mahdollisesti vapautuva arseeni ei leviä ilman tai hulevesien mukana ympäristöön?

Liikennemäärien osalta on arviointiohjelmassa todettu seuraavia lukuja.

Keskivuorokausiliikenne (KVL) v. 2018 Puskianen-Sääksjärvi 43 000, arvio vuodelle 2030 nykyisen kaltaisella maantieverkolla 65 500 eli lisäys 52 %. Vastaavat luvut Pirkkala-Linnankorpi 43 700 - 55 200, + 26 %, Lentokenttä-Pirkkala 5500 - 8200, +49 %.

Näin suuri liikennemäärän lisääntyminen vaikuttaa nykytiedon perusteella yläkanttiin arvioidulta.

Ensinnäkin raideliikennettä ollaan lisäämässä (lähivuoroja lisätään ja esim. ns. tunnin juna-hanke). Suomen väestön määrän on arvioitu kääntyvän laskuun jo 2030-luvun alkupuolella

vähentäen Pirkanmaan läpikulkuliikennettä. Myös väestön ikääntyminen ja työssäkäyvien väheneminen on huomioitava liikennemääräennusteessa. Esitettyjen liikenneturvallisuuspuuteiden osalta ei tarvita niin massiivisia toimenpiteitä kuin hankevaihtoehdot 1 ja 2. Paikalliset nykyisen moottoritien parantamistoimenpiteet riittävät.

Mikä on Pirkkalan lentokentän käyttöaste tulevaisuudessa? Pirstovatko raideliikennesuunnitelmat metsäaluetta entisestään? On myös huomioitava, että Pirkkala kannattaa teiden rakentamista nimenomaan siksi, että se saa laajat alueet kaavoitettavaksi ja yritystontteja myytäväksi väylän varrelle. Näiden ympäristövaikutusten arvioinnin pitäisi kuulua samaan pakettiin, koska rakentamisen myötä luontoaluetta häviää paljon laajemmalti kuin väylän rakentamisen vuoksi. Pitäisi miettiä kokonaiskuvaa ja koko hankkeesta aiheutuvia kustannuksia.

Valitettavasti kun vastakkain ovat ekologiset arvot ja taloudelliset intressit, niin useimmiten ekologia häviää.

Kannattaako muutamien ajominuuttien takia uhrata valtava määrä luontoa, luontoa, joka jo on arvo sinällään ja joka on monipuolinen terveyden ja hyvinvoinnin lähde?

Yhteenvetona esitän, että hankkeen vaihtoehto 1 on ehdottomasti hylättävä. Myöskään vaihtoehto 2 ei ole kannatettava. Vaihtoehto 0+ nykyisen moottoritien parantamistoimenpitein on kannatettavin vaihtoehto.

Mielipide HH. Veräjantaustan Omakotiyhdistys ry. Mikäli moottoritie levenee 3+3 -kaistaiseksi välillä Kuljun liittymä(Ideapark) - Puskiaisten liittymä on huolehdittava, että Puskiaistentien kulku säilyy Ruotasjärven alueelle, jotta nämä liikennemäärät eivät ohjaudu kulkemaan Veräjantaustan omakotialueen läpi.

Meluhäiriöt nykyiselläänkin ovat merkittävät Veräjantaustan alueelle. Jatkossa tärkeä huomioida ajantasainen melusuojaus ja mietittävä moottoritien nopeus myös meluhaitta ja saastehaitta huomioiden.

Nopeusrajoitus voisi jo nykyiselläänkin olla 100 km tunnissa, kuten se on kehätielläkin ja esim. Helsingin päässä. Tiheästi asutuilla kohdilla kuten Ideaparkilta Tampereelle pitäisi nämä nopeudet ottaa huomioon. Myös valaistusta voisi miettiä jo nyt turvallisuusasiat huomioiden.

Mielipide II. Olin Sääksjärven koululla tilaisuudessa jossa keskusteltiin valtatie 3 rakentamisvaihtoehdoista ympäristövaikutusten näkökulmasta.

Olen istunut Lempäälän kunnanvaltuustossa 24 vuotta ja seurannut maankäytön suunnittelua ja maapolitiikkaa yleensäkin aktiivisesti. Asun 100 metrin etäisyydellä moottoritiestä Höytämössä, joten tiedän mitä melusaaste tänä päivänä on. Sääksjärven kohdalle moottoritie on rakennettu 60-luvulla, jolloin liikenne oli huomattavasti vähäisempää. Tie on vanhan aikainen, jossa on liian jyrkät mutkat nykyisille liikenne määrille ja näköjään autoilijoiden tarkkaavaisuudelle.

Jos nyt tehtäisiin uusi tie Tampereen ja Hämeenlinnan välille, tuskin se tehtäisiin samaan kohtaan. Mielestäni nykyiseen linjaukseen ei pitäisi tehdä lisäkaistoja. Se ei lisää tien turvallisuutta vaan tuo lisää ongelmia. Taitaa suurin osa Tampereen suuntaan kulkevista autoilijoista, jotka ohittavat Sääksjärven, kääntyä Ikean-rampista kehätielle Pirkkalan suuntaan. Melusuojuuksia tie kaipaa pikaisesti.

Uusi väylä Puskiaisten liittymästä on tietenkin luonnonsuojelijoiden mielestä huono. Väylä on kuitenkin ympäristöhaittojen kannalta tulevaisuutta ajatellen huomattavasti turvallisempi ja vähemmän haittoja asukkaille aiheuttava vaihtoehto. Maakuntakaavaan on aluevaraus merkitty.

Toivoisin kuten kaikki Sääksjärven taajaman asukkaat, että Puskiaisten uusi väylävaihtoehto valitaan 3 tie vaihtoehdoksi Lempäälästä Pirkkalaan.

Mielipide JJ. Pirkkalan Toivion asukkaana olen päättänyt antaa seuraavan lausunnon valtatie 3 parantamista koskevaan YVA-ohjelmaan:

Olen päättänyt YVA-ohjelman vaihtoehtoon 0+ ja vaihtoehdon 2 yhdistelmään niin, että vaihtoehdossa 2 olevaa kakkoskehätietä ei toteuteta.

Yhdistelmä voitaisiin toteuttaa kiireellisyysjärjestyksessä siten, että vaihtoehto 0+ osuus tehtäisiin heti ja seurattaisiin liikenteen kehitystä. Mikäli pullonkauloja esiintyy, siirryttäisiin tarpeen mukaan parantamaan muita osuuksia.

Perusteluksi esitän seuraavaa:

1) Kaikissa vaihtoehdoissa melu on asukkaiden kannalta pahin haitta. Kaikkein eniten uutta melua tuo vaihtoehto 1 (Puskiaisten oikaisu), jossa moottoriteiden liittyessä toisiinsa rampit ja sillat nousevat nykyisen moottoritien yläpuolelle. Näin melu kulkeutuu yli Takamaan, Järvenpään ja osittain Kurikan asuinalueiden, jopa yli Suupan. Melun tarkastelua haittaa puutteet suunnittelussa, koska tässä vaiheessa ei ole tarkkoja kuvia liittymistä ja ennen kaikkea silloista ja niiden korkeuksista. Melua syntyy uusille alueille, jos kehätie toteutetaan. Melua on sekä rakentamisen aikaa, että teiden valmistuessa. Esitämme, että meluaitojen laatuun ja meluaitojen korkeuksiin kiinnitetään suurta huomiota. Meluaidoissa tulee käyttää uusinta käytettävissä olevaa tekniikkaa ja rakenteita. Meluaidat eivät saa viedä tiiviisti rakennetuilla alueilla liikaa tilaa. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 melua on torjuttava myös arvokkaiden virkistys- ja ulkoilupolkualueilla.

2) Muita haittoja vaihtoehdoissa 1 ja 2 ovat rakentamisessa ja toteutuksen jälkeen ovat ilmansaasteet, pöly, arseeni, valosaaste ja tärinä. Näiden ehkäisyssä tulee käyttää parasta saatavilla olevaa tekniikkaa. Samoja ongelmia tulee poistaa myös 0+ ja täydellisessä vanhan moottoritien parantamisessa.

3) Suunnittelualue on yksi tärkeimmistä maakunnallisista virkistys-, ja ulkoilualueista. Siellä sijaitsevat mm. Birgitan polku ja Kurikkakallion-Taaporinvuoren luontohelmialue ulkoilureitteineen. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 nämä alueet tuhoutuvat. Melko yhtenäinen laaja metsäalue pirstoutuisi, jonka pitämistä yhtenäisenä valtakunnalliset suunnitteluohjeetkin yleisellä tasolla vaativat. Luonnon monimuotoisuus, useat rantakaavalla, luonnonsuojelulain sekä metsälain suojaamat alueet tuhoutuisivat tai menettäisivät merkitystään. Erityisesti eristyksiin jäävä Pulkajärven Natura-alue jäisi, joka on myös ollut ainoita hiljaisia paikkoja Pirkkalassa.

4) YVA-ohjelmassa ei ole riittävästi huomioitu alueelle suunniteltua oikorataa ja järjestelyratapihaa. Tämä olisi voinut olla omana vaihtoehtonaan niin, että rata olisi voinut kulkea samassa aukossa. Näin voisi vähentää alueen pirstoutumista.

5) Puskiaisten oikaisun ajansäästö on minimaalista verrattuna vanhaan reittiin. Ruuhka-aika nykyään on hyvin lyhyt. Vanhan väylän ajanmukaistamisella ja lisäkaistoilla voidaan poistaa pullonkaulat.

6) Maakuntakaavan vuoteen 2040 ulottuvassa aikajaksossa on ennustettu väestön kasvua Pirkanmaalle noin 120 000, mikä on suunnitelmien lähtötilanne. Syyskuussa 2019 Suomen tilastokeskuksen ennusteessa Pirkanmaan asukasluvun kasvu on vain n. 23 000 asukasta. Koko valtakunnan asukasmäärä kääntyy laskuun noin vuonna 2031. Pirkanmaalla asukasluku kääntyy laskuun 2030-luvun loppupuolella. Näiden tietojen valossa uusien väylien rakentamiseen ei ole tarvetta.

7) Työssä olevan väestön määrä laskee ja sosiaalimenot nousevat. Uusia väyliä on verorahojen suuntautuessa muualle vaikea toteuttaa ja pääpaino siirtyy olemassa olevien teiden parantamiseen asteittain pullonkaulat ensin. Valtakunnallisessa suunnittelussa yleisesti on vuosien varrella todettu, että ensisijaisesti tulisi hyödyntää olemassa olevat rakenteet. Tämä on myös taloudellista, ekologisesti kestävä ja pienentää pirstoutumista ja vähentää uudistumattoman kiviaineksen murskausta.

8) Suomen pyrkimystä saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä ei tue uusien väylien rakentaminen laajalle metsäalueelle. Uudet väylät toisivat paljon katuja ja rakennuksia. Mahdollinen uusi tapa kompensoida luonnon monimuotoisuuden menetystä muilla alueilla, ei tässä ole mahdollinen. Lähiseudulla ei sellaisia ole ja metsän hiilinielua ei alueelta löydy kehitettäväksi lisää.

9) Lentokentälle suunniteltu kakkoskehätie ei ole tarpeellinen. Ilmastosyistä lyhyen matkan lentoliikenne tullaan minimoimaan. Lentoliikenne on jo nyt vähentynyt Pirkkalan lentokentällä. Pääpaino asetetaan Tampereelta Helsinkiin ja Tikkurilan kautta Vantaan lentokentälle sekä Helsinkiin tunnin junayhteyteen. Näin ollen Pirkkalan lentokenttää kehitetään muuhun käyttöön sekä lentoliikenne kentältä ja henkilöautoliikenne kentälle vähenee. Olemassa olevien väylien kunnossapitoa tulee parantaa ja korjausvelkaa niissä pienentää.

10) Kustannuksia eri vaihtoehtojen välillä ei ole selvitetty. Näin suuressa hankkeessa kustannusselvitys ympäristöhaittojen arvioinnissa helpottaisi vertailua.

11) Luontoarvot tulisi saada mitattaviksi ja vertailtaviksi taloudellisiin arvoihin. Silloin myös saattaisi avautua laskelmia luontokompensaatioihin

Edellä lueteltuihin näkökohtien perusteella pidän 0+ ja 2 vaihtoehtojen yhdistelmää ilman kakkoskehätietien rakentamista sopivimpana.

Mielipide KK. Alla oleva kuva on otettu paikassa, jossa yhden suunnitelman mukaan menee moottoritie muutaman vuoden kuluttua. Kuva ei ole kovin tunteita herättävä, eikä kelpaisi vuoden luontokuvaksi. Kun katsoo tarkkaan, kuvassa näkee pienen turkoosin hahmon. Hän on mun äiti. Kuva on meidän tämän muutaman viikon takaa, kun poimimme sieniä ja puolukoita.

Ennen minua ja äitiäni näissä metsissä sienesti ja marjasti äidinisä. Ennen vaaria hänen vanhemmat, ennen heitä vaarini mummu. Melkein voisi sanoa, että jonkin sortin alkuasukkaita olemme. Jokainen on omalta osaltaan siirtänyt luonnon, mutta erityisesti tämän alueen, kunnioitusta tuleville polville. Niin minäkin omalleni, nyt 22-vuotiaalle pojalleni. Sydämeni pohjasta toivon, että saan joku päivä olla lapsenlapseni kanssa näissä metsissä ensimmäisellä sieniretkellä jatkamassa vuosisataista perinnettä.

Kuva alkuperäisessä asiakirjassa.

Ymmärrän kaupungistumisen ja ihmisten tarpeen kulkea ja liikkua sujuvasti ja turvallisesti. Sitä en ymmärrä, miksi kenenkään pitäisi päästä 3 - 5 minuuttia nopeammin Lempäälästä Pirkkalaan tai päinvastoin, jos sen hinta on satojen miljoonien eurojen lisäksi korvaamattoman luonnon tuhoaminen tavalla, jota ei koskaan voi korjata.

Ihmisiä tällä alueella, Tampereen seudulla, tulee tulevaisuudessa asumaan enemmän. Kun asumme entistä tiiviimmin kaupungeissa, luontoarvot tulevat nousemaan ja asukkaat oppivat kunnioittamaan lähiluontoa entistä enemmän. Lähimatkailu lisääntyy lentomatkaillen vähentyessä ja ilmastonmuutoksen edetessä.

Luonnon merkitys ihmisen kokonaisvaltaiselle hyvinvoinnille on useiden tutkimustulosten mukaan merkittävä. Jo 15 minuutin oleskelu metsässä laskee verenpainetta ja helpottaa oloa. Kokeilkaa, jos ette usko.

Ymmärrän myös tarpeen katsoa tulevaan liikenteen kannalta. Toivon asioista päättävillä rohkeutta katsoa vielä vähän pidemmälle tulevaan. Olisiko uudelle moottoritiele tarvetta enää siinä vaiheessa, kun ihmisillä ei olekaan enää kahta autoa, edes yhtä, ja liikennemäärät putoavat, kun töitä ei tehdä työpaikalla, vaan kotona. Onkin valtavirtaa käyttää yhteiskäyttöautoa, tai jopa jotakin lentävää kulkuvälinettä.

Kuulostaa hullulta nyt. Mutta jos isoisälleni, joka kirjoitti kirjettä siskolleen vuonna 1960, kuinka hienoa on, että sisko on saanut radion, kerrottaisiin nyt, että ihmisillä on paitsi radio, mutta myös tv taskussa, ei hän olisi uskonut. Siitä on 59 vuotta. Kehitys on niin nopeaa, että ei edes viisas insinööri sitä ymmärrä. Humanistina en ymmärrä sitäkään vähää, mutta sen ymmärrän, että uusi moottoritie tuhoaisi paitsi luonnon, myös satojen ihmisten oikeudentajua, tuhansien eliöiden ja nisäkkäiden ikaikaisen asuinpaikan ja heikentäisi asukkaiden ja ihmisten viihtyisyyttä ja mahdollisuutta huolehtia hyvinvoinnistaan ja terveydestään ekologisesti ja kestävästi lähellä kotia.

Turvallisuuden ja liikenteen helpottamisen vuoksi kannatan kuitenkin sitä vaihtoehtoa 2, jossa olemassa olevaa valtatieä parannetaan ja rakennetaan kaistoja lisää.

Mielipide LL. Lähtökohta: Mielipide perustuu omakohtaiseen kokemukseen arviointiohjelman vaikutusalueesta ja esitettyihin asiakirjoihin.

1. Arviointiohjelman vaikutusalue

Pidän käsittämättömänä tämän Tampereen, Lempäälän ja Pirkkalan välisen mittaamattoman arvokkaan luontoalueen tuhoamista uhraamalla se arviointiohjelman mukaiselle maankäytölle ja rakentamiselle eli Puskiaisten moottoritieoikaisulle ja 2-kehän rakentamiselle.

Luontokokonaisuus, johon kuuluu laaja järvien, lampien, purojen ja soiden verkosto, on ainutlaatuinen sekä luonnonarvojen että ihmisten viihtyvyyden kannalta. Pirkanmaalla pitää vihdoin antaa arvo tälle yhtenäiselle ja laajalle metsäalueelle, joka on helposti saavutettavissa joka suunnalta, niin Tampereelta, Lempäälästä kuin Pirkkalasta. Se on henkireikä asukkaille läpi vuoden ja ehtymätön luonnon aarreaitta. Alue on ollut tärkeä retkeilijöille, marjastajille, sienestäjille kuntoilijoille ja hiihtäjille ikiajoista lähtien. Alueella kulkee viitoitettu polku- ja latuverkosto.

Alueen korkeuserot ovat suuret. Sen ikaikaiset jääkauden muovaamat kalliot sekä siirtolohkareet pitää säilyttää sellaisenaan tuleville sukupolville, pirstomatta maisemaa ja louhimatta sen kallioita sepelikasoiksi. Yhteys Taaporinvuorelta Iso-Naistenjärven ja Pehkusuon pitkospuiden kautta Kurikkakalliolle on keskeinen reitti, jonka Puskiaisten moottoritieoikaisu katkaisee ja tuhoaa täysin. Alueen tasaaminen ja muovaaminen uuteen muotoon on anteeksiantamatonta ja erittäin lyhytnäköistä.

2. Maakunnallinen terveismetsä

Luonnon hyvää tekevä vaikutus ei ole uusi keksintö. Sitä on hyödynnetty tietoisesti jo tuhansia vuosia. Tieteellinen tutkimus aiheesta on tuottanut kiistatonta näyttöä siitä, että luontoympäristöllä on merkitystä ennaltaehkäisevässä terveydenhuollossa. Metsä rauhoittaa, rentouttaa, kohentaa mielialaa ja auttaa elpymään. Tämä kolmen kunnan välinen metsäalue on mitä parhain terveismetsä. Olen viimeisten 54 vuoden aikana liikkunut kaikkina vuodenaikoina tällä metsäalueella ja tunnen sen polut, ladut ja maisemat, poiminut sieltä marjat ja rentoutunut luonnon rauhassa.

”Uusin terveystutkimus on paljastanut kiehtovia yhteyksiä ihmisen ja luonnon välillä. Luonnosta siirtyvän mikrobiston monimuotoisuus säätelee vastustuskykyämme eli immuunijärjestelmän toimintaa. Allergiat ovat nykyajan epidemia, mutta niin ovat myös diabetes, ylipaino, tulehdukselliset suolistosairaudet, masennus, monet syövät ja jopa

Alzheimerin tauti. Niille kaikille on ominaista muutokset suoliston, ihon ja hengitysteiden mikrobistossa, immuuniepätasapaino ja tulehdusherkyys. Nykyajan terveysongelmissa ei ole niinkään kyse uusista riskitekijöistä, vaan luonnon tarjoamien suojatekijöiden vähentymisestä.” (professori Tari Haahtela, s.11 ja 12 kirjassa Marko Leppänen, Adela Pajunen: Terveysmetsä, 2017, Gummerus)

Metsäisyys on elvyttävän luonnon peruspiirre. Metsä mielletään suojan, turvan, lohdun ja rauhan tyssijaksi. Alueen hyvinvointivaikutus kasvaa, kun siihen sisältyy useita luontotyyppiejä. Luontotyyppien vaihtelu muistuttaa elämänmuotojen moninaisuudesta. Mitä enemmän vaihtelua on, sitä helpommin mielenkiinto pysyy yllä. Alueen täytyy olla riittävän laaja, jotta se elvyttäisi riittävän tehokkaasti. Silti pinta-alaa tärkeämpää on se, että alue tuntuu yhtenäiseltä ja kulkijan taitoihin nähden sopivalta. Mitä vähemmän kohteessa on ihmistoimien synnyttämää melua, sitä elvyttävämpi se on. Nykymaailmassa hiljaiset paikat ovat harvassa, mikä lisää jäljellä olevien arvoa. Mitä vähemmän kohteeseen näkyy öisin keinovaloa, sitä elvyttävämpi se on.

Kannanotto

En näe minkäänlaista tarvetta tuhota Puskiaisten moottoritieoikaisulla (VE1) ja 2-kehän paikallistiellä (VE2) ainutlaatuista luontoa. Kyseiset tieyhteydet ovat tarpeettomia. Kannatan vaihtoehtoa 0+ eli nykyisen moottoritien parantamista ja vaihtoehtoa 2 siltä osin, kun nykyistä moottoritietä laajennetaan lisäkaistoilla nykyisessä maastokäytävässä.

Motto. Aikajänteellä ei ole merkitystä, lopputulos ratkaisee. Nyt on aika pysäyttää tämä jättiläismäinen myllerrys ja pohtia asukkaiden kanssa yhdessä, mitä jätämme jälkeemme tuleville sukupolville. Ihmisen aika täällä on lyhyt verrattuna luonnon ikaikaisuuteen.

Mielipide MM. Kaikki uudet ratkaisut täytyy löytyä ilman, että neitseellistä luontoa tärvätään liikenteen käyttöön.

2-kehä: Ilmastonmuutos- ja luonnonsuojelullisista syistä lentämistä ja lentokentän käyttöä pitäisi/ tullaan tulevaisuudessa voimakkaasti rajoittamaan, joten 2-kehä on kohta tarpeeton.

Ja onhan Pirkkalaan/lentoasemalle Kuokkalasta reitti, jota voi etelästä tuleva liikenne hyödyntää.

3-tie: 0+

Mm. Ideaparkin onnettomuusvaarallisten moottoriteliittymien sekä Sääksjärveltä eteenpäin, pohjoiseen ja siitä länteen olevien liittymien ja ramppien toimivuutta osaamisen nykytiedoilla ja taidolla parantaen, liittymäteiden ajonopeuden joustavaa säätelyä 80-90-100 välillä saadaan sumputtava liikenne etenemään nykyistä joustavammin.

Mielipide NN. Vaihtoehto 0+

Vaihtoehto 0+ sisältää sekoittumiskaistat Lakalaivan ja Sarankulman liittymän välillä, jotka toisaalta lisäävät melua, mutta samalla tuovat joustavuutta henkilöautoliikenteeseen ja pienentävät ruuhkautumisen riskiä

Vaihtoehto 0+ toteutuessa on kiinnitettävä huomiota Lakalaivan ja Linnakallion välisen moottoritieosuuden meluntorjunnan merkittävää parantamista nykyisestä. Väylien kasvaessa liikennemäärät usein myös kasvavat ja samalla meluhaitat.

Vaihtoehto 1

Vaihtoehto 1 toteutetaan uusi 2+2 -kaistainen moottoritielinjaus Puskiaisten eritasoliittymästä Pirkkalaan eritasoliittymään.

Tielinjaus halkoo suhteellisen yhtenäisen metsäalueen ja kulkee Tampereen ja lähikuntien asukkaille tärkeällä virkistymetsäalueella. Linjaus on hyvin lähellä Isonaistenjärveä, joka on erämaajärvi ja jonka rannalla on suosittu laavu ja nuotiopaikka.

Isonaistenjärvi kuuluu Suomen Luonnonsuojeluliiton Suomi 100 Sata luontohelmeä - kohteisiin ja valittiin keväällä kymmenen parhaan julkisilla kulkuvälineillä saavutettavissa olevaksi luontoretikohteeksi. Järven vieressä on Pirkkalan suurin suo, Pehkusuo, jonka yli kulkee pitkospuupolku.

Moottoritielinjaus olisi lähtölaukaus metsän ja muun kasvipeitteisen yhteyttävän eli happea tuottavan ja hiilidioksidia pidättävän pinta-alan vähenemiselle. Ilmastonmuutoksen torjunnassa, luonnon monimuotoisuuden tuhoutumisen estämisessä ja ihmisten virkistyskäytössä metsät ovat ensisijainen suojelukohde Suomessa. Puskiaisten oikaisu lisättynä myöhemmin seuraavine teollisuuden ja kaupan reuna-alueineen olisi tuhoisa ja täysin päinvastainen toimenpide.

Luonnon monimuotoisuus vaarantuisi tien myötä, koska lajien säilyminen vaatii laajat reviiirit ja laajat liikkumisen mahdollisuudet vahvojen kantojen ylläpitämiseksi.

Lähellä kulkeva moottoritie rikkoo erämaan rauhan ja tuo melua ja pölykantaumaa eli heikentää marjastus- ja sienestysmahdollisuuksia. Pölyä tulee autojen päästöistä, renkaiden kulumisesta ja tiesuolasta ja pienhiukkaset kantautuvat pitkälle tien molemmin puolin.

Lisäksi tien ympärille myöhemmin muodostuva teollisuusalueiden kehä tuo liikennettä edelleen lähemmäksi Iso-Naistenjärveä. Tie tulisi linjata siten, että sen ja Iso-Naistenjärven väliin jää suojavaoähyke, joka takaa hiljaisen metsäjärven rauhan.

Tampereen seudun liikennemalli eli TALLI-mallin ennusteessa on epävarmuustekijöitä.

Kyseenalaistan huipputunnin kuormituksen käyttämistä liikenneverkon mitoituksen perustana. Tien haitat pirkanmaalaisille luonnossa liikkuville ja lähiseuduilla asuville ihmisille ja alueen luonnolle ovat kestävämmän suuret hyötyihin nähden. Tie palvelee elinkeinoelämää valtakunnan tasolla. Sitä paitsi muutaman minuutin nopeutus ja ruuhkahuippujen loiveneminen tai ruuhkan siirtyminen Pirkkalan ABC-Pitkäniemi välille ei ole kenenkään etu.

Ulkoilureittejä käyttävät kävelyretkeilijöiden lisäksi maastopyöräilijät ja polkujuoksijat. Etenkin ensin mainitut kiertävät laajasti polku- ja metsäautotieverkosta alueella, joka nyt katkaistaisiin kahtia ensin moottoritien ja vähän myöhemmin kaupan ja teollisuusaluevyöhykkeiden toimesta. Alikulkuja tuskin tulee riittävän tiheästi eivätkä laajat teollisuusalueet houkuta läpikulkuun.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehto 2 sisältää myös sekoittumiskaistat Lakalaivan ja Sarankulman liittymän välillä sekä lisäkaistat rampeille, jotka toisaalta lisäävät melua, mutta samalla tuovat joustavuutta autoliikenteeseen ja pienentävät ruuhkautumisen riskiä. Vaihtoehdon toteutuessa on huolehdittava Lakalaivan ja Linnakallion välisen moottoritieosuuden merkittävästä meluntorjunnan parantamisesta nykyisestä.

Toivion Omakotiyhdistys ry. Vaihtoehto 0+ sisältää sekoittumiskaistat Lakalaivan ja Sarankulman liittymän välillä, jotka toisaalta lisäävät melua, mutta samalla tuovat joustavuutta henkilöautoliikenteeseen ja pienentävät ruuhkautumisen riskiä.

Toiviolaiset autoilijat käyttävät paljon ohitustietä ja nimenomaan Sarankulman liittymää, jonka sujuva liikennöinti edesauttaisi toivolaisten moottoriteliikennöintiä.

Toivion Omakotiyhdistys ry edellyttää vaihtoehdossa 0+ Lakalaivan ja Sarankulman välisen moottoritieosuuden meluntorjunnan merkittävää parantamista nykyisestä.

Vaihtoehdossa 1 toteutetaan uusi 2+2 -kaistainen moottoritielinjaus Puskiaisten eritasoliittymästä Pirkkalaan eritasoliittymään.

Tielinjaus halkoo suuren yhtenäisen metsäalueen ja kulkee toiviolaisille tärkeällä virkistysmetsäalueella. Linjaus on hyvin lähellä Isonaistenjärveä, joka on erämaajärvi ja jonka rannalla on suosittu laavu ja nuotiopaikka. Isonaistenjärvi kuuluu Suomen Luonnonsuojeluliiton Suomi 100 Sata luontohelmeä - kohteisiin ja valittiin keväällä kymmenen parhaan julkisilla kulkuvälineillä saavutettavissa olevaksi luontoretkeilykohteeksi. Järven vieressä on Pirkkalan suurin suo, Pehkusuo, jonka yli kulkee pitkospuupolku.

Tielinjaus katkoo ja pilaa tärkeitä, paljon niin kesäisin kuin talvisinkin käytettyjä ulkoilureittejä Pirkkalan ja Lempäälän välillä. Lähellä kulkeva moottoritie rikkoo erämaan rauhan ja tuo melua ja pölykantaamaa eli heikentää marjastus- ja sienestysmahdollisuuksia. Lisäksi tien ympärille myöhemmin muodostuva teollisuusalueiden kehä tuo liikennettä edelleen lähemmäksi Iso-Naistenjärveä.

Lisäksi toivomme ELY-keskuksen YVA-menettelyssään huomioivan tiehankkeen kokonaisvaikutukset paikallisvaikutusten lisäksi. Iso-Naistenjärven läheisiä virkistysmetsiä käyttää suurimmaksi osaksi muut kuin toiviolaiset. Itse asiassa suurin osa käyttäjistä on ulkopaikkakuntalaisia. Kaikkien virkistysmetsä ja luontoretkeilykohde tuhoutuvat tien myötä.

Moottoritie tuhoaa alleen ja läheltään tärkeän virkistysalueen ja neitseellisen metsäluonnon. Lisäksi se muodostaa suuren, haitallisen estevaikutuksen niin ihmisille kuin eläimillekin.

Toivion Omakotiyhdistys ry pitää vaihtoehtoa toteuttamiskelvottomana, koska sen haitat ovat liian suuret hyötyihin nähden. Lisäksi vaihtoehto on ristiriidassa valtakunnallisten tavoitteiden kanssa luonnon monimuotoisuuden varjelemisesta ja nykyisen tieverkon parantamisesta uusien tielinjojen sijaan.

Vaihtoehto 2 sisältää myös sekoittumiskaistat Lakalaivan ja Sarankulman liittymän välillä sekä lisäkaistat rampeille, jotka toisaalta lisäävät melua, mutta samalla tuovat joustavuutta autoliikenteeseen ja pienentävät ruuhkautumisen riskiä

Toiviolaiset autoilijat käyttävät paljon ohitustietä ja nimenomaan Sarankulman liittymää, jonka sujuva liikennöinti edesauttaisi toiviolaisten moottoriteliikennöintiä.

Toivion Omakotiyhdistys ry edellyttää vaihtoehdossa 2 Lakalaivan ja Sarankulman välisen moottoritieosuuden merkittävää meluntorjunnan parantamista nykyisestä.

Arvioitavat vaihtoehdot

Vaihtoehdoista puuttuu aito, vaihtoehdolle 1 vertailukelpoinen nykyverkon parantamisvaihtoehto, sillä vaihtoehto 0+ sisältää nykyisen valtatie suhteellisen vähäistä parantamista ja vaihtoehto 2 sisältää kehä kakkosenkin. Lisäksi vaihtoehdon 0+:n toimenpiteet toteutetaan todennäköisesti joka tapauksessa, riippumatta Puskiaisten oikaisusta ja kehätiestä. Vertailuun on siis lisättävä vaihtoehto, jossa nykyinen tie muutetaan kolmikaistaiseksi.

Muuta arvioinnista

Uudet väylät ja lisäkapasiteetti eivät vain muuta liikenteen reittejä, vaan aina kokonaisuutena lisäävät liikennettä. Tämä on otettava liikenne-ennusteissa huomioon.

Tieliikenteen meluvaikutusten arvioinnissa lähtökohtana on syytä olla hiljainen metsäluonto, sillä lentomelu ei ole jatkuvaa kuten tieliikennemelu.

Yleisötilaisuudet on jatkossa normaaliin tapaan pidettävä molemmissa kunnissa, ei vain Lempäälässä kuten syyskuun tilaisuus oli.

Mielipide PP. Emme näe uusien väylien rakentamista tarpeellisena, ja etenkin 2-kehä väylän koemme aiheuttavan enemmän haittaa kuin tuovan hyötyä. Mielestämme ensisijaisesti tulee pyrkiä parantamaan nykyisiä väyliä ja kehittämään joukkoliikennettä tukemaan asukasmäärän kasvua alueella.

Tällä hetkellä nykyisen valtatie ruuhkat ovat hyvin hetkellisiä. Kokemuksemme mukaan ne eivät aiheuta merkittävää viivästystä tai liikenteen sujumattomuutta normaaleissa liikennetilanteissa ja nykyisellä liikennemäärällä. Liikennemäärän kasvu on mahdollista nykyisellä väylällä, etenkin mikäli sille suunnitellut parannussuunnitelmat tullaan toteuttamaan. Mielestämme nykyisen valtatie laajemmat parannukset tulisi ottaa erikseen mahdolliseksi vaihtoehdoksi ilman uusien väylien rakentamista.

Koemme suunnitelmassa hahmotellut uudet väylät, 2-kehä väylä ja uusi valtatielinjaus välillä Lempäälän Puskiasten eritasoliittymä–Pirkkalan eritasoliittymä, tarpeettomina ja aiheuttavan merkittävää haittaa luonnolle ja ympäristön asukkaille. Emme myöskään koe, että 2-kehä väylä voisi vähentää valtatie 3:n liikennemäärää siinä määrin, missä sillä olisi liikenteen sujuvuuteen vaikutusta. Liikennemäärät Pirkkalan lentokentälle ovat erittäin pienet, eikä siellä ole juuri muuta asutusta, joten 2-kehä väylällä ei olisi juuri mitään merkitystä 3-tien ruuhkiin.

Uusien linjauksien alueella on erittäin monimuotoinen eläimistö, ja omien kokemusten ja eläinten jälkien mukaan siellä elää mm. hirviä, peuroja, ilveksiä ja jopa karhuja. Teiden rakentaminen tämän alueen poikki väistämättä vaikuttaisi eläimistön siirtymiseen pois. Tämä alue on myös marjojen- ja sientenpoimijoiden käytössä. Luonto ei ole enää samalla tavoin hyödynnettävissä sienestystyöhön ja marjastukseen uusien väylien aiheuttamasta saasteista johtuen. Tällainen vaihteleva ja monimuotoinen, näin suuressa käytössä oleva koskematon metsäalue tulisi ehdottomasti säilyttää.

Uudet väylät aiheuttaisivat läheiselle alueelle saasteita ja meluhaittaa. Vaikka 2-kehän linjaus kiertää Natura-alueen, sen liikenne tulisi silti aiheuttamaan saastekuorman lisäystä suojellulla alueella.

2-kehä-väylän linjaus tulee tällä hetkellä keskelle erittäin käytettyä ulkoilualuetta, jolla myös osa Birgitan polkua sijaitsee. Ulkoilualuetta käyttävät niin Sääksjärven/Lempäälän asukkaat kuin lähikuntien asukkaat, kuten maastopyöräilijät, koiranulkoiluttajat, retkeilijät, perheet jne. Ammejärven ja Kaitajärven laavut ja niiden välinen polkujen verkosto ovat erittäin hyvin tunnettuja ja paljon käytettyjä. Uuden väylän linjaus eristäisi retkeilyalueen lähiasukkaista ja pienentäisi käytettävää polkujen verkostoa. Lisäksi retkeilyalueen turvallisuus, sekä Sipilän asukkaiden turvallisuus olisi teistä johtuen huonompaa. Mm. Sipilässä asuu paljon lapsiperheitä, joille lähialueen turvallisuus on merkittävä tekijä asuinympäristön viihtyvyydessä.

Toivomme, että hankesuunnittelussa keskitytään joukkoliikenteen ja nykyisten väylien parantamiseen liikenteen sujuvuus ja liikenteen meluntorjunta huomioiden. Vastustamme uusien väylien ja etenkin 2-kehä väylän rakentamista.

Mielipide QQ. Vaihtoehdot 1 ja 2

Tielinjaukset pirstoisivat suuren yhtenäisen metsäalueen, tärkeitä ulkoilu- ja virkistysreittejä, metsäautoteitä ja luontokohteita. Toivon metsäalue kuuluu Suomen Luonnonsuojeluliiton Suomi 100 Sata luontohelmeä - kohteisiin ja valittiin keväällä kymmenen parhaan julkisilla kulkuvälineillä saavutettavissa olevaksi luontoretkikohteeksi. Metsässä on paljon käytetty reittiverkosto ja metsäautoteitä, jotka palvelevat talvisin hiihtolatuina. Tielinjaukset pilaisivat tärkeän, paljon niin kesäisin kuin talvisinkin käytettyjä ulkoilureittiyhteyden Pirkkalan ja Lempäälän välillä. VE1 linjaus on hyvin lähellä Isonaistenjärveä, joka on erämaajärvi ja jonka

rannalla on suosittu laavu ja nuotiopaikka. Järven vieressä on Pirkkalan suurin suo, Pehkusuo, jonka yli kulkee pitkospuupolku. Virkistysalueita käyttävät pirkkalalaisten ja lempäläläisten lisäksi ahkerasti myös tamperelaiset ja muualla Pirkanmaalla asuvat.

Teiden rakentaminen tuhoaisi alleen ja läheltään tärkeitä luontoretkikohteita ja -reittejä, virkistykseen käytettävää neitseellistä metsäluontoa. Tiet heikentäisivät ulkoilu- ja retkeilyolosuhteiden lisäksi marjastus, sienestys- ja metsästysalueita. Moottoriliikenne rikkoisi erämaan rauhan tuomalla metsään melua, pölyä ja saastepäästöjä. Tiet muodostaisivat suuren, haitallisen estevaikutuksen niin ihmisille kuin elämillekin. Teiden ympärille myöhemmin muodostuvat teollisuusalueet tuhoaisivat lisää luontoa ja toisivat liikennettä edelleen lähemmäksi tärkeitä luontoalueita.

Molemmat vaihtoehdot ovat siis toteuttamiskelvottomia, koska niiden haitat ovat liian suuret hyötyihin nähden. Ne ovat ristiriidassa valtakunnallisten tavoitteiden kanssa luonnon monimuotoisuuden varjelemisesta ja nykyisen tieverkon parantamisesta uusien tielinjojen sijaan.

Puuttuva vaihtoehto

Vaihtoehdoista puuttuu aito, vaihtoehdolle 1 vertailukelpoinen nykyisen tieverkon parantamisvaihtoehto, sillä vaihtoehto 0+ sisältää nykyisen valtatie suhteellisen vähäistä parantamista ja vaihtoehto 2 sisältää myös kehä kakkosen. Vaihtoehdon 0+ toimenpiteet toteutetaan todennäköisesti joka tapauksessa, riippumatta Puskiasten oikaisusta ja kehätiestä.

Vertailuun on siis lisättävä vaihtoehto, jossa liikenneturvallisuuden parantamistavoitteet saavutetaan nykyistä valtatieta parantamalla.

Lisäkapasiteetin tarve

Uudet väylät ja lisäkapasiteetti eivät vain muuta liikenteenreittejä, vaan aina kokonaisuutena lisäävät liikennettä. Tämä on otettava liikenne-ennusteissa huomioon. Samoin kuin se, että Pirkanmaan uusimpien väestön kasvuennusteiden mukaan vanhat kasvuennusteet eivät ole enää relevantteja.

Ilmastonmuutoksen hillitsemisen vuoksi niin valtion kuin kuntien tavoitteena on (tai ainakin pitäisi olla) tieliikenteen vähentäminen. Sitä ei palvele uuden kapasiteetin rakentaminen hiilinieluna toimivaan virkistysmetsään.

Mielipide RR. Esitetyistä tarkasteltavista vaihtoehdoista puuttuu oleellinen vaihtoehto, joka pitäisi täysivertaisesti lisätä mukaan suunnitteluun ja arviointiin, VAIHTOEHTO 0++, jossa: Nykyisen valtatie järeä parantaminen: 3+3-ajokaistaa välille Kuljun ETL – Pirkkalan ETL, ml. meluntorjunta, valaistus, telematiikka ym. muissakin vaihtoehdoissa esitetyt. Ei Puskiaisen oikaisua eli valtatielinjaa Kehä 2 Sääksjärvi-lentoasema voi liittyä 0++:aan tai ei: Ensisijaisesti ei, alavaihtoehtona kyllä.

Perustelut: Vaihtoehtoa 0+ tuskin voidaan pitää aitona tai realistisena vaihtoehtona vaihtoehdoille 1 tai 2, sillä se voinee ennustetuilla liikennemäärillä toimia korkeintaan toteutusvaiheena 1, ei tavoitetilanteen ratkaisuna. Tavoitetilannetta ajatellen oikea vertailu tapahtunee vaihtoehtojen 0++, 1 ja 2 välillä.

2. Muutamia huomioon otettavia asioita YVA:aan:

Yleisötilaisuuden 17.9.2019 ympäristön nykytilaesityksen kartalla on runsaasti Virkistysmerkkintöjä (kuten pitääkin), mutta niukasti Luonto-merkkintöjä (puuttuu oleellisia paljon): On tärkeää ottaa alusta alkaen huomioon muutkin luonnon arvokohteet kuin vain suojelestuksen saaneet.

Suomi100 -juhlavuonna valitusta 100 luontohelmeä valtakunnallisesta kohteesta Pirkkalan

kohde Taaporinvuori-Kurikkakallion-alue pitää näkyä kartoilla ja ottaa arvioinneissa huomioon (esitetty Puskiaisten oikaisu pirstoo luontohelmen): *Linkki poistettu löytyy alkuperäisestä asiakirjasta.*

SL-alueista kartalta puuttuu Rantojen osayleiskaavassa (1993) esitetyt a) Pehkusuon – IsoNaistenjärven SL-alue sekä b) Saunapuron- Kaitajärven SL-alue.

3. Liikenne-ennusteessa tulee ottaa huomioon hankkeen toimenpiteiden tuoman lisäkapasiteetin (etenkin uusien väylien) kokonaisliikennemääriä kasvattava vaikutus vaikutusalueella.

Mielipide SS: On hyvä, että arvioidaan laajasti hankkeiden ympäristövaikutuksia. Mielestäni on kuitenkin aivan selvää, että valtatie rakentaminen Pirkkalan arvokkaille luonto- ja virkistysalueille on katastrofi luonnon monimuotoisuudelle ja lähiseudun ihmisten virkistysmahdollisuuksille luonnossa. Olen viime aikoina oppinut enemmän liikkumaan Pirkkalan luonnossa, käynyt myös Kurikkakalliolla ja kulkenut Birgitan polulla. Haluaisin kannustaa lähiseudun asukkaita tutustumaan Pirkkalan luonnon tarjoamiin mahdollisuuksiin ja elämyksiin, samoin kuin myös puolustamaan elinympäristönsä suojelua.

Olen sitä mieltä, että nykytilanteessa, jossa ilmastonmuutos pakottaa uuteen ajatteluun ja uusiin ratkaisuihin, ei tarvita uusia valtateitä. Pitäisi myös tarkkaan harkita olemassa olevien teiden massiivisia levennyksiä. Yksityisautoiluhan tulisi vähentää eikä suoda sille lisää volyyymia.

Julkista liikennettä tulee lisätä ja ihmisten asenteita sen käyttöön muuttaa positiivisemmiksi. Samoin pyöräilyä ja kävelyä tulee suosia. Ratikan rakentaminenkin puoltaa julkista liikennettä.

Ruuhkia tulee ehkäistä paitsi julkisella liikenteellä myös työajan porrastuksilla. Olisi syytä miettiä myös erityisiä työmatkalaisten linja-autovuoroja, kimppekyytirinkejä ym. Mahdollisuuksia on, jos ihmisillä on tahtoa ja oikea asenne.

On tietenkin tärkeää, että liikenne on turvallista. Mutta turvallisuus tulee tehdä nopeusrajoituksilla, teiden kunnossapidolla ja asennekasvatuksella, ei rakentamalla uusia teitä ja lisäämällä nopeuksia ja nopeuden ja kiireen ihannoitua.

Tampereen polkupyöräilijät ry lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään valtatie linjauksen periaatteisiin ja eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksiin, mutta lopulta paljon oleellisemmin kyseessä on maakunnan suurin maankäytön avaus. Vaikutusten kannalta onkin oleellisempaa hahmottaa, millaista yhdyskuntarakennetta uusi maankäyttö tuottaa. Moottoritienopeuksille mitoitettu liikenne tuottaa rakennetta, jossa joukkoliikenteen ja pyöräilyn edellytykset ovat selvästi autoliikennettä heikommat, eli kyseessä on investointi autoliikenteen lisäämiseen.

Lähtökohtaisesti emme kannatakaan tämänkaltaisia liikennettä lisääviä investointeja, vaan toivoisimme enemmän panostuksia hankkeisiin, joilla vähennetään tai edes loivennetaan autoliikenteen kasvua. Esimerkiksi lähijunaliikenteen parantaminen yhdistettynä panostukseen asemanseutujen pyöräilyinfraan olisi tällainen.

Kritisoimme myös hankkeen lähtökohtana olevaa 120 km/h mitoitusnopeutta. Tieverkon parantamisen tarpeita perustellaan mm. ruoka- ja muiden tavarakuljetusten tarpeilla, mutta kuorma-autoille riittäisi jopa niinkin alhainen kuin 80 km/h mitoitusnopeus. Alhaisempi mitoitusnopeus vähentäisi meluhaittaa, pienentäisi tilantarvetta ja helpottaa sujuvan maantien linjauksen löytämistä. Melutaso on laatutekijä pyöräteillä ja yksi syy pitää nopeudet valtatiellä maltillisena. Mitoitusnopeus pitäisi perustella paremmin tässä yhteydessä.

Maankäytön tavoitteista suurin osa olisi saavutettavissa myös pelkällä 2-kehän toteuttamisella ilman VT3 oikaisua tai parantamista, ja kun näiden hankkeiden yhteys toisiinsa ei ole aina kovin vahva, olisi näiden hankkeiden vaikutuksia syytä arvioida myös erillisinä. Jo avauksessa nostimme esiin, että uudet tielinjaukset avaavat uusia maankäytön mahdollisuuksia, ja pyöräilyn kannalta nämä vaikutukset voivat olla hyvinkin merkittäviä - oikein toteutettuna saadaan positiivista vaikutusta niin kävelyn, pyöräilyn kuin joukkoliikenteen olosuhteisiin. Näitä uuden maankäytön vaikutuksia on syytä selvittää tässä yhteydessä riittävän laajasti.

On myös huomattava, että vaikka moottoritien parantamisella tavoitellaan pitkänmatkaisen liikenteen sujuvuutta, niin käytännössä maankäytön synnyttämä paikallinen liikenne tulee täyttämään tien kapasiteetin. Nykyisen Tampereen eteläisen kehätien kapasiteetti täyttyi vuosikymmeniä ennakoitua aiemmin. Miten huolehditaan siitä, ettei esitetyn oikaisun kohtalo ole samanlainen? Rajoitetaanko uutta maankäyttöä vain teollisuuteen ja muuhun vähän liikennettä tuottavaan toimintaan? Hinnoitellaanko tienkäyttöä tavaraliikennettä suosivaksi? Vai onko tarkoitus antaa liikenteen kasvaa ja jättää se seuraavalla vuosikymmenellä ratkaistavaksi, kuten tähänkin asti on tehty. Tätä näkökulmaa olisi syytä käsitellä vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Jos päädytään VE1 mukaiseen uuteen tiehen Puskiäisistä Pirkkalaan, pitää samalla rakentaa laadukas pyörätie tai muu sujuvasti pyöräiltävä väylä Lempäälästä Pirkkalan länsiosiin. Nykyisin tällaista yhteyttä ei ole, mutta toteutettuna se tulisi luontevaksi osaksi seudullista pääverkkoa. Myöskin 2-kehään linjauksesta riippumatta kuuluvat pyörätiet ja käytännössä myös nämä pyörätiet nousevat pääreittitasolle. Materiaaleista löytyvässä tyyppipoikkileikkauksessa on hahmoteltu 3 m leveää yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä. Tämä ei ole riittävä, pääreittitasoisilla väylillä pitää lähteä 4 metrin leveydestä mitoitusohjeidenkin mukaan. Uutta tietä tehtäessä leveämmän pyörätien kustannus on vähäinen, mutta vaikutus laatutasoon ja pyöräilyn sujuvuuteen merkittävä. Pituustasauksien tulee olla ajoradan mukaisia ja risteysjärjestelyt selkeitä. Nämä väylät ovat pyöräilyn kannalta keskipitkää siirtymää, jossa on tärkeää saavuttaa ja ylläpitää helposti riittävä matkavauhti.

Hankkeessa on pyöräilyn kannalta muutamia kohtia, jossa on riskinä nykyistä huonompi lopputilanne: VE1 uusi linjaus leikkaa nykyisen seudullisen pyöräilyn pääreitit. Miten tämä kohta toteutetaan niin, että pääreittiin ei tule ylimääräisiä kiertoja ja reitti pysyy sujuvana ja helposti suunnistettavana ts. reittiä ei ainakaan huononnetta? Toinen kohta on Lakalaivan kohta, lisäkaistoja tehdessä pitää huolehtia, että ei tehdä kiertoja eikä vuoristoratamaisia eritasoratkaisuja. Lakalaivan kohdassa pyöräilyn reitin tasoa olisi muutenkin syytä nostaa (leveys, pituustasaukset). Yleisesti nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yli/alikäytävät on käytävä läpi ja tarkastettava vastaavatko ne nykyisiä suunnitteluohjeita.

Kuten hankkeen selvityksistä käy ilmi, alueella kulkee paljon virkistysreittejä. Näitä kuljetaan niin jalan kuin (maasto)pyörällä. Arvioitaessa vaikutuksia näihin virkistysreitteihin on arvioitava myös niiden laatua kuten hiljaisuutta ja luontoalueiden laajuutta, yhtenäisyyttä sekä kauneutta.

Lopuksi muistutamme, että vaikutuksia pitää aidosti arvioida jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmasta, vaikka alustavassa arvioinnissa vaikutukset hahmotettiin vähäisiksi. Samoin vaikutus hiilijalanjälkeen on arvioitava tarkasti, lisääntyvä liikenne (ns. Induced traffic -ilmiö) syö helposti hyödyt, jotka saavutetaan tien oikaisulla tai sujuvammalla etenemisellä. Alueen valtatiehankkeita vertailtaessa esimerkiksi suunnitelma valtatie 9 parantamisesta tuottaa enemmän hyötyjä muullekin kuin autoliikenteelle: Atalan kohdalla pyöräilyn pääreitin parannus, vihersillat ulkoilureitteineen, alku paremmalle pyöräily-yhteydelle Ruutanaan, parempi bussipysäkinjärjestely Aitovuoren liittymässä. Toki hanke on

pitimmällä, jolloin hyödyt tulevat näkyvämmiksi, mutta yleisesti tässä hankkeessa on näiden näkökulmien osalta enemmän riskejä kuin mahdollisuuksia.

Tämä asiakirja PIRELY/7069/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/7069/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Ivalo Leena 18.11.2019 17:05

Ratkaisija Alppi Samuli 18.11.2019 17:21