

YVA-selostusvaiheen yleisötilaisuus MUISTIO JA VASTAUKSET YLEISÖN KYSYMYKSIIN

Aika Tiistai 18.1.2022 klo 18.00

Paikka Etätapahtuma verkossa (Teams Live Event)

Puheenjohtaja Riina Arffman, Pirkanmaan ELY-keskus (ympäristö ja luonnonvarat)

Projektin edustajat Tero Haarajärvi, Pirkanmaan ELY-keskus (liikenne ja infrastruktuuri)
Sari Kirvesniemi, Ramboll
Taina Klinga, Sitowise
Rauno Tuominen, Sitowise
Kirsikka Mattila, Sitowise

Muistion liite Esittelydiat (pdf)

Sihteerinä toimi konsultin työryhmä

Tilaisuuteen osallistui liittyneenä noin 110 yhteyttä. Lisäksi Aamulehti striimasi tilaisuuden sivujensa kautta (Aamulehden yleisömäärästä ei ole tietoa).

Tilaisuuden ohjelma

Tilaisuuden avaus ja YVA-menettely
Yhteysviranomaisen Riina Arffman, Pirkanmaan ELY-keskus (ympäristö ja luonnonvarat)

Hankkeesta vastaavan puheenvuoro
Tero Haarajärvi, Pirkanmaan ELY-keskus (liikenne ja infrastruktuuri)

Vaihtoehdot
YVA-selostuksen esittely
Vaikutusarvioinnin tulokset
Taina Klinga, Team Lempi
Sari Kirvesniemi, Team Lempi

Kysymykset
Yhteenveto

1 Tilaisuuden tarkoitus ja esittelyt

Etätilaisuuden tarkoituksena oli esitellä ympäristövaikutusten arviointiselostusta (YVA-selostus) ja sen keskeisiä tuloksia sekä opastaa YVA-selostuksen nähtävilläolovaiheen mielipiteiden antamiseen. Selostus on nähtävillä helmikuun 2022 loppuun saakka osoitteessa www.ymparisto.fi/VT3LempaalaTamperePirkkalaYVA. Lisäksi tilaisuuteen kuului vastaukset yleisön kysymyksiin. Niitä käsiteltiin jonkin verran tilaisuudessa, mutta pääosin vastaukset kysymyksiin esitetään tässä muistiossa.

Esittelyjen sisältö on tarkemmin esittelydioissa (pdf), jotka ovat saatavissa sekä hankkeen verkkosivuilta <https://vayla.fi/pirkanmaalla-suunnitteilla/vt-3-lempaala-pirkkala> että yhteysviranomaisen hankesivulta www.ymparisto.fi/VT3LempaalaTamperePirkkalaYVA.

2 Johdanto vastauksiin ja kommentteihin

Chatissa tuli runsaasti kommentteja, yli 80 kappaletta. Niiden sisällössä ja kysymyksissä korostuivat tietyt teemat. Monet kommentteista liittyivät alueen luontoarvojen säilyttämisen tärkeyteen sekä huoliin melun lisääntymisestä ja alueen vetovoiman heikkenemisestä. Osallistujat esittivät huolensa metsäalueiden pirstoutumisesta, luonnon monimuotoisuuden vähenemisestä ja haitoista asuinkiinteistöille. Moni myös kyseenalaisti käytettyjä liikenne-ennusteita.

Kommenteissa on erotettavissa karkeasti arviointiselostuksen sisältöön liittyvät asiakysymykset ja toisaalta näkemykset hankkeesta itsessään sekä siihen liittyvästä maankäytön ratkaisusta.

Palaute on olennainen osa YVA- ja yleissuunnitteluprosessia. Arviointiselostuksen ollessa nähtävillä 12.1.-28.2.2022 kannustamme osallisia kohdentamaan mielipiteet yhteysviranomaiselle, jolloin ne käsitellään osana virallisesti osana YVA-menettelyä. Mielipiteet on toimitettava yhteysviranomaiselle [kuulutuksen mukaisesti](#). Tilaisuuden chatissa esitetyt näkemykset hankkeesta dokumentoidaan kuitenkin tähän muistioon, joka tallennetaan hankkeen lähtötietoihin ja toimitetaan myös yhteysviranomaiselle. Tämä muistio palvelee myös osallisten tiedon saantia.

Kysymykset ja kommentit on ryhmitelty niiden teeman mukaan tähän muistioon. Yksittäisiin rajattuihin kysymyksiin on vastattu kysymyksen jälkeen nuolella eroteltuna. Useammassa kommentissa esitettyyn kysymykseen on vastattu yhdellä vastauksella.

2.1 Päätöksenteko ja alueidenkäytön suunnittelun järjestelmä

Monissa tilaisuuden kommenteissa käsiteltiin hankkeeseen liittyvää päätöksentekoa sekä sen taustalla olevia arvoja ja tietoja. Maantiehankkeet ovat osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää ja niillä toteutetaan päätöksiä, joita tehdään monessa vaiheessa ja eri tasoilla. Vastamme siksi tähän läpileikkaavaan aiheeseen yleisesti.

Kuntien ja maakuntaliiton päätöksillä on suuri merkitys liikenneratkaisussa kaavoituksen kautta. Tiehankkeeseen voi vaikuttaa kaikkea lukuisissa eri suunnittelutason kaavojen käsittelyissä vuosien varrella. Tiehanke muotoutuu ja täsmentyy vaiheittain tarkentuvassa suunnitteluprosessissa, joka sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa. Liikennejärjestelmä- ja maantielaisissa (503/2005, LjMTL) on säännökset, jotka kytkevät tiehankkeen maankäytön suunnitelmiin mm. siten, että maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa (ks. erityisesti 17 § *tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu*).

Tässä hankkeessa keskeisenä lähtökohtana on Pirkanmaan maakuntakaava 2040. Kaavoitukseen liittyy monia välivaiheita, joita käsitellään kunnissa sekä viranomaisvalmisteluna että myös poliittisen päätöksenteon kautta. Asukkaiden, muiden osallisten ja viranomaisten mielipiteet tuottavat luottamushenkilöille tärkeää tietoa päätöksentekoon, johon liittyy aina eri intressien yhteensovitusta ja arvovalintoja.

Maantiehankkeen suunnittelun tavoitteena on löytää mahdollisimman hyväksyttävä suunnitteluratkaisu sovittamalla yhteen usein erilaisia tavoitteita ja näkemyksiä. Yleis- ja tiesuunnitelmat ovat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisia maanteitä koskevia suunnitelmia. Suunnitelmien sisältöön on mahdollista vaikuttaa suunnitelmien laadinnan aikana esimerkiksi vuorovaikutustilaisuuksissa. Yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymispäätökset

ovat hallinnollisia päätöksiä, joissa otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan suunnitelmista saadut lausunnot sekä suunnitelmista mahdollisesti jätetyt muistutukset. Isojen väylä-hankkeiden käynnistämisestä ja niiden rahoituksesta päätetään eduskunnassa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, YVA-laki) mukainen YVA-menettely tuottaa tietoa hankkeen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Se tuo osallisille vaikutusmahdollisuuksia ja tiedonvälitystä YVA-lain mukaisen vuoropuhelun kautta. YVA-vaihe on tärkeä vaihe päätöksenteon järjestelmässä, sillä myös sen tuloksia arvioidaan maantien yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymisvaiheessa. Suunnitelman hyväksyvän viranomaisen (nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) tulee varmistaa, että YVAsta annettu perusteltu päätelmä on ajan tasalla suunnitelman hyväksymispäätöstä laadittaessa.

Maantiehankkeesta on niin haittaa kuin hyötyä näkökulmasta riippuen. Hankkeen toteutukseen liittyy monessa vaiheessa erilaisten intressien punnintaa ja myös sen arviointia, mitkä ovat hyväksyttäviä haitallisia vaikutuksia siten, että hanke voidaan toteuttaa niistä riippumatta. Toisaalta on myös mahdollista, että myöhemmässä vaiheessa kaavoituksen ja tiesuunnitteluprosessin edetessä yleinen näkemys hankkeen tarpeesta muuttuu. Tämän kaltaiset suuret hankkeet eivät toteudu välttämättä, jos liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet ja arvot sekä niiden taustatekijät muuttuvat. Asia voi konkretisoitua esimerkiksi lainsäädännön tai maankäytön suunnitelmien muuttuessa.

3 Kysymykset/kommentit ja vastaukset teemoin luokiteltuna

LUKUOHJE

" " Kommentit ja kysymykset ovat lainausmerkkien sisällä, vihreällä taustavärillä korostettuna

→ Nuoli-merkintä tarkoittaa hankkeesta vastaavan vastausta

Chat-kommentit on jaoteltu suuntaa antavasti otsikoiden 3.1-3.16 alle. Monessa kommentissa tuli paljon asiaa, joten vastauksia voi löytyä myös muualta muistista kuin kyseisestä kohdasta. Kommentteja ei ole editoitu, vaan ne esitetään kokonaisena.

3.1 Luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutos

"Voisiko konsultti kertoa lyhyesti YVA:ssa tehtyä vaikutustenarviointia ilmastonmuutoksen kannalta?"

→ Ilmastovaikutukset on arvioitu sillä tasolla, kuin tiehankkeen suunnittelussa voidaan asiaan ottaa kantaa. Näkökulmana on rakentamisen ja liikenteen aiheuttamat päästöt, sekä hiilivaraston ja -nielun muutos. Myös arviointiselostuksen täydennyksessä on esitetty ilmastoja koskevia tietoja tukemaan tehtyä arviota.

"Kuinka suuren pinta-alan metsää vaihtoehto 1 hävittää tien ja tonttien alle? Kuinka suuri on tämän alueen hiilivarasto ja hiilinielu? Kuinka suuri määrä metsälajeja ja yksilöitä menettää tässä elinympäristönsä?"

→ Hiilinielu ja -varastoasioita on käsitelty vaihtoehtojen ja suhteessa seudun hiilinieluun. Tonttien alaa ei tässä hankkeessa ole arvioitu, asia kuuluu kaavoitukseen.

- Metsälajimäärään ja -yksilöihin kysymykseen emme osaa vastata YVA-menettelyn pohjalta. Asiaa voidaan arvioida, mutta se ei toisi olennaista lisätietoa arvioinnin johtopäätöksiin, jossa on panostettu luontovaikutusten arviointiin siten, että vaihtoehtojen olennaiset erot tulevat esille.

Miten olette laskeneet euroissa ilmaston lämpenemisen haitat, luonnon tuhoutumisen ja verranneet sitä liikenteellisten muutamien minuuttien nopeutumiseen?" / "Miten menetetyt luontoarvot ja virkistysarvot on arvoitettu euroissa? Vai onko niitä arvoitettu ollenkaan?"

- Taloudellisten vaikutusten arviointi ei kuulu varsinaisesti YVA-selostukseen ja yhteysviranomaisen on ohjannut työtä siten, että tähän teemaan liittyviä ei käsitellä arviointiselostuksessa.
- Sinänsä maantiehankkeeseen kuuluu olennaisena osana kustannukset ja ns. hankearviointi, jossa käytetään hyöty-kustannusanalyysejä ja vaikuttavuuden arviointia. Suomessa hankearviointi ei ota huomioon luontokadon kustannuksia (Ks. <https://vayla.fi/suunnittelu/hankkeiden-suunnittelu/vaikutusten-arviointi/liikennevaylat>). Hankearviointi tarjoaa vain yhden näkökulman päätöksentekoon ja sen rajoitteet tulee tiedostaa.

"Muuttaa ympäristöä" -> Tuhoaa luontoa".

"Nuori sukupolvi kamppailee jo nyt ilmastonmuutoksen kourissa: miten tämä ympäristöä pelkästään tuhoava hanke on heille ikinä perusteltavissa?"

"Ympäristövaikutusten kannalta parasta ratkaisua ei voi esittää! - -".

"Olen tehnyt pro graduni vuonna 2006 Pirkkalan ekologisista verkostoista ja maankäytön muutosten vaikutuksista niiden eheyteen. Oman tutkimukseni mukaan alueelliset vaikutukset ekologiin yhteyksiin ja ekologisen verkoston eheyteen ovat huomattavasti merkittävämät kuin maakuntakaavamerkinnoissa on esitetty". "Korjaan: siis vuonna 2014. Löytyy myös sähköisessä muodossa, mikäli esim. Pirkkalan ympäristöyhdistystä kiinnostaa."

"Vaihtoehto 1 ei vain muuta metsäalueen ominaispiirteitä. Sehän tuhoaa kokonaan laajan pinta-alan metsää kokonaan. Ei silloin ole kysymys ainakaan luonnon ""ominaispiirteiden"" muuttumisesta."

"Vaihtoehto 2 eteläinen linjaus on haastava, vaikka onkin ""maakuntakaavan mukainen"". Ekologiset käytävät, verkostot, vihersillat, lajien biotoopit, vesitalous, lajipäivitykset huomioiden suunnittelijoille tulee erittäin haastava työ löytää kehälle yhtään sopivaa reittiä."

"Laajan metsäalueen tuhoaminen sopii huonosti ilmastovaikutusten ja hiilitaseen kehitykseen, jolloin erityisesti metsiä tulee säästää. Puskiaisten oikaisun ja 2-kehän rakentaminen sekä sen yhteyteen rakennettavat paikallistiet yritysalueineen eivät tue niitä tavoitteita, joita Suomi yhdessä Euroopan Unionin kanssa on asettanut. Yhdyskuntarakennetta on pystyttävä kehittämään hyödyntämällä jo olemassa olevaa infrastruktuuria kuten tiestöä."

"Vaihtoehto 1:ssä uusi moottoritelinjaus Puskiaisista Linnakallioon ja kakkoskehätie Säaksjärveltä lentoasemalle risteävät keskenään ja halkovat Pirkanmaan ekologisen verkoston 500 hehtaarin ydinaluetta, jonka Suomen Luonnonsuojeluliitto on valinnut yhdeksi sen sadasta Luontohelmestä. Tielinjaukset kulkevat myös luonnon ydinalueiden välisen ekologisen yhteyden läpi, ja ne risteävät myös Tampereen seudun viherverkon ekologisten yhteyksien kanssa. Pirkkalalle tämä alue edustaa tärkeintä lähivirkistys- ja luonnon monimuotoisuusaluetta, jossa talvisin hiihdetään Lempäälään saakka ja kesäisin retkeillään Birgitan polun reittien useilla metsäjärvillä. Kuinka tämän kaltainen alue voidaan edes ajatella tuhota tilanteessa, jossa maailma kipuilee luonto- ja lajikadon kanssa ja jopa miljoona lajia on vaarassa kuolla sukupuuttoon?"

" https://www.ely-keskus.fi/uutiset-2021/-/asset_publisher/wunrvszgFqL0/content/pirkanmaa-saa-maakunnallisen-biodiversiteettiohjelman-ensimm-c3-a4isen-c3-a4-suomessa-pirkanmaa-?fbclid=IwAR2surskXsDXv7Hfojb0ZfePCiLvZ8C_oOHFTK6e3SYpeYfDEptqDWEY4fY Näyttäisi, että Pirkanmaalla monimuotoisuuden köyhtyminen otetaan vakavasti, miten se näkyy tässä hankkeessa?"

"Liikenteen ajoittainen hidastuminen on niin pieni haaste globaalin ekologisen kriisin haastessa meitä ilmaston lämpenemisen ja luonnon monimuotoisuuskadon vuoksi, ettei sitä kannata edistää. Autoliikenteen edellytysten lisääminen on päinvastainen toimi, mitä Suomen, Pirkanmaan ja kuntien 2030 hiilineutraalisuustavoite meiltä kaikilta vaatii. Hanke tuhoaisi laajan hiilinielun ja pikemminkin lisäisi hiilidioksidipäästöjä niin rakennusaikana kuin tien käytön aikana. - - . Selostuksen mukaan hanke toisi lyhytaikaiset hyödyt ja ikuiset haitat luonnolle ja tuleville ihmisukupolville. Luontoarvojen mitattavuuden vaikeus ei saa olla tekosyy niiden mitätöimiselle..."

"Miten on voitu päätyä sellaiseen tulokseen, ettei merkityksellistä haittaa ole? Perustelut tälle, kiitos."

- ➔ Monet em. kommentit koskivat asioita, jotka ovat linjassa arviointiselostuksen sisällön ja lähtötietojen kanssa. Vaikutuksia virkistykseen on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa omassa luvussaan 6 ja luontovaikutuksia luvussa 10. Merkittävät haitalliset vaikutukset virkistysarvoihin on todettu YVA-selostuksessa. Luonnonmonimuotoisuus kietoutuu ilmastovaikutuksiin, joita on käsitelty luvussa 14.
- ➔ Arviointiselostuksessa on käytetty uusimpia lähtötietoja mm. ekologisten yhteyksien merkittävyyden arvioinnissa. Asiaa tarkennettiin vielä arviointiselostuksen täydennysosassa.
- ➔ Suunnittelun edetessä myös vaikutusten arviointi tarkentuu ja lähtötietoja päivitetään viranomaisohjauksessa (myös uusimmat strategiset tavoitteet ja ohjelmat otetaan huomioon).
- ➔ Kokonaisuutta koskevissa johtopäätöksissä ovat taustalla YVA-lain mukaiset ympäristövaikutukset. YVA-lain määrittelemä ympäristövaikutuskäsitys on laaja ja se kattaa myös ihmisten elinolot ml. melu ja yhdyskuntarakenteen. On selvää, että uudet tielinjaukset ovat luonnon monimuotoisuuden ja virkistykseen kannalta ovat haitallisia verrattuna vaihtoehtoon 0+.
- ➔ Ympäristövaikutusten arviointi on nimensä mukaisesti arviointia, joka perustuu ajantasaiseen, riittävään ja kohtuudella saatavissa olevaan tietoon, jota tulkitsevat kokeneet asiantuntijat. Vaikutusten arviointi tehdään asiantuntijatyönä, mutta se perustuu järjestelmälliseen vaikutuksen merkittävyyden arviointiin, jonka päättelyketju ja perusteet johtopäätöksille on tuotu esille arviointiselostuksessa (ks. YVA-selostus erityisesti luku 4.3. ja luvuissa 5-16 tarkemmin vaikutuslajeittain).

3.2 Natura-alueet ja vesistöt

" Onko Pulkajärven alueelle tehty Natura-vaikutusten arviointi? Minkälainen on sen tulos?"

" Miten Natura-arviointi on tehty YVA:ssa? Hankkeille, joilla on todennäköinen merkityksellinen haitta Natura-alueelle, tässä tapauksessa Pulkajärven Natura-alueella, täytyy tehdä Natura-vaikutusten arviointi."

"Miten on voitu päätyä sellaiseen tulokseen, ettei merkityksellistä haittaa Pulkajärven Natura-alueelle ole, vaikka ympäristö muuttuu perin pohjin? Perustelut tälle, kiitos."

"YVA-selosteen mukaan kaikkiin alueen metsäjärviin vaikuttaisi kohdistuvan eri lähteistä tulevia päästöuhkia. Natura-alueen lähdepohjainen Pulkajärvi, jonka vesi vaihtuu 7-vuoden välein, olisi erittäin herkkä pienillekin ravinnekuormille. Molemmat VE2 linjaukset ovat järvelle

haastavia. Pohjoispuolen vanhalle kaatopaikalle (n. 600–800 m järvestä) on tuotu kaikki Pirkkalan jätteet vuoteen n.1980 saakka. Eli siellä on varmaan koviakin myrkyjä. Alueen pitelemisen tieteen yhteydessä on hyvin riskialtista. Pahimmillaan ne lähtevät liikkeelle ja kuka tietää minne ne päätyvät."

- Ottaen huomioon hankkeen todennäköiset vaikutustyyppit ja tielinjausten sijainnit Pulka-järveen nähden, YVA-vaiheessa päädyttiin siihen, että Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi riittää arvioinnin tarveharkinta. Suunnitellut tielinjaukset ja niiden rakentamisen vaatimat työalueet eivät sijoitu Natura-alueelle tai sen välittömään läheisyyteen. Näin ollen Natura-alueeseen ei kohdistu suoria haitallisia vaikutuksia ja mahdolliset alueeseen kohdistuvat vaikutukset ovat välillisiä. Mahdolliset välilliset vaikutukset tapahtuvat vesitalouden muutosten kautta. Hankkeen toteuttamisen ei kuitenkaan arvioida aiheuttavan sellaisia vaikutuksia alueen vesiolosuhteisiin, että niistä aiheutuisi todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia niihin luontoarvoihin, joiden perusteella Pulka-järvi on sisällytetty Natura-verkoston. Asiaan kannattaa tutustua YVA-selostuksen luvussa 10.6.1., joka taustoittaa yksityiskohtaisemmin johtopäätöksiä perusteluineen. Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yksityiskohtaiseen tiesuunnitelmaan kuuluu myös luonnonsuojelulain mukainen 65 § Natura-arviointi, mikäli viranomaiset sitä edellyttävät.
- Kaatopaikka on tuotu esille YVA-selostuksessa ja siihen liittyvien riskienhallintaan suhtaudutaan vakavasti. Kohteen vaikutukset rakennustöiden toteutukseen on tärkeää huomioida jatkosuunnittelussa.
- Vesistövaikutuksia ja päästölähteitä on arvioitu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksen luvussa 11 ja 12. Olennaista jatkossa on herkkiin vesistökohteisiin liittyvien haittojen hallinta ja torjunta.

3.3 Arseeni

"VE1 louhinta päästää arseenia niin vesistöön kuin ilmaan. Ko. alue on Suomen mittakavassa rikkainta arseenialuetta".

"Selostuksessa on monella tapaa kartoitettu mm. arseenin vaikutusta arseeniprovinssissa, mutta arseenilta suojautuminen suunnittelualueella vaatii ennakoimattomia taloudellisia uhrauksia, eikä ihminen uhrauksista huolimatta ole suojassa syöpäriskiltä."

- Arseenipitoisuuksia on käsitelty tarkemmin YVA-selostuksen luvussa 13 Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö. Jatkosuunnittelussa erityistä huomiota on kiinnitettävä maa- ja kallioperän sekä pohjaveden arseenipitoisuuksiin suunnittelualueella, varsinkin alueilla, joissa tien läheisyydessä on talousvesikaivoja. Terveysteen liittyvien riskienhallinnassa noudatetaan viranomaisten ohjeita ja lainsäädäntöä mukaan lukien arseenikysymys.

3.4 Virkistysarvot

"Virkistysalueiden säilymisen kannalta 0+ on paras (tai 0). Tavarankuljetus tulee vähenevään, ja luontoarvot nostavat merkitystään tulevaisuudessa".

"Julius (7vuotta) kommentoi tästä vierestäni: ""ei saa tuhota noita hienoja maastopyörä/hiihto/patikointimaastoja"" sekä ""en halua herätä aamulla moottoritien meluun"". Tehdään nyt hyvät ihmiset oikeita päätöksiä seuraavien sukupolvien puolesta!"

"Kuinka paljon Pirkkalan asukkailla jää vaihtoehdon 1 jälkeen virkistysmetsää jäljelle?"

"On selvää, että ekologiset yhteydet ovat olemassa niin ihmisten kuin eläintenkin kannalta olemassa vain kartalla, eivät todellisuudessa. Ei siellä liikenteen melussa halua eivätkä voi ihmiset enää virkistäytyä."

"Moottoritien ympärille maakuntakaavassa suunniteltu yritysalue tuhoaisi lopullisesti nelio-kilometreittäin virkistymetsää ja estäisi ihmisten omaehtoisen terveyttä edistävän virkistytymisen".

- Kommenteissa on monia asioita, jotka ovat linjassa arviointiselostuksen sisällön kanssa. Arviointiselostuksessa on tuotu esille alueen nykyinen laaja virkistyskäyttö ja sen merkitys palautteen sekä muiden lähtötietojen perusteella. Vaikutuksia virkistykseen on käsitelty laajasti ja monesta näkökulmasta YVA-selostuksessa omassa luvussaan (6). Merkittävät haitalliset vaikutukset virkistysarvoihin on todettu YVA-selostuksessa.
- Virkistysalueiden laajuus ja -laatu selviää vasta maankäytön suunnittelun myötä.

3.5 Liikenne-ennusteet, -määrät ja

"Kiinnostaisi kyllä tietää perusteet liikennemäärien kasvun arviointiin".

"Liikennemäärien kasvuennusteesta. Tässä pieni esimerkki meidän perheestä Säyksjärvellä. Mies kävi ennen Koronaa 3-4 krt/viikko Espoossa töissä junalla tai autolla. Minä kävin 5 krt/viikko autolla Tampereella toimistolla. Firmamme, kuten monet muutkin suuret työnantajat, siirtyi pysyvästi Hybridi-malliin. Käymme kumpainenkin toimistolla noin 1 krt/viikko, kun Corona-tilanne hellittää".

"Mihin nuo kasvavan liikenteen määrät perustuvat? Etätö on lisääntynyt, pendelöinti vähennee."

"Miten luotettavia liikenteen kasvuennusteet ovat? Tällaiset ennusteet ovat usein ennenkin menneet pieleen ja olleet yliarvioita."

"Miten liikennemääräennusteissa on otettu huomioon ns. induced demand (hyvät väylät lisäävät liikennettä, ja kohta on taas ruuhkaa), hiilineutraalisuustavoitteet (pyritäänkö tässä edes samaan suuntaan?) sekä se, että rahan käyttäminen tähän on käytännössä pois esim. julkisen liikenteen ratahankkeilta?"

"Ruuhkaa esiintyy ainoastaan Lakalaivan ympäristön liittymissä aamulla 30 min ajan ja ilta-päivällä 30 min ajan. Sitä ei voi edes sanoa ruuhkaksi verrattuna pääkaupunkiseudun tai ulkomaisten ruuhkiin".

"Liikenteen kasvuennusteet herättävät kysymyksiä. Suomen väestö vähenee ja kasvukeskussissakin kuten Pirkanmaalla kääntyy laskuun 2030–2040. Kuka moottoriteillä ajelisi? Liikenne-ruuhkat (tai niiden puute) on kestävästi peruste rakentaa moottoritie keskelle metsää. Toivottavasti hankkeelle ei löydy ikinä rahoitusta".

"Onko arviota mikä määrä liikenteestä kulkee Helsingin suunnasta Nokian/Vaasan suuntaan vs. Tampereen ja Jyväskylän suunnat? Onko oikeasti niin että tähän tarvitaan uusi nelikaistainen moottoritie niin kuin vaihtoehdossa 1 on esitetty? Eikö 0+ kannattaisi tehdä joka tapauksessa ja vasta pakon edessä vaihtoehto 1 jos liikennemäärät kasvavat ennusteen ylärajalla? Pirkkalan päähän tulevat rampit joudutaan vaihtoehdossa 1 tekemään korkealle ja ei ole mitään tapaa torjua pienhiukkaspäästöjä asuinalueille. Meluntorjunta on ilmeisesti haastavaa ja kallista myös tässä tapauksessa".

"Miten luotettavia liikenteen kasvuennusteet ovat? Vaihtoehdossa 3 ennusteenne mukaan valtatie 3:n liikennemäärät pysyvät nykyisellä tasolla, vaikka Puskiaisten liittymä rakennetaan. Eli liikenteellinen hyöty riippuu kokonaan siitä, toteutuvatko liikenteen kasvuennusteet vai eivät. Ilmastokriisin vuoksi tarvittavat yhteiskunnalliset muutokset edellyttävät liikennemäärien vähentämistä, ei niiden lisääntymisen edistämistä".

"Hankedokumenttien mukaan tiesuoritteet kääntyvät laskuun vuonna 2025, eli 3-vuoden kuluttua. Mahdollinen tie ei ehtisi edes valmistumaan ennen sitä. Tätä taustaa vasten tätä ei

voida perustella liikenteellä vaan lähinnä elinkeinoelämän tukemisella (luonnon kustannuksella)."

- YVA-selostuksessa on käytetty Tampereen seudulle tehtyä liikennemallia, joka ottaa laajasti huomioon maankäytön kehittymisen, asukasmäärien muutokset, ihmisten ikääntymisen ja sen vaikutukset liikkumiseen, joukkoliikenteen kehittämisen sekä arvioidut kulkumuototapojen muutokset. Se ja Väyläviraston laatimat liikenne-ennusteet eivät ennusta liikennemäärien laskua vuoden 2025 jälkeen. Väyläviraston laatimissa ennusteissa on myös lähtökohdina samat asiat kuin Tampereen seudun liikennemallissa ja ennusteen lähtökohdat on käsitelty hyvin laajasti. Valtakunnallisia ja seudullisia ennusteita tullaan tarkistamaan tulevaisuudessa ja silloin tarkennetaan myös tämän hankkeen vaikutusarvioita. Kulkumuotojakautumaan voivat vaikuttaa myös eduskunnan mahdollisesti tekemät muut päätökset, kuten esimerkiksi tienkäyttömaksut tai muut henkilöautoilun kustannuksia lisäävät ja siten myös käyttöä rajoittavat verot tai maksut. Niistä ei ole kuitenkaan olemassa päätöksiä, joten niitä ei voida ottaa tässä YVA:ssa huomioon. Mahdolliset muutokset ennusteissa ja vaikutusarvioinneissa tulee otettavaksi huomioon, kun hanke etenee ja kuten muistion alussa on kuvattu niin päätökset toteuttamisesta ovat monivaiheisia ja niitä ohjaavat poliittiset päätökset myös siitä mihin infran kehittämisen rahoitusta tullaan ohjaamaan.
- Hankkeelle on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tai lainsäädännössä esitetty muitakin kuin ilmastoa tai ympäristöä koskevia tavoitteita. Niissä korostuvat muun muassa elinkeinoelämän tarpeet sekä liikenneturvallisuus sekä kustannustehokkuus.

3.6 Liikennemuotojen kehitys - yleiskysymykset

"Voimmeko olettaa liikenteen kasvavan, jos investoimme joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn? Meillä on mahdollisuudet muuttaa liikennekulttuuria, oletus liikennemäärien kasvusta pohjautuu siihen, että autoiluun kannustetaan ja mahdollisesta."

"Liikennettä ei tule suunnitella ennusteiden perusteella vaan tavoitteiden".

"Miten paljon nykyisiä ruuhkia voitaisiin vähentää lähijunaverkkoa kehittämällä? Etenekin siis Tampereen ja Lempäälän välillä, koska ruuhkia tuolla välillä tiellä nyt syntyy ja alueella on runsaasti työmatkaliikennettä eli ruuhkahuiput liittyvät nimenomaan työmatkaliikenteeseen? Eli seisakkeita lisää mahdollisimman nopeasti."

"Fossiilittoman liikenteen tiekartta julistaa Suomen siirtyvän 'ennusta ja tarjoa' -paradigmasta kestävä liikenteen paradigmaan: "Infrainvestointien suunnittelun tulisi jatkossa perustua asetettuun tavoitetilään, ei suoritteiden kasvuennusteisiin." "Miten tämä näkyy Lempäälä-Pirkkala-parantamisen yva:ssa?"

"Otteita LVM:n Liikenne12-investointiohjelmasta: "Autoliikenteen saavutettavuuden parantaminen lisää autoliikenteen suoritetta ja päästöjä. Kulkutapamuutokset ovat kuitenkin mukana vain harvojen liikennemallien avulla tehtyjen tiehankkeiden hankearvioinnissa eivätkä siten näy päästölaskelmissa." "Etenkin kaupunkiseuduilla autoliikenteen saavutettavuuden paraneminen johtaa pitemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja liikennesuoritteiden kasvuun, mikä ei myöskään näy päästölaskelmissa." "Etenkin kaupunkiseuduilla on tarpeen arvioida, tukevatko hankkeet tavoiteltua vähäpäästöistä liikennejärjestelmäkokoaisuutta. Investointiohjelmaan sisältyvät kaupunkiseutujen tiehankkeet eivät tue siirtymää kestäviin kulkumuotoihin"

"Voimmeko oikeuttaa uuden tieinfran rakennusta, kun tavoitteena on puolittaa liikenteen aiheuttamat päästöt vuoteen 2030 mennessä? Miten tällainen hanke saadaan linjattua tämän tavoitteen mukaisesti? Rakentamalla lisää tieinfraa, me lisäämme autoilua, joka heikentää joukkoliikenteen ja kestävien liikkumisvaihtoehtojen kilpailukykyä, onko sen terveydellisiä ja taloudellisia vaikutuksia arvioitu?"

"Onko mietitty, paljonko lisäliikennettä syntyy, kun emme enää pääse lähimetsään, vaan ajemme autolla kauemmaksi luontoon?"

→ Suunnittelua ohjaavat tämänhetkiset päätökset, lait ja tavoitteet, joissa on myös muita tavoitteita kuin autoliikenteen vähentäminen. Valtatie 3 on osa Suomen tärkeintä pääteieverkkoa Helsingistä Hämeenlinnan ja Tampereen kautta Vaasaan. Valtatie 3 kuuluu Suomen valtakunnalliseen pääväyläverkkoon (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018) ja on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T). Valtatien palvelutasolle ja toimivuudelle on asetettu valtakunnallisia tavoitteita, joita tienpitäjän on otettava huomioon hankkeiden suunnittelussa. Se miten asiat tulevaisuudessa muuttuvat ja mihin investoinnit kohdistetaan riippuvat poliittisista päätöksistä ja niiden pohjalta tehdyissä linjauksissa. Myös ihmisten käyttäytymisen muutokset vaikuttavat myöhemmin tehtäviin ennusteiden ja vaikutusarvioiden päivityksiin. YVA-selostuksessa on käytetty tällä hetkellä parhaiten tulevaisuutta kuvaavia menetelmiä muun muassa arvioissa tapahtuvasta liikenteen kehityksestä.

3.7 Liikenne-ennuste - kysymykset

"Paljonko tästä liikenteestä on Tampereen seudun liikennettä? Mikä osuus on liikenteellä, joka kulkee pitempää välimatkaa? Onko harkittu sen ohjaamista muualle, jolloin osa liikenteestä vähenisi?"

→ Nykytilanteessa pitkämatkaisen osuus vaihtelee välillä 9,2 %...12,1 %. Tampereen seudun liikennemäärä kasvaa vuoden 2040 ennustetilanteeseen mennessä enemmän kuin läpikulkevan liikenteen määrä, joka johtuu Tampereen kaupunkiseudun maankäytön kehittymisestä. Vuoden 2040 ennustetilanteessa pitkämatkaisen liikenteen osuus laskee hieman ollen välillä 8 %...10,5 % vaihtoehdossa 0+ ja 2. Vaihtoehdossa 1 Puskiasten oikaisu palvellee hyvin pitkämatkaisen liikenteen tarpeita ja pitkämatkaisen liikenteen osuus uudella tieosuudella on noin 18,5 %...20,3 %. Vastaavasti nykyisellä tiellä oikaisun päiden välillä pitkämatkaisen liikenteen osuus laskee ja on ennusteiden mukaan 2,2 %...3,9 %. Pitkämatkaiselle liikenteelle ei ole olemassa luontevaa vaihtoehtoista yhteyttä.

"Liikenne-ennusteiden diassa oli suuret haarukat ennusteissa vuodelle 2040. 0+ :ssa 56300-76400 nykyisellä tieosuudella. Ja nykymäärästä sanottiin 40000-58000. Eli 0+ :ssa voi 2040 parhaassa tapauksessa liikenne nykyisellä tieosuudella olla jossain tapauksessa PIENEMPI kuin nykyään?"

→ Tilaisuuden esittely oli yleispiirteinen ja kuvasi liikennemäärien vaihtelua kussakin vaihtoehdossa tien eri kohdilla. Eri vaihtoehtojen ennustetut liikennemäärät on esitetty YVA-selostuksen luvussa 15. Niiden perusteella voidaan todeta, että kaikissa vaihtoehdoissa liikenteen on ennustettu kasvavan kokonaisuutena. Nykyisellä valtatie 3 osuudella Puskiasten ja Pirkkalan välillä ennustettu liikenne on vaihtoehdossa 1 samaa suuruusluokkaa tai hieman pienempi vuoden kuin nykyisellä tiellä. Liikenteen kasvu ohjautuu vaihtoehdossa 1 uudelle oikaisulle. Vaihtoehdossa 0+ liikenne kasvaa nykyisellä tiellä huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna.

3.8 Maakuntakaava

"Maakuntakaavaa on muutettava".

"Joku muutaman minuutin ajoaika tuntuu niin 90-luvulta! Onko maakuntakaava ihan nykyajassa enää?"

"Maakuntakaavoja on tehty uusia ennenkin, kun aika on ajanut niistä ohi ja tavoitteet muuttuneet."

"Maakuntakaavassa lyöty aikoinaan lukkoon Puskiaisten tiesuunnitelma aluevarauksineen, josta on tähän asti sanottu ettei ko. päätöstä voi muuttaa. Onko nyt käytävä keskustelu eri vaihtoehtoista vain 'silmänlumetta', jossa toteutetaan lain kirjain YVA lausuntoineen".

- Tätä moniulotteista asiaa on käsitelty muistiossa edellä "Päätöksenteko ja alueidenkäytön suunnittelun järjestelmä" -otsikon alla.
- Pirkanmaan maakuntakaavoitus on lähdössä taas käyntiin vuoden 2022 aikana: katso <https://www.pirkanmaa.fi/maakuntakaavaa-lahdetaan-pian-paivittamaan/>. Sen käsiteltävä sisältö tarkentuu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka asetetaan nähtäville kevään aikana. Sisältöön pääsevät kaikki pirkanmaalaiset halutessaan vaikuttamaan. Kannattaa siis seurata Pirkanmaan liiton viestintää.

3.9 Melu ja nopeusrajoitukset

"Valtatieltä puuttuu nykyisinkin melusuojuuksia joistakin kohdista. Suunnitelmissa on esitetty melusuojuuksia näille kohdille. Koska hankkeen toteutumisesta ei ole olemassa päätöstä, voisiko puuttuvia melusuojuuksia toteuttaa jo ennakkoon?"

"Miksi nopeusrajoitusta Sääksjärven kohdalla ei lasketa? Melua tulisi vähemmän."

"Miksi vaihtoehto 0+ ei sisällä melusuojausta Sääksjärven liittymän eteläpuolelle kuten muissa suunnitelmissa?"

"Tämä Ve1 on aika kummallinen suunnitelma. Kaikki edes hiukan elinympäristön laatua parantavaksi tunnistetut asiat kohdistuu Tampereelle. Lempääläisille ja Pirkkalalaisille on tarjolla vain lisääntyntä kurjuutta kasvavan melun myötä. Melu on jo nyt ainakin Lempäälässä lähes sietämätöntä ja nopeuksien nosto ei sitä ainakaan paranna. Ei melua saada pois muuta kuin laittamalla koko paketti tunneliin. Mikä muuten säästäisi virkistysalueetkin."

"Kaikissa vaihtoehtoissa on erittäin tärkeää, että Sääksjärven kohdalle molemmille puolille tietä rakennetaan modernit ja kunnolliset meluvallit. Milloin tämä toteutuu?"

"Valtatieltä puuttuu nykyisinkin melusuojuuksia joistakin kohdista. Suunnitelmissa on esitetty melusuojuuksia näille kohdille. Koska hankkeen toteutumisesta ei ole olemassa päätöstä, voisiko puuttuvia melusuojuuksia toteuttaa jo ennakkoon?"

- Tienparannushankkeista erillisiä maanteiden meluntorjuntahankkeita on toteutettu viime vuosina hyvin harvoin. Mitään estettä melusuojuuksien rakentamiseen ei ole, jos niiden rakentamiseen osoitetaan rahoitusta. Melusuojausten rakentaminen edellyttää myös tiesuunnitelman laatimista.
- Väyläverkon nopeustavoitteet tulevat valtakunnallisesti hyväksytyistä tavoitteista. Hankkeessa on lähtökohtana Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018.
- Meluntorjunnan yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä ja niiden suunnittelussa noudatetaan meluntorjunnalle asetettuja ohjeita ja meluntorjunnan suunnittelulle asetettuja periaatteita.

3.10 Hankkeen vaikutus asukkaille ja kiinteistöille

"Mikä vaikutus tällä hankkeella on nykyisille asunnoille? Mitkä talot puretaan? Paljonko asuntojemme arvo laskee, jos saamme ne pitää, eikä rakennuksia pureta tien alta?"

"Miten tiehankkeet vaikuttavat Pirkkalalaisten asuntojen arvoon, kun alueen virkistysarvot merkittävästi heikkenevät? Luonnonläheisyys ja hyvät virkistysmaastot ovat olleet monille keskeinen syy muuttaa Pirkkalaan. Nyt tämä kunnan vetovoimaisuustekijä heikkenee merkittävästi."

- Tässä suunnitteluvaiheessa ei ole tunnistettu rakennusten purkamistarpeita missään tutkitussa vaihtoehdossa.
- YVA-arviointiin ei kuulu sellaisten vaikutusten arviointi, jonka hanke aiheuttaa kiinteän ja irtaimen omaisuuden rahalliseen arvoon. Omaisuuden arvoon liittyviä asioita käsitellään tarkemmin jatkosuunnittelussa. Lainvoimaisen tiesuunnitelman perusteella tienpitäjä saa oikeuden lunastaa tiesuunnitelmassa osoitetut alueet ja oikeudet. Näistä kiinteistön omistaja tai muu asianosainen on oikeutettu saamaan tienpitäjältä korvauksen.
- Elinympäristön muuttuminen on tuotu esiin monin tavoin vaikutusten arvioinnissa.

"Miten me elämme tässä teiden rakentamisen ajan? Silloin tuskin on vielä mitään meluvallia tai yli-/alikulkuja, jolla pääsisimme liikkumaan. Hirmuinen rakennustyömaa vieressä vuosikausia, pölyä ja melua ja raskasta liikennettä. Onko tätä yhtään mietitty?"

"Vaihtoehdoista 1 ja 2 seuraa, että saamme Sääksjärvelle kymmeniksi vuosiksi aktiivisena toimivan Ruduksen louhoksen?"

- Rakentamisen aikaiset vaikutukset on arvioitu YVA-selostuksessa (luku 16) ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Vaihtoehdossa 1 rakentamisen kestoksi arvioidaan noin kolme vuotta.
- Maankäytön muutokset ovat vaihtoehdossa 1 merkittäviä ja maakuntakaavassa on tuotu esille myös kiviaineshuolto. Alueen esirakentamisen vaiheena esitetty huoli on mahdollinen.

"VE1 Esittelyssä jätettiin kokonaan huomioimatta/ mainitsematta Puskiaisten tien liittymiskohta VT3:een Pirkkalan Järvenpään asuinalueen välittömässä läheisyydessä. Liittymällä ko. kohdassa on asuinympäristölle ja asukkaille suuret negatiiviset vaikutukset, joista suurin on melu ja pienhiukkaset (karskogeeniset). Ko. kohdassa liittymä tulisi rakentaa tunneliin, jolloin ympäristövaikutukset saataisiin minimoitua".

- YVA-esittelyssä keskityttiin laajoihin kokonaisuuksiin ja todennäköisesti merkittäviin haittoihin. Järvenpään alueella ei tunnistettu nykytilanteeseen nähden merkittävää vaikutusta toimenpiteistä johtuen. Vaihtoehdossa 1 Linnakallion eritasoliittymä (haarauma) on laaja-alainen ratkaisu, jonka kohdalle esitetään laajaa meluvallia ja meluaitoja. Kullaanvuoren eteläpuolen asuinalueella melutaso kasvaa noin desibelin. Koska ohjearvon 55 dB ylittävälle keskiäänitasolle altistuu uusia asuinrakennuksia, muutos on kohtalaisen kielteinen. Kohdan meluntorjuntaa on todennäköisesti mahdollista parantaa jatkosuunnittelussa. Vaihtoehdossa 2 osuudella melutaso laskee Kullaanvuoren eteläpuolen, Keisarinviitan alle 5 dB. Muutos on vähäisen myönteinen. Ilmanlaatua on tarkasteltu suositusetaisyyskriteerille sijoittuvan asutuksen kautta YVA-selostuksen luvussa 8. Kaikissa vaihtoehdoissa suositusetaisyysvyöhykkeiden sisäpuolelle jäävien asuinrakennusten ja määrä kasvaa liikennemäärän kasvun myötä nykytilanteesta.

3.11 Vaihtoehtojen vaikutukset, sisältö ja vertailu

" Miten kakkostie voi olla ekologinen vaihtoehto kuten esittelijä puhuu?"

→ YVA-menettelyssä vertailu on olennaista. 2-kehä pirstoo aluetta, mutta 2-kehä on vähemmän haitallinen ekologisille yhteyksille kuin valtatie. Arvion mukaan 2-kehää voi pitää ekologisesta näkökulmasta pienenä rakenteena, sillä 2-kaistaisena väylänä ilman riistaitaa se ei aiheuta juurikaan estettä eläinten liikkumiselle ja yhteystarpeet on huomioitu suunnittelussa.

"Jos 0+ ratkaisussa ei tule suoria haittoja ympäristölle, miten se ei ole ylivoimainen ympäristövaikutusten arvioinnissa verrattuna Ve 1 ja 2?"

→ Jos näkökulmana on väylärakenteiden tai liikenteen suorat haitat ympäristölle tai virkistysalueen muutos, on 0+ -vaihtoehto paras, mutta YVA-arviointi on moniulotteisempaa. YVA-lain ympäristövaikutuskäsitys on laaja ja se käsittää myös vaikutukset myös väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen ja yhdyskuntarakenteeseen. Asiaa on punnittu monesta näkökulmasta erityisesti YVA-selostuksen luvussa 17.

"Miksei 0+ vaihtoehdossa Lakalaiva-Sarankulma väliä ole kolmekaistaiseksi? Vaikuttaa tarkoitushakuiselta, jotta saadaan 0+ näyttämään huonolta vaihtoehdolta."

"Melko puutteellinen esittely 0+ vaihtoehdosta verrattuna muihin".

→ Vaihtoehdossa 0+ on keskitytty pienehköihin toimenpiteisiin ja siinä on hyväksytty liikenteen palvelutasotavoitteista tinkiminen. Vaihtoehdossa 0+ on Lakalaivan ja Sankulman välille esitetty kolmannet kaistat, joilla parannetaan liikenteen sujuvuutta. Vaihtoehdon 0+ tavoitteena on ollut myös selvittää, mitä vaikutuksia tulee, jos tiejaksolle toteutetaan vain vähäisempiä parantamistoimenpiteitä. Kun vaihtoehto valitaan jatkosuunnitteluun toimenpiteiden yksityiskohdat tarkentuvat.

→ Arvioinnin esittelyssä panostettiin merkittäviin vaikutuksiin tässä hankkeessa, myös haitallisiin vaikutuksiin. Vaihtoehdossa 0+ ei ole juuri suoria ympäristövaikutuksia, kuten kerrottiin.

"Onko mietitty vaihtoehdon 0+-parannusten toteuttamista ENNEN kuin mietitään lisäkaistoja, eritasoliittymiä ja uusia teitä? Jos tie on ns. huono (ei valaistusta, meluvalleja yms.), ei ensimmäinen ratkaisu voi olla tehdä uusi tie."

"Eikö olisi järkevämpi toteuttaa ensin 0+ ja arvioida muiden tarvetta uudelleen 2040-luvulla?" "Tämä on hyvä kysymys! Ei pidä tehdä peruuttamattomia ratkaisuja, koska emme tiedä miten liikkuminen tulee muuttumaan tulevaisuudessa".

→ Vaiheittain toteuttaminen kuuluu maantiehankkeeseen. Suuriin ratkaisuihin pitää kuitenkin varautua suunnittelulla hyvissä ajoin, sillä tilanteen korjaaminen liikenteen ongelmien kasvaessa on hyvin vaikeaa.

"Miten Sääksjärven Höytämön kohdalla voidaan toteuttaa VE2 mukaiset lisäkaista ja meluntorjunta ilman että tien vierestä tuhoetaan ulkoilureitti ja melua torjuvaa metsää? Paikka on hyvin ahdas".

→ Kohteen toteuttamista on tutkittu YVA-selostusvaiheessa alustavasti ja kyseisessä kohdassa tapahtuu muutoksia ulkoilureitille ja myös metsää poistuu, kun tie levenee ja toteutetaan meluntorjuntaa. Asia on tuotu esille YVA-selostuksessa yleispiirteisenä ja samanlaisia kohteita on muuallakin nykyisen tien varressa. Yksityiskohtaiset toimenpiteet tarkentuvat jatkosuunnitteluun valittavan vaihtoehdon osalta jatkosuunnittelussa.

"Mitä suuruusluokkaa ovat eri tievaihtoehtojen kokonaiskustannukset? Tätä asiaa on kysytty useasti infotilaisuuksissa, mutta vastauksia ei ole saatu".

→ Taloudellisten vaikutusten arviointi ei kuulu varsinaisesti YVA-selostukseen ja yhteysviranomaisen on ohjannut työtä siten, että tähän teemaan liittyviä ei käsitellä arviointiselostuksessa.

- Eri vaihtoehtojen kustannusarviot arvioidaan tavoitteen mukaan kevään 2022 aikana ja ne otetaan huomioon liikennetaloudellisia tunnuslukuja laskettaessa sekä yleissuunniteluun vietävän vaihtoehdon valinnassa.

"Mikä on sekoittumiskaista?"

- "Sekoittumiskaista on kahden eritasoliittymän välille rakennettava lisäkaista, joka parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää kaistanvaihtoja. Se sijoittuu eritasoliittymän liittymisrampin ja seuraavan eritasoliittymän erkanemisrampin välille".

3.12 Maankäyttö ja rakentaminen hankkeen taustalla

"Eikö teitä hävetä esitellä tällaista selvitystä missä liikenteen kasvua käytetään keppihevosenä kuntien ja rakennusyhtiöiden ahneudelle lisätä rakentamista tiehankkeen varjolla? Kyse ei siis ole liikenteen vaan maankäytön tarpeista".

"Eiköhän se ole aika, selvää että tässä on kyseessä ennen kaikkea kuntien halusta päästä kaavoittamaan tontteja. Liikenteellinen hyöty on tässä vain veruke, jonka avulla nämä luontoa tuhoavat hankkeet runnotaan väkisin läpi vastustuksesta piittaamatta".

"Mitä muita tarpeita Puskiaisten oikaisulla on kuin ""ruuhkautuva"" liikenne valtatie kolmella? Mikä on gryndereiden osuus tavoitteissa? Sillä heidän tavoitteensa on jatkuva rakentaminen..."

"Miten paljon rakennuttajat ovat lobanneet hanketta?"

"Vaihtoehto 0+ halutaan lytätä heti alkuunsa, koska siinä ei rakennusfirmoille ole tiedossa businesssiä juuri nimeksikään. Siksi se on jo käytännössä hyllytetty. Sille ei edes haluta antaa mahdollisuutta. Itse heittäisin suuren epäilyksen varjon näille jatkuvasti heitetyille liikenteen kasvuarvioille."

- Maankäytön suunnitelmiin perustuvat maankäytön tavoitteet ja niihin peilatut hankkeen hyödyt on tuotu avoimesti esille vaikutusten arvioinnissa. Toistaiseksi maantiehankkeen palautteissa ja keskusteluissa ei ole esiintynyt rakentamistoimijoiden kannanottoja, ainaakaan korostuneesti. YVA-selostuksessa käsitellään hankkeen palautetta yhteenvetoina ja sama linja jatkuu yleissuunnitelmavaiheessa.

3.13 Yleiset kommentit ja kysymykset hankkeesta / hankkeen tarpeellisuudesta

"Ajan niin sanottujen merkittävän liikenteen ongelmakohtien halki päivittäin. Miten on määriteltävä merkittävä liikenteen ongelmakohta -tai haitta? Ruuhkat ovat täysin mitättömiä verrattuna esim. pääkaupunkiseudun kehäalueiden ruuhkiin. Muutaman minuutin hitaamman ajomatkan vuoksi TUHOTAAAN korvaamattomia luontoalueita. Pöyrityttävää!"

"ELYn ajaminen kaksilla rattailta on erittäin haastavaa. Koska luonnolla ei ole mitattavaa arvoa, voidaan periaatteessa mikä vain hanke perustella taloudellisella datalla".

"Näin suuressa hankkeessa kannattaisi edetä varovaisuusperiaatteen mukaan, jotta ei aiheuteta arvaamattomia vaikutuksia. Riskien arviointi ennakoita ei voi olla riittävän tarkkaa, koska alueelle on tiestön lisäksi suunnitelmissa yritysraikentamista, ratahankkeita, ratapiha jne".

"Kunta, joka sanoo Kyllä! Kuinkahan moni esiintyjistä asuu itse vaikutusalueella ja mitä mieltä olette uusista linjauksista?"

"Hanke esitetään Tampereen kaupunkiseudun suunnitelmana. YVAssa kerrotaan Puskiaisten oikaisun mahdollistavan: ""Valtakunnallisten terminaalien ja logistiikkakeskusten yhteydet

päätieverkkoon (mm. Tampere-Pirkkala lentoasema ja tuleva järjestelyratapiha) turvataan"" Miksi näitä ei ole perusteltu asiassa, pelkästään puhuttu liikenteen sujuvuudesta".

"Selonteossa todetaan mm. seuraavaa: "Mikäli maantieratkaisuun liittyvä maankäyttö ja muut infrastruktuurihankkeet toteutuvat esitetysti, luonnonympäristöä häviää ja/tai heikentyy laajoilta alueilta. Ekologisella maisematasolla ympäristö pirstoutuu ja ekologiset yhteydet heikentyvät" (s. 124). Tässä viitataan maakuntakaavassa oleviin kuntien kaavoitushankkeisiin uusien väylien ympärillä sekä myöhemmin suunniteltuun Tampereen ratapihan siirtoon samaiselle metsäalueelle. "Kaikki vertailuvaihtoehdot ovat liikennejärjestelmän näkökulmasta toteutuskelpoisia, mutta kapasiteetiltaan rajallisemmat vaihtoehdot 2 ja 0+ muodostavat rajoitteita uuden maankäytön kytkemiseksi pääväyläverkkoon"" (s. 163). Eli oikaisua ei voida perustella niinkään vain liikenteellisenä tarpeena, vaan nimenomaan lisäkaavoituksen vuoksi. Muutkin vaihtoehdot ovat liikenteellisesti täysin hyväksyttäviä. "Kokonaisuutena arvioiden vaihtoehdosta 1 aiheutuu luonnon monimuotoisuudelle kohtalaista haittaa. On kuitenkin huomattava, että uuden maankäytön vaikutusta ei tämän suunnitelman pohjalta pysty arvioimaan. Mikäli maankäyttö ja muut infrastruktuurihankkeet toteutuvat maakuntakaavan osoittamassa laajuudessa, luonnonympäristöä muuttuu laajoilta alueilta ja vaikutus saattaa olla pahimmillaan merkittävän haitallinen."" (s. 168). Tässä tuodaan esiin vaikeus arvioida vaikutuksia kokonaisuutena, kun pelkkä oikaisuhanke on erillinen siihen kiinteästi liittyvistä kuntien kaavoitushankkeista. On erittäin hyvä, että tämä tuodaan esiin YVA-selonteossa ja selvästi sanotaan, että maakuntakaavan hankekokonaisuus alueella voi olla luonnon kannalta merkittävän haitallinen. Itse en näe siinä edes jossittelun varaa, vaan se todella olisi katastrofi. Näiden seikkojen valossa näen ainoana kestäväenä vaihtoehtona vaihtoehdon 0+, jossa parannetaan nykyisen väylän liittymiä ja turvallisuutta sekä lisätään meluntorjuntaa ja valaistusta, mutta jossa jätetään laaja ja monimuotoisuudeltaan arvokas metsäalue rauhaan."

"Ainoa väylä, jota siihen suuntaan kaivattiin, oli se valaistu kevyenliikenteenväylä lentoasemantien varteen, joka sinne saatiin. Kiitos. Loput hankkeet voi noin puutteellisilla näytöillä jättää toteuttamatta".

"Muinaisjäänös TUHOUTUU osittain"" ja ""Kokonaisuutena ekologisiin yhteyksiin ja luontoarvoihin ja kohdistuva haitta on kohtalainen"". Miten ihmeessä tällaista hanketta voidaan edes suunnitella? Täysin tuomittava ehdotus, joka tulee ehdottomasti hylätä. Ainoa toteutuskelpoinen vaihtoehto on 0+."

"Onko yhden tien 'ruuhka' ja 5 min nopeampi ajoaika isompi ongelma kuin ilmasto- ja biodiversiteettikriisi? Kunhan autot liikkuu, sitten voidaan pohtia ympäristön tilaa. Järjetöntä."

"Ei Suomen valtio missään velkakriisissä näytä olevan, kun parin kilometrin matkalla pieni nopeuksien hidastuminen poikii kymmenen kilometrin uuden moottoritien suunnittelemisen neitseelliseen metsään!"

- ➔ Nämä kommentit hankkeen tarpeellisuudesta tarjoavat tärkeää tietoa päätöksentekoon. Siihen liittyy intressien punnintaa ja sen arviointia, että mitkä ovat hyväksyttävän tasoisia haittoja sekä riskejä hankkeen toteuttamisen kannalta. YVA-arvioinnin pohjalta hanke on toteutuskelpoinen, mutta myös yhteysviranomaisen ottaa myös kantaa tähän asiaan perustellussa päätelmässä.
- ➔ Alueen maankäytön kehittämiseen liittyvät hankkeet on käsitelty tässä liikenteen näkökulmasta ja niiden vaikutuksia on käsitelty yhteisvaikutuksissa, mutta niiden tarkemmat arviot tehdään maankäytön kehittämisen suunnittelussa.
- ➔ Maantiehankkeeseen ja ympäristövaikutusten arviointiin kuuluvat epävarmuustekijät ja riskit, mutta niitä käsitellään eri suunnitteluvaiheessa (ks. myös YVA-selostus luku 17).

- ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella (hankkeesta vastaava) ja ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueella (yhteysviranomainen) on erilliset, lakisäätiset viranomaistehtävät. Yhteysviranomainen antaa perustellun päätelmän hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

3.14 2-kehä

"Jos lentokentän käyttöaste ei kasva, onko 2-kehä silloin tarpeeton?"

- Asia on yksi liikenteen kysyntään vaikuttava tekijä, mutta ei ratkaise yksin 2-kehätien toteutusta.

"Miksi nykyisen tien välityskyvyn parantaminen ja kehätie on niputettu yhteen? Nykyisen tien parantaminen pitäisi tarkastella erillisenä hankkeena. Liikennettä olisi mahdollista sujuvoittaa ja kapasiteettia lisätä ilman laajan metsäalueen tuhoamista pirstomalla".

- Asiaa harkittiin huolellisesti YVA- ja YS-hankkeen määrittelyvaiheessa. Ympäristövaikutusten kokonaisarvioinnin kannalta 2-kehätie on olennainen hankekokonaisuudessa.

Miten voin vaikuttaa kehäkakkosen linjaukseen?"

- Linjausta tutkitaan tarkemmin yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä. YVA-selostuksessa (luku 3) on kuvattu YVA- ja YS-hankkeen vuoropuheluprosessi tarkemmin.

"Ilmeisten negatiivisten luontovaikutusten lisäksi kehäkakkonen heikentää Sipilän alueen ympäristöä. Se myös heikentää alueen vetovoimaa ja arvoa. Kukaan ei halua muuttaa ja rakentaa kotiansa kiinni kehätiehen kuten kaavassa on piirretty. Alue voi kehittyä ja kasvaa varmaan muillakin ratkaisuilla kuin kehäkakkosen rakentamisella."

"Onko kehäkakkosen linjaukselle Säöksjärveltä nähty mitään muuta vaihtoehtoa kuin se, että se kulkee niin läheltä Sipilän asuinalueita? Tai jo jotenkin olemassa olevia teitä pitkin? Asun yhdestä niistä kahdeksasta talosta, jotka ovat merkitty YVA-selostukseen punaisella värillä haittavaikutusten suhteen. Kuitenkin tekstistä tulee olo, että meillä ei ole mitään väliä."

- "2-kehän linjaus on Sipilän kohdalla määritelty tässä vaiheessa yhteistyössä Lempäälän kunnan kanssa. Tien linjaus tarkentuu yleissuunnitelmavaiheessa ja siihen vaikuttaa myös alueen maankäytön suunnittelu. Jatkosuunnittelussa määritellään tarkemmin myös alueen meluntorjunta."
- Asutukseen kohdistuvia haittoja on käsitelty YVA-selostuksessa ja 2-kehän läheisyyteen sijoittuvan asutuksen osalta vaikutus on arvioitu merkittävän haitalliseksi. Asutukseen kohdistuvat haitat on yksi punnittava tekijä päätöksenteossa. YVA-selostuksessa asutukselle haitat tuotu esille hyvin selkeästi ja kuvattu niitä monissa kohdin (pisimmin luku 6).
- 2-kehätien osalta YVA-menettelyssä on tarkasteltu useampaa linjausvaihtoehtoa, joista yksi on ollut maakuntakaavassa esitetty linjaus. YVA-ohjelmavaiheessa esillä oli kaksi 2-kehätien linjausvaihtoehtoa, joita on YVA-selostusvaiheessa jatkojalostettu yhteensovit-taen maankäytön tarpeita ja haittojen välttämistä. Lopputulos on kompromissi, joka tarkentuu vielä jatkosuunnittelussa.

3.15 Muut hankkeet ja maankäyttö

"Oikorata Puskiäisistä lentokentän kautta on myös suunnitteilla. Miksi ei ole tehty yhteistyötä rataviranomaisten kanssa ja suunniteltu Puskiäisten tiesuunnitelmaa samaan väylään oikoradan kanssa?"

"Miksi liikennejärjestelyjä ei käsitellä yhtenä kokonaisuutena. Nyt järjestelyratapiha jää täysin hankkeen ulkopuolelle. Luulisi että tämä vaikuttaisi niin 2-kehän kuin VT3 suunniteltuihin linjauksiin. Ilman lisätieverkostoa ei ratapihakaan synny".

- Rautatien ja valtatieparantamisen suunnitteluvaiheet ovat eri tilanteissa tällä hetkellä. Radasta ollaan valmistelemassa vasta alustavaa tarkastelua ja nykyisessä maakuntakaavassa, jota lain mukaan täytyy tiesuunnittelussa tukea, ne ovat eri maastokäytävissä ja se on tällä hetkellä tämän YVAN lähtökohtana.

"Koska saadaan ratikka Lempäälään? Peltolampi, Multisilta ja nauhataajama. Paremminkin toisi kuin Pirkkalan suuntaan."

- YVA-selostuksessa on käsitelty lyhyesti Pirkkalan raitiotieyhteys eli seuratikka, jonka suunnittelu oli edennyt siihen vaiheeseen, että tietoja oli saatavilla. Muista suunnittelualueita koskevista raitiotien laajennuksista hankkeesta vastaavalla ei ole tietoa.

3.16 YVA-palaute

"Puskiaisten oikaisua vastustava adressimme https://www.adressit.com/pirkkalan_ja_lempeen_valinen_virkistymetsa_ja_ekologinen_kaytava_tulee_sailyttaa_sellaisena_myos_tulevaisuudessa?fbclid=IwAR38Opc6GxEcn-i_JvM15u92EnMOhStUCQOBGjpxIUHr-HAq0EulUw69R8lc " on kerännyt jo yli 4000 nimeä ja valtavan määrän hyviä kommentteja. Toimitamme sen kyllä elylle kunhan ehdimme."

"Miksi ihmeessä näitäkin kysymyksiä ei voisi liittää YVA prosessiin? :o Lomakkeen ylimääräinen täyttäminen samalla asialla on taas yksi kynnys lisää."

- Adressi on ollut tiedossa selostuksen laadintavaiheessa ja se on tuotu esille selostuksessa luvussa 6.
- Tilaisuuden chatin kysymykset dokumentoidaan tähän muistioon ja hankkeen aineistoihin, mutta YVA-menettely on prosessi, jossa mielipiteet käsitellään YVA-lain mukaisesti. Ei ole tarkoitus aiheuttaa vaivaa osallistujille, mutta tämä mielipiteiden antaminen nähtävilläolon aikana on hyvin selkeä YVA-lain lain määrittelemä kansalaisosallistumisen menettely. YVA- ja YS-hankeeseen kuuluu paljon muutoin muutakin vuoropuhelua, ja tilaisuuden chat on yksi palautekanava muiden joukossa.