

Pirkkalan ympäristöyhdistys ry.  
pj Veikko Hahmo  
[pirkkalanymparistoyhdistys@gmail.com](mailto:pirkkalanymparistoyhdistys@gmail.com)

**LAUSUNTO**  
17.10.2019

Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry  
Kuninkaankatu 39  
33200 Tampere  
045 233 6356, 040 515 4557  
[pirkanmaa@sll.fi](mailto:pirkanmaa@sll.fi)

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
[kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi)

## **Valtatie 3 parantaminen välillä Lempäälä–Pirkkala**

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

Annetuista vaihtoehtoista kannatamme 0+ vaihtoehtoa. Mieluiten kuitenkin näkisimme, että nykyisille teille tehtäisiin kaikki ne turvallisuutta parantavat toimet, joita vaihtoehto 2:ssa on, jättäen kuitenkin 2-kehä rakentamatta.

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

### **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 pienen kuntamme viimeiset luonnonmetsät, suositut lähivirkistysalueet ja suuren hiilinielun. Hallitus on linjannut, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tätä tavoitetta uudet tielinjaukset luonnonmetsiin tukevat huonosti.

Uusien tielinjauksien tarve on Suomessa vähäinen, johtuen muun muassa väestön vähenemisestä. Tärkeä syy tähän on myös jo edellä mainittu ihmisten arvojen nopea muutos, joka esimerkiksi suosii yksityisautoilun vähentämistä. Omistusautoista ollaan siirtymässä kimppa-autoihin, joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn samalla kun asutuksen painopiste siirtyy isojen kaupunkien ytimeen. Etätyön suosio kasvaa koko ajan ja palaverit ovat siirtymässä 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. Mikään seikka ei siis mielestämme tällä hetkellä, eikä ennustetussa tulevaisuudessa, puolla uusia tie- tai junalinjauksia lentoasemalle.

VT3:n ja 2-kehän varteen mahdollisesti kaavoitettavat suuret teollisuusalueet toisivat Pirkkalalle ja Lempäälälle kymmenien tai satojen miljoonien eurojen tontinmyyntitulot. Nämä uudet teollisuusalueet saattaisivat houkutella yrityksiä (muualta Pirkanmaalta?) siirtymään parempien liikenneyhteyksien varrelle. Tämä tuskin on yhteiskunnallisesti järkevää, sillä monet ympäristökunnat ovat jo ennestään muuttotappion kourissa ja pian myös talousvaikeuksissa. Rikkaat rikastuisivat ja köyhät köyhtyisivät ja rahaa vain siirreltäisiin yhteiskunnan taskusta toiseen.

Suomen tiestö on todella huonossa kunnossa ja määrärahoja sen parantamiseen ei tunnu löytyvän. Nyt olisikin tärkeätä sijoittaa näistä hankkeista säästyvät rahat 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, Suomen Väestöliiton tutkimuksen ennustettu asukasmäärän kasvu on kuitenkin vain 23 021 asukasta. Arviosta on sulanut siis jo yli 80 prosenttia. Vuonna 2029 Suomen väkiluku lähtisi jo ennusteen mukaan laskemaan. Tämä historiallisen suuri muutos väestönkehityksessä ei saa, eikä voi olla vaikuttamatta tarkasteltaessa näiden nyt suunniteltavien hankkeiden tarpeellisuutta.

Ruuhkat valtatie 3:lla Pirkkalassa ovat vähäisiä ja ne ajoittuvat aamuisin klo 7–8 väliin, jolloin syys- ja talvipimeillä on useita kolareita. Näistä useimpien aiheuttajana ovat Kurikan- ja Sarankulman rampista vauhdilla liikenteen sekaan kohti Tamperetta pyrkivät autot. Kolareista on pääosin selvitty aineellisilla vaurioilla, sillä ruuhkissa vauhdit eivät ole kovin suuria. Muina aikoina liikenne tiellä on rauhallista, 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 joustavissa joukkoliikennematkaisuissa. 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 moottoritie liittymään saakka. Tämä parantaisi liikenneturvallisuutta toisin kuin VT3:n oikaisun tuomat uudet rampit aivan Kurikan liittymän viereen. Moottoriteillä 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***

Isojen teiden rakentaminen ilman, että ne muodostaisivat isolaatteja ja lajien geeniperimän näivettymistä on erittäin haasteellista. Näin uskoisimme käyvän myös tässä kolmen moottoritien muodostaman kolmion sisällä. 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, koska niiden vaatimat siirtymäreitit katkeaisivat. Metsäkanalintujen kanta 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**

Hankkeen ympäristötavoitteissa on mainittu tavoitteeksi 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 murskataan tienpohjaksi. Toinen tavoite on viheryhteyksien säilyttäminen. Kuka lähtee luontoon, jos matkalla pitää kulkea kahden moottoritien ali tai yli ja tien melu ympäristössä on jatkuvaa? Nykyiset viheryhteydet katkeaisivat siis väistämättä. Hiljaisia alueita ei tämän jälkeen enää Pirkkalasta löytyisi.

Alueella sijaitsee 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 puhdasvetisiin lähijärviin, kuten Pulkajärveen ja Keskisenjärveen (lähinnä koskee 2-kehää). Pulkajärven Natura- ja luonnonsuojelualueet kärsivät merkittävästi hankkeista, koska tie (2-kehä) oheisvaikutuksineen tulisi hyvin lähelle niitä. Pahimmassa skenaariossa koko VT3:n eteläpuoli Lentoasemantielle saakka muuttuisi 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 Tampereen, Pirkkalan ja Lempäälän väestöä virkistysalueena. Sen 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 luonnonmetsiimme ja lähivirkistysalueillemme.

Pirkkalassa 17.10.2019

Pirkkalan ympäristöyhdistys ry

Veikko Hahmo  
Puheenjohtaja

Pirkko Huovila  
Sihteeri

Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry

Heikki Toivonen  
puheenjohtaja

Marjo Niemenmaa  
järjestösihteeri