

Valtatien 3 parantaminen välillä Lempäälä-Pirkkala -hankkeen arviointiselostus



Tampereen polkupyöräilijät ry lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Mielestämme hankkeen vaihtoehdot 1 ja 2 edustavat mennyttä maailmaa, VE0+ on ainoa, joka voidaan edes jollain tavalla sijoittaa kestävän kehityksen raameihin. Mikään vaihtoehdoista ei edistä kestäviä liikennemuotoja: kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikennettä, vaan luovat ainoastaan näihin nähden kilpailuetua yksityisautoilulle. Lisääntyvä autoliikenne aiheuttaa aina painetta investoida myös Tampereen ja naapurikuntien keskustoissa autoinfraan. Kustannusten lisäksi tämä on ongelma, että keskustoissa tila on rajallista ja tilaa tarvittaisiin kipeästi laadukkaiden kävely- ja pyöräliikenteen ratkaisuille eikä autojen lisäkaistoille.

Hankkeen VE1 ja VE2 perustelut ovat valtakunnallisen liikennejärjestelmän lisäksi maakunnan maankäytössä. On kuitenkin todennäköistä, ellei jopa varmaa, että samat toiminnot voidaan sijoittaa kestävämmiin nykyisen yhdyskuntarakenteen ja liikenneyhteyksien varrelle. Kuten selvityksessäkkin sanotaan, on Puskiaisten oikaisulla pitkä historia ja monessa hankkeessa toteuttava moottoritien oikaisu on otettu annettuna lähtökohtana tulevaisuuden suunnasta: tämä on johtanut maankäytön suunnitteluun sen ympärille, ei toisinpäin.

YVA selvityksessä keskityttiin pitkän matkan moottoriajoneuvoliikenteeseen kun taas pyöräliikenne, jalankulku ja myös joukkoliikenne jätettiin pääsääntöisesti kuntien kaavoituksessa ratkaistavaksi. Tämä on YVAn iso heikkous. Tällä tavalla ei tule toteutumaan laadukkaita ja yhtenäisiä pyöräliikenteen verkkoja vaiheittain rakentuvalla uudella maankäytöllä.

Jo aiemmassa vaiheessa muistutimme, että jos suunnitellaan autoliikenteelle laadukasta, uutta väylää on samalla rakennettava laadukasta pyörätietä. Ainoastaan kakkoskehän poikkileikkauskuvissa oli esitetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylää, sekin nykyisten mitoitushjeiden näkökulmasta alimittaisena. Tarvetta Pirkkalan ja Lempäälän väliselle pyöräliikenteen pääreititasoiselle yhteydellekin olisi nykyisinkin, saatikka uuden maankäytön myötä. On mahdollista, että esimerkiksi luontoarvojen takia reitille ei jää tilaa toteuttaa yhtenäisellä laatutasolla pyöräliikenteen pääväylää myöhemminkään, tämä olisi pitänyt kuulua YVA piiriin.

Esitetyissä suunnitelmissa on edelleen riskejä pyöräliikenteen olosuhteiden heikkenemiseen. Näitä on käytännössä kaikissa kohdissa, joissa uudet väylät leikkaavat nykyisiä pyöräliikenteen reittejä. Heikkeneminen näkyy esim. pyörätien linjauksissa, pituustasauksissa tai risteysjärjestelyissä.

Vaikka Tampereen polkupyöräilijät ry on erityisesti ns. arkipyöräilyn eli työmatka- ja asioimispyöräilyn edunvalvoja, muistutamme että puskiaisten oikaisu heikentää myös pyöräilyn virkistysmahdollisuuksia. Tätä näkökulmaa ei tunnuttu selvityksessä hahmotetun.

Kuten olemme jo aiemmin muistuttaneet: vaikka moottoritien parantamisella tavoitellaan läpiajoliikenteen sujuvuutta, niin käytännössä maankäytön synnyttämä paikallinen liikenne tulee täyttämään tien kapasiteetin. Tampereen nykyisen eteläisen kehätien kapasiteetti täyttyi vuosikymmeniä ennakoitua aiemmin. Esitetyn oikaisun kohtalo olisi todennäköisesti samanlainen. Ei ole kestävää kasvattaa autoliikennettä ja rakentaa aina seuraavalla vuosikymmenellä uusi kaista kapasiteetin täytyttyä, kuten tähän asti on tehty. Suunnitelmassa ei esitetä piirteitä, joilla tätä tilannetta ehkäistäisiin.

Vaikka alussa totesimme VEO+ olevan ainoa edes jollain tavalla tässä ajassa perusteltu eteneminen, emme pohjimmiltaan kannata tämänkaltaisia yksityisautoilua lisääviä investointeja. Vaadimme enemmän panostuksia hankkeisiin, joilla vähennetään tai edes loivennetaan autoliikenteen kasvua. Esimerkiksi lähijunaliikenteen parantaminen yhdistettynä panostukseen asemanseutujen pyöräilyinfraan sekä seudulliseen baanaverkoston olisi tällainen.

Tampereella 28.2.2022

Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja