

Väylävirasto

## LAUSUNTO TAMPEREEN HENKILÖRATAPIHAA KOSKEVASTA RATASUUNNITELMASTA

### **Vuorovaikuttamisen ja tiedoksiannon toimenpiteet**

Väyläviraston ilmoitus ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta julkaistiin 19.12.2019 Tampereen kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Kuulutus oli yleisesti nähtävänä 19.12.2019 – 20.1.2020.

Väyläviraston ilmoitus ratasuunnitelman aineiston esittelystä ja palautteenannosta sekä kutsu esittelytilaisuuteen julkaistiin 10.6.2020 Tampereen kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Kuulutus oli yleisesti nähtävänä 10.6.-21.8.2020.

Väyläviraston ilmoitus ratasuunnitelman nähtävilläolosta julkaistiin 8.1.2021 Tampereen kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Kuulutus oli yleisesti nähtävänä 8.- 22.1.2021.

Ilmoitus ratasuunnitelman nähtäville kuuluttamisesta tuli julkaista kaupungin tietoverkossa mahdollisuuksien mukaan edellä mainittuna Väyläviraston kuulutuksen julkaisupäivänä. Väyläviraston tiedoksiannossa tapahtuneesta virheestä johtuen kaupungin ilmoitusta ei voitu julkaista lausuntopyynnössä esitetystä aikataulusta.

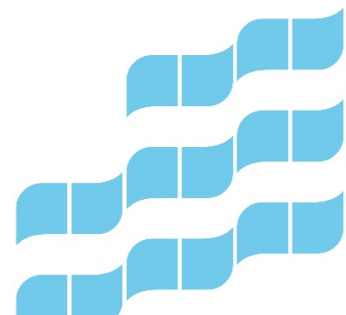
Ratasuunnitelmasta ei tullut Tampereen kirjaamoon yhtään muistutusta määräaikaan 22.1.2021 mennessä.

### **Yleiskaavoituksen lausunto**

Suunnitelma-alueella on voimassa Keskustan strateginen osayleiskaava, joka on hyväksytty valtuustossa 18.1.2016 ja kuulutettu lainvoimaiseksi 16.1.2019. Kyseinen osayleiskaava on sisällytetty nähtäville asetettuun suunnitelma-aineistoon. Hyväksymisedotuksessa osayleiskaavan hyväksymispäivämäärä on väärä, oikea päivämäärä on 18.1.2016.

Keskustan strategisessa osayleiskaavassa on osoitettu nykyisen rautatieaseman kohdalle Asemakeskus. Kaavamääräyksen mukaan Asemakeskus on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikennemuotojen solmukohta, ja kaikkien alueella tehtävien suunnitelmien ja toimenpiteiden on tuettava sujuvia, viihtyisiä ja esteettömiä liikenteen ja muita palveluita. Asemakeskusta ollaan toteuttamassa osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Kaavamääräyksen mukaan asemakeskusta kehitetään myös lentoliikenteen palveluterminaalina.

Osayleiskaavassa on osoitettu useampi jalankulun yhteystarve rata-alueen poikki itä-länsi -suunnassa. Kaavamääräyksen mukaan yhteyden toteuttamisedellytykset on tutkittava tarkemmassa suunnittelussa, ja mm. liikenneväylien kävelyille aiheuttamaa estevaikutusta on vähennettävä mahdollisuuksien mukaan. Pohjoisesta lukien nämä neljä ohjeellista tutkittavaa kohtaa sijoittuvat Lapintien ja Erkkilänkadun väliin, Asemakeskuksen pohjoispuolelle, Otavalankadun ja Åkerlundinkadun jatkeeksi ja alueen eteläosassa Viinikanojan, järjestelyratapiha-alueen ja Sorin



alueen välille. Ratasuunnitelmassa esitetyt ratkaisut eivät ole esteenä näiden jalankulkuyhteyksien toteuttamiselle. Otavalankadun jatkeelle sijoittuu myös keskustan pyöräilyn pääreitti. Pääreitin laatua on parannettava erottamalla jalankulku ja pyöräily pääsääntöisesti omille väylilleen. Liittymissä on parannettava turvallisuutta ja sujuvuutta.

Ratapihan alle on osoitettu maanalaisen pysäköintilaitoksen laajenemisaalue ja siihen liittyvä yhteystarve maanalaiseen pysäköintiin. Keskustan strategista osayleiskaavaa suunniteltaessa ajateltiin, että ajoyhteys maanalaiseen pysäköintiin osoitettaisiin Ratapihankadun alle toteutettavasta maanlaisesta kiertoliittymästä, jota suunniteltiin Ratapihankadun ja Kanslerinrinteen risteysalueen kohdalle. Ajoyhteyden osalta suunnitelmat ovat sittemmin muuttuneet. Vaihtoehtoiset yhteydet sijoittuvat selvästi ratasuunnitelma-alueen ulkopuolelle Viinikankadulle ja/tai Salhojankadulle. Yhteyksiä tutkitaan parhaillaan käynnissä olevassa asemakaavassa nro 8670, P-Hämpin laajennus.

Tampereella on vireillä Kantakaupungin vaiheyleiskaava – valtuustokausi 2017-2021. Ehdotus oli nähtävillä 14.1. – 15.2.2021. Keskusta rajautuu vaiheyleiskaavan ulkopuolelle. Vaiheyleiskaavaehdotukseen on osoitettu 3 uutta henkilöliikenteen asemaa Lakalaivaan, Hiedanrantaan ja Tesomalle. Lisäksi vaiheyleiskaavassa on osoitettu kaupunginhallituksen päätöksen 11.5.2020 mukaisesti yhdeksän uutta lähijuna-asemaa Kalkkuun, Kalkunvuoreen, Mediapolikselle, Santalahteen, Rantaperkiöön, Vuohenojalle, Messukylään, Hankkioon ja Vehmaisiiin. Informatiivisina merkintöinä kaavakartalla ovat myös Amurin ja Ranta-Tampellan lähijuna-asemat keskustan alueella. Kantakaupungin vaiheyleiskaava – valtuustokausi 2017-2021 ehdotuskartat (13.1.2021) ovat lausunnon liitteenä.

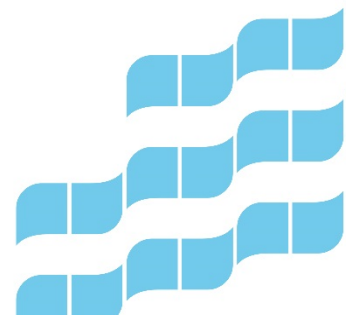
Vaiheyleiskaavaa varten tehtiin selvitys Tampereen lähijuna-asemien maankäyttöpotentiaalista. Selvityksessä todetaan, että nykyisellä raidekapasiteetilla voidaan liikennöidä Nokialle päin yksi ja Lempäälään päin kaksi lähijunaa suuntaansa tunnissa ja Orivedelle päin yksi lähijunapari tunnissa. Puolen tunnin säännöllinen tai tiheämpi vuoroväli edellyttää suunnitellun kolmannen väli-laiturin Tampereen asemalle. Myös tunnin vuorovälillä nykyinen laiturikapasiteetti aiheuttaa rajoitteita lähiliikenteen aikataulusuunnitteluun.

Tampereen ja kaupunkiseudun kuntien tavoitteena on kehittää tulevaisuudessa lähijunaliiikennettä voimakkaammin kuin ratasuunnitelman pohjana olleessa Tampereen henkilöratapihan yleissuunnitelmassa 2010 arvioitiin. Kuluvana vuonna 2021 käynnistetään seudullisena yhteistyönä Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän laatima selvitys lähijunaliiikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeista. Selvitystyössä arvioidaan lähi- ja taajamajunaliiikenteen roolia seudun maankäytön kehittämisessä ja joukkoliikennejärjestelmässä huomioiden valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettavat tavoitteet ja linjaukset kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiselle. Selvityksen tulokset tulee ottaa huomioon ratapihan käytön tulevassa suunnittelussa.

### **Asemakaavoituksen lausunto**

Asemakaavoitus on liittänyt lausuntoon oikeaksi todistetut otteet (liite 5) sellaisista alueella voimassa olevista asemakaavoista, jotka eivät sisällyneet ratasuunnitelma-asiakirjaan nro A-6 Asemakaavat tai asiakirjan nro A-5 Hyväksymisehdotus kohdan ”Kaavatilanne” taulukkoon.

Lausuntopyyntöä esitettyä kaavatilanteen tarkastamispyyntöä on täsmennetty jälkikäteen siten, että sen todettiin koskevan osan C-2 suunnitelmakartoilla esitetyn ”Rautatiealueen /



Rautatieliikenteen alueen” rajauksen sisään jääviä alueita. Naistenlahden huoltoraiteen osalta kaavatiedot pyydettiin tarkastamaan lisäksi ”Työn ajaksi haltuun otettavan alueen” rajauksen sisään jäävältä alueelta.

Varsinaisen ratasuunnitelma-alueen tarkkaa rajausta ei ole esitetty muualla paitsi alueen etelä- ja pohjoispäissä, joihin suunnitelman raja on selkeästi merkitty. Aineistosta ei myöskään ilmene millä alueella ratasuunnitelma on oikeusvaikutteinen. Hyväksymisehdotuksen (osa A-5) mukaan rautatiealue eikä käyttöoikeus rautatiealueeseen sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Ratasuunnitelmakartoilla ei ole esitetty henkilöratapihan ja laiturialueen huolto- ja pelastusliikenteen järjestämisen kannalta välttämättömiä rautatiealueen sekä Rautatienkadun ja Rongankadun välisiä kulkuyhteyksiä. Nämä yhteydet sijoittuvat osittain muille kuin voimassa olevien asemakaavojen mukaisille rautatie- ja katualueille.

Suunnitelmaselostuksen kohdassa 1.4.3 Asemakaavoitus on mainittu vain osa rautatiealueen alittavia nykyisiä tunneleita sekä kaavan nro 8366 alueelle sijoittuvaa rautatiealuetta koskevista kaavamääräyksistä.

Asemakaavoitus toteaa, että ratasuunnitelma-asiakirjoissa esitetty asemakaavatilanteen kuvaus on muilta osin pääosin ajan tasalla siltä osin, kuin se on edellä mainitut ratasuunnitelma-alueen rajausta koskevat seikat huomioiden ollut mahdollista tarkastaa.

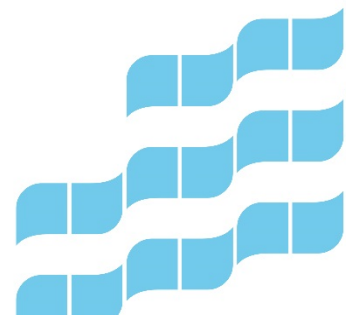
Ratasuunnitelmaan liitetyn katujen rakentamissuunnitelman (osa C-3) toteutus on käynnistynyt vuonna 2020. Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 1.2 esitetty kyseisen suunnitelman kuvaus on tältä osin puutteellinen.

Suunnitelmaselostuksen vaikutusten arvioinnissa esitetään, että suunnitelmalla tuetaan aseman ympäristön pyöräilyn ja liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteiden toteutumista. Ratasuunnitelmassa ei näitä teemoja kuitenkaan käsitellä.

Suunnitelmaselostuksessa esitetyt maaperän haitta-aineita koskevat tiedot ovat osin puutteellisia. Täydentäviä tietoja laadituista selvityksistä on saatavilla kaupungin ympäristönsuojelusta. Myös rautatiealueella havaitut haitta-aineet tulee mahdollisten tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä huomioida asianmukaisin tutkimus- ja puhdistamistarpeen ilmaisevin kaavamerkinnoin.

Ratasuunnitelmaan liittyvän meluselvityksen liitekartat eivät kata hankkeen koko suunnittelu- ja vaikutusalueita. Lisäksi aineistosta puuttuu vain ratasuunnitelman vaikutuksia kuvaava ennustetilanteen melulaskenta. Ennustetilanteen melulaskentaan on sisällytetty asemakeskuksen yleissuunnitelmassa esitetty uudisrakentaminen, jolloin lopputulos ei kuvaa ratasuunnitelman vaikutuksia vaan sen sekä mahdollisten muiden hankkeiden kanssa syntyviä yhteisvaikutuksia.

Meluselvityksen täydentäminen on tarpeen myös ratasuunnitelmasta jätetyissä muistutuksissa esitettyjen huomautusten kannalta. Alueen pohjoisosassa vuonna 2019 voimaan tulleen asemakaavan nro 8726 tarkoituksena oli Ratapihankadun ja rautatiealueen välisen rajan tarkastaminen toteutuneen tilanteen mukaiseksi. Ratasuunnitelmassa tälle alueelle esitettyjen muutosten ympäristövaikutuksia ei ollut kyseisen kaavan valmistelun yhteydessä mahdollista tarkastella.



Suunnitelman jatkovalmistelussa tulee lisäksi huomioida seuraavat suunnitteilla olevat tai jo toteutuneet asemakaava- ja maanomistustilanteen muutokset. Kohteiden numerointi viittaa lausunnon liitteenä 6 olevaan karttaan.

1. Asemakeskus -hankkeen yleissuunnitelmassa 2019 esitetyt sekä vireillä olevassa asemakaavassa nro 8640 (TRE: 57/10.02.01/2016) suunnitteilla olevat maankäytön muutokset.

1.1 Kiinteistön 837-599-0002-0015 (om. VR-Yhtymä Oy) käyttötarkoituksen muutos. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa rautatiealuetta (LR). Kaavamutoksen tavoitteena on, että alue osoitetaan kortteli- ja yleisiksi alueiksi.

1.2 Kaupungin omistuksessa oleva määräala 837-599-0002-0001-M0515. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa rautatiealuetta (LR). Kaavamutoksen tavoitteena on, että alue osoitetaan kortteli- ja yleisiksi alueiksi. Rautatiealueen rajausta tarkennetaan korttelialueiden uudisrakentamisen sekä henkilöratapihan ja matkustajalaitureiden huolto- ja pelastusliikenteen järjestämisen tarpeet huomioiden.

1.3 Vuosina 2017-2018 valmisteilla olleen asemakaavan nro 8653 (TRE:8302/10.02.01/2016) yhteydessä todettu katu- ja rautatiealueen välisen rajan ja maanomistuksen tarkastamisen tarve Ratapihankadulla Itsenäisyydenkadun ja Tammelankadun välisellä katuosuudella.

2. Maanomistuksen saattaminen voimassa olevien asemakaavojen nrot 7059, 7818, 7750 ja 7782 mukaiseksi Ratapihankadulla Åkerlundinkadun ja Itsenäisyydenkadun välisellä katuosuudella.

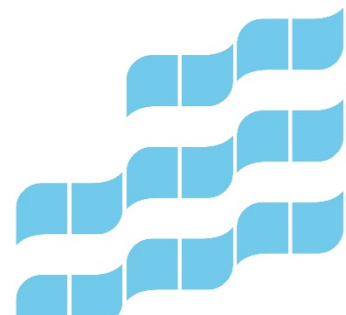
3. Vuonna 2020 toteutuneeseen Pinnin alikulkusillan uusimiseen, suunnitteilla olevaan lisäraidevaraukseen sekä Viinikankadun ja Ratapihankadun katujärjestelyiden muutoksiin kytkeytyvät katu- ja rautatiealueiden sekä maanomistustilanteen muutokset.

4. Suunnitteilla olevaan Viinikanojan ja Tampereen valtatie alikulkusiltojen uusimiseen sekä Tampereen valtatie, Sorinkadun, Jokikadun ja Naulakadun katujärjestelyiden muutoksiin kytkeytyvät Viinikanojan, katu- ja rautatiealueiden sekä maanomistustilanteen muutokset.

Asemakaavoitus katsoo, että voimassa olevista asemakaavoista poikkeamista voidaan puoltaa edellyttäen, että ratasuunnitelmassa esitetyt muutokset kohdistuvat tällä hetkellä voimassa olevien asemakaavojen mukaisille rautatieliikenteen alueille, ja että asemakaavamutosten yhteydessä rautatiealueen rajaukseen voidaan tehdä edellä mainittujen suunnitelmien edellyttämiä tarkastuksia.

Ratasuunnitelmassa rautatien suoja-alue on merkitty ulottumaan 30 metrin etäisyydelle voimassa olevien asemakaavojen mukaisista rautatiealueista. Suoja-alue sisältäisi jo rakentuneita kortteli- ja yleisiä alueita sekä lukuisia olemassa olevia rakennuksia. Alueella ei ole lausuntopyyntöissä mainittuja näkemäalueita edellyttäviä tasoristeyksiä.

Ratalain 37 §:n mukaan rautatien suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Väylävirastolla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa rautatien suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Ratalain 51 §:n mukaan suoja-alueet on merkittävä toimituskartalle, kiinteistörekisteriin ja tarpeen mukaan maastoon.



Asemakaavoitus katsoo, ettei rautatien suoja-alueita ole mahdollista merkitä asemakaavoihin ratasuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa. Aineistosta ei ilmene, mihin suoja-alueen esittämisen tarve tiiviisti rakentuneella asemakaava-alueella perustuu. Edellä mainittujen valmisteilla olevien suunnitelmien ja maanomistustilanteen muutosten lisäksi ratasuunnitelmassa tulee huomioida alueen olemassa oleva ja asemakaavojen mahdollistama rakentaminen. Lähtökohtaisesti suoja-alueen tulee sisältyä asemakaavan mukaisiin rautatiealueisiin.

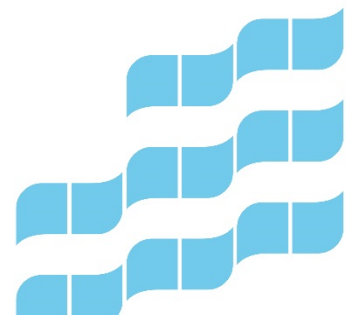
### **Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikön lausunto**

Liikennejärjestelmän kehittämisessä keskeisiä tavoitteita sekä valtakunnallisessa että Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämistä linjaavassa rakennesuunnitelmassa 2040 ovat kestävä liikuminen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen. Mainittujen suunnitelmien tavoitteena on kehittää raideliikennettä Tampereen kaupunkiseudulla ja kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä. Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ratasuunnitelman mukaisesti toteuttaa hyvin valtakunnallisessa ja alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa liikennejärjestelmälle ja kuljetusketjuille asetettuja tavoitteita. Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ratasuunnitelman pohjana olevan vuonna 2010 laaditun yleissuunnitelman mukaisesti on myös ollut Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksissa mukana ensimmäisestä sopimuskierrroksesta vuodesta 2010 alkaen ja hankkeen toteuttamista pidetään erittäin tärkeänä.

Ratasuunnitelmassa on osoitettu uudelle välilaiturille Ratapihankadulta uusi huoltoyhteys, joka tulee toimimaan myös pelastustienä. Yhteys on osoitettu vuonna 2016 laaditun Morkun aukion, Murtokadun ja Tammelankadun rakennussuunnitelman mukaisesti. Yhteyden pienipiirteinen geometria yhdistettynä lukittavaan porttiin Ratapihankadun ja rata-alueen rajalla voi hidastaa pelastusliikennettä merkittävästi. Rakennussuunnittelussa tulee varmistaa ajouratarkasteluna yhteyden toimivuus pelastusajoneuvoille. Todennäköisimmin pohjoisesta saapuva pelastusajoneuvo joutuu kääntyessä käyttämään vastaantulevan liikenteen kaistaa Ratapihankadulla. Liikennejärjestelmän suunnittelu esittää, että Ratapihankadun häiriöiden välttämiseksi sekä uuden huoltoyhteyden että pohjoisempien Naistenlahden huoltoyhteyksien tulisi olla ruuhka-aikoihin ainoastaan pelastusliikenteen käytettävissä ja varsinainen huoltoliikenne tulee hoitaa ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Ratasuunnitelmassa ei esitetä muutoksia radan länsipuolen nykyisiin huolto- ja pelastusteihin. Liikennejärjestelmän suunnittelu huomauttaa, että Rongankadulta rata-alueelle nouseva nykyinen ramppiyhteys, joka johtaa myös ajoneuvojen kuormausraiteelle, ei ole voimassa olevan asemakaavan mukainen. Ajoneuvojen kuormausraiteelle on osoitettu korvaava sijainti suunnittelualueen eteläosaan, mutta pelastusliikenteen kannalta pohjoinen yhteys on jatkossakin välttämätön.

Ratasuunnitelmassa on osoitettu työnajaksi haltuun otettavia alueita. Haltuunoton toteutustapaa ja vaikutuksia alueen käyttöön ei ole kuvattu. Haltuun otettavaan alueeseen on ratasuunnitelmassa sisällytetty lähes koko Ratapihankatu välillä Naulakadun AK-Naistenlahti. Liikennejärjestelmän suunnittelu haluaa selvityksen, miksi laaja alue on merkitty haltuun otettavaksi alueeksi, mitä haltuun otolla käytännössä tarkoitetaan ja mitä seurauksia haltuun otolla olisi alueen nykyiselle käytölle. Liikennejärjestelmän suunnittelu edellyttää, että liikenne tulee mahdollistaa Ratapihankadulla rakentamisen ajanakin. Lisäksi tulee erityisesti varmistaa pelastusliikenteen toimivuus laitureille ja



rautatieaseman lähialueille. Katuverkkoon vaikuttavat rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä Tampereen kaupungin kanssa.

Suunnitelmaselostuksen mukaan työnajaksi haltuun otettavat alueet ennallistetaan työn jälkeen. Ratapihankatuun kohdistuu haltuun otettavaksi merkityllä alueella lukuisia kadun kehittämishankkeita kuten Åkerlundinkadun ja Pakkahuoneen aukion liittymien parantaminen. Ennallistamistoimien sijaan tulisi yhteistyössä kaupungin kanssa suunnitella ja aikatauluttaa Ratapihankadun parantamistoimet, jotta yhteiskunnan varat voidaan käyttää tarkoituksenmukaisesti tavoitetilanteen toteuttamiseen työmaanaikaisten järjestelyiden purkamisen yhteydessä.

### **Viiden Tähtien Keskusta -kehittämishojelman lausunto**

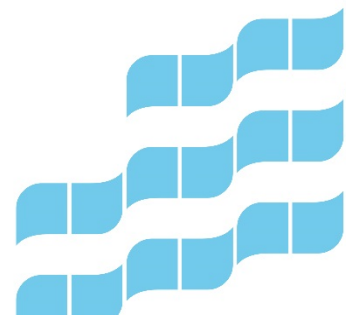
Tampereen keskustan kehittämisen strategisesti merkittävin kaupunkikehityshanke on asemanseudun kokonaisuus, eli Kannen alue ja siihen liittyvä Tampereen asemakeskus. Asemanseudun kehittämisellä toteutetaan keskustan strategista osayleiskaavaa ja mahdollistetaan kaupunkistrategian ja Viiden Tähtien keskusta -kehittämishojelman tavoitteiden toteutuminen.

Henkilöratapiha –hanke ja siihen liittyvä ratasuunnitelma ovat oleellinen osa Tampereen keskustan kehittämisen kokonaisuutta, jonka avulla mahdollistetaan vuonna 2019 valmistuneessa Tampereen asemakeskuksen yleissuunnitelmassa esitetyt yhteiset tavoitteet kaikkien matkustusmuotojen hyvin toimivasta solmukohdasta. Asemakeskuksen yleissuunnitelman tavoitteena on toimiva, vetovoimainen, turvallinen ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen liike-elämän, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymä. Asemakeskuksen rooli Tampereen keskustan ja Kannen alueen saavutettavuudessa on ratkaiseva. Hankkeen yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat erittäin merkittäviä: hankkeen on arvioitu mahdollistavat alueelle noin 4000 uutta työpaikkaa ja 3000-4000 uutta asuntoa.

Ratasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet parantavat Tampereen henkilöratapihan toimivuutta sekä matkustajien olosuhteita. Laiturien käytettävyys ja esteettömyys paranevat nykyisestä tilanteesta oleellisesti. Henkilöratapiha –hanke ja siihen liittyvä ratasuunnitelma parantaa osaltaan Tampereen kansainvälistä, valtakunnallista ja paikallista saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta ja se tukee asemakeskuksen yleissuunnitelmassa esitettyjä tavoitteita julkisen liikkumisen osalta. Hanke edistää julkisen liikenteen ja erityisesti raideliikenteen käyttämistä.

Ratasuunnitelmassa on esitetty Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamiseen liittyvät tasonvaihtovaraukset ja osa rakennettavista tasonvaihtoista. Siinä ei kuitenkaan ole esitetty asemakeskuksen yleissuunnitelmassa ja sen pohjalta tehdyssä itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen yleissuunnitelmassa esitettyjä uusia katu-, laiturij- ja kansitasojen välisiä hissiyhteyksiä. Viiden tähden keskusta esittää, että ne huomioidaan henkilöratapihan jatkosuunnittelussa. Erytisen tärkeänä nähdään varautuminen suunniteltujen muutosten myöhempään toteuttamiseen sekä pitkälle tulevaisuuteen palveleva esteettömyyden erikoistason vaatimukset täyttävä kokonaisratkaisu.

Ratasuunnitelmassa rautatien suoja-alue on merkitty ulottumaan 30 metrin etäisyydelle voimassa olevien asemakaavojen mukaisista rautatiealueista. Suoja-alue sisältäisi jo rakentuneita kortteli- ja yleisiä alueita sekä lukuisia olemassa olevia rakennuksia. Alueelle on lisäksi esitetty mm. asemakeskuksen yleissuunnitelmassa uusia asuin- ja toimistorakennuksia, jotka ovat pääosin ratasuunnitelmassa esitetyn suoja-alueen sisällä. Ratalain 37§:n mukaan rautatien suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta



rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Väylävirastolla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa rautatien suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Ratalain 51§:n mukaan suoja-alueet on merkittävä toimituskartalle, kiinteistörekisteriin ja tarpeen mukaan maastoon.

Viiden tähden keskusta -kehitysohjelma katsoo, ettei rautatien suoja-alueeseen ole mahdollista varautua ratasuunnitelmassa esitetystä laajuudesta. Aineistosta ei ilmene, mihin suoja-alueen esittämisen tarve tiiviisti rakentuneella asemakaava-alueella Tampereen ydinkeskustassa perustuu. Lähtökohtaisesti suoja-alueen tulee sisältyä varsinaisiin rautatieliikenteen käyttöön tarvittaviin alueisiin. Ratasuunnitelmassa tulee huomioida alueen olemassa oleva sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama rakentaminen. Lisäksi ratasuunnitelman jatkovalmistelussa tulee huomioida asemakaavoituksen lausunnossa mainitut asemakaava- ja maanomistustilanteen muutokset.

### **Terveydensuojelun lausunto**

Uuden raiteen rakentaminen kasvattanee melutasoa entisestään alueella, jossa jo nyt koetaan rataliikenteestä meluhaittaa. Vaikka Polvikatu 3:ssa sijaitsevaa asuinrakennusta koskevan terveyshaittaepäilyn selvittäminen on ympäristöterveydessä kesken, voidaan jo tehtyjen äänitasomittausten perusteella nähdä ratamelun aiheuttavan taloyhtiössä asetuksen 545/2015 12 § mukaisten toimenpiderajojen ylityksiä yöaikaan keskiäänitason 25 dB/1h ja tiettyjen taajuuskaistojen välillä 20–200 Hz  $L_{eq}/1h$  osalta. Meluselvityksen mukaan jo pelkästään liikenteen yleinen lisääntyminen kasvattaa melutasoja 1 dB... 2 dB. Ratapihahankkeen vaikutus myös muiden radan varrella olevien taloyhtiöiden sisätilojen, etenkin nukkumiseen tarkoitettujen tilojen, äänitasoihin on tarpeen selvittää kattavammin huomioiden myös asetuksessa 545/2015 § 12 annetut vaatimukset.

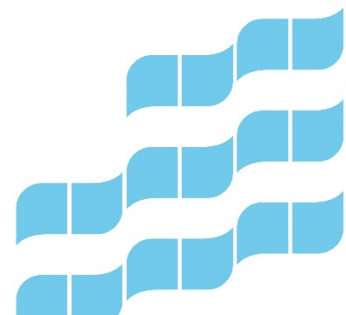
Ratapihahanketta toteutettaessa hakijan (Väylä) on välttämätöntä selvittää luotettavasti ja riittävän kattavasti raideliikenteen aiheuttamaa meluhaittaa ja niiden poistamistoimia sekä toteuttaa ne hankkeen yhteydessä. Meluhaitta-alueella sijaitsevat rakennukset ovat iäkkäitä, eikä vanhoille rakenteille voida asettaa samanlaisia vaatimuksia melun vaimentamisesta kuin uusille rakenteille. Jos tavanomaista melusteillä toteutettavaa meluntorjuntaa ei voida radanvarrelle sijoittaa, tulee arvioida muita meluntorjuntatoimenpiteitä kuten esim. kiinteistöjen rakenteellisia ratkaisuja osana Väylän vastuulla olevaa meluntorjuntaa. Ratapihahankkeen toteutuksessa tulee huomioida, että tärinästä ei aiheudu terveyshaittaa.

### **Ympäristönsuojelun lausunto**

Yhdyskuntalautakunnan ympäristö- ja rakennusjaosto on kokouksessaan 5.2.2019 § 19 siirtänyt toimivaltaansa lausuntojen antamiseen liittyvissä asioissa ympäristönsuojelupäällikölle. Lausunnon on valmistellut ympäristösuunnittelija Hannu Niukkanen ja hyväksynyt ympäristönsuojelupäällikkö Harri Willberg.

#### *Ratasuunnitelmassa esitettyä*

Väylän mukaan ratasuunnitelmassa on tarkoitus arvioida rautatien vaikutukset esim. luontoon, meluun, tärinään, pohjaveteen, ihmisiin ja rakennuksiin, sekä esittää ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai junaliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.



Ratasuunnitelmassa on tehty selvityksiä ympäristöhaittojen osalta, joista merkittävin on ratamelu keskellä tiivistä kaupunkirakennetta.

Suunnitelmassa todetaan, että raideliikenteen melu aiheuttaa ohjearvon ylityksiä nykytilanteen mukaisesti tarkastelualueen pohjoisosassa sijaitsevien asuinrakennusten kohdalla sekä joidenkin asuinrakennusten piha-alueilla. Raideliikenteen ohjearvot ylittävälle melulle suunnitteluosuuden pohjoisosassa altistuviin kohteisiin ei (konsultin mukaan) voida toteuttaa melusuojausta rautatiealueelle, koska kohteet sijaitsevat niin lähellä rataa.

Lopuksi meluntorjunnasta todetaan, että ratasuunnitelman vaikutukset alueen melutasoihin ovat pieniä nykyiseen tilanteeseen verrattuna eivätkä vaadi meluntorjuntatoimenpiteitä.

Ratasuunnitelmassa on selvitetty lisäksi vaikutuksia mm. ääninä, pinta- ja pohjavesiin, luonnonympäristöön ja pilaantuneisiin maa-alueisiin. Ääninästä on tehty laskennallinen tarkastelu ratapihan toimintojen aiheuttamista ääninävaikutuksista sekä arvio suunniteltujen ratkaisujen vaikutuksista.

Luontoarvoista suunnitelmassa mainitaan, ettei alueella ole juuri kasvillisuutta eikä alueelle sijoitu arvokkaita luontokohteita tai uhanalaisten lajien havaintoja. Tiedot perustuvat ympäristöhallinnon ja Tampereen kaupungin paikkatietokantoihin. Suunnittelun huoltoraiteen louhinnan vuoksi olemassa oleva puusto joudutaan poistamaan. Poistettavalla puustolla on maisemallista merkitystä Siltakadun asuinkiinteistöille ja se toimii suojavyöhykkeenä. Suunnitelman mukaan hankkeella ei ole merkitystä Viinikanojan paikallisesti arvokkaaseen hyönteis- ja kasvialueeseen.

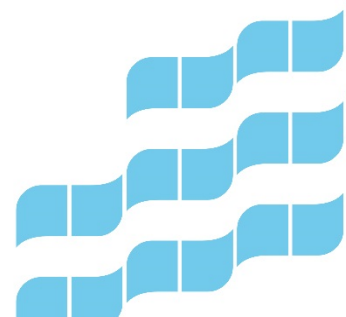
Ratasuunnitelman mukaan toiminnasta ei aiheudu merkittäviä haitallisia muutoksia lähialueen pintavesien määrään tai laatuun. Ratapiha-alueen kuivatusvedet johdetaan Tampereen kaupungin hulevesiverkkoon ja osin ne imeytyvät maaperään kuten nykytilanteessakin. Rautatiealueelta muodostuvien hulevesien määrä tulee kasvamaan hiukan uuden päällystettävän ja osittain katettavan välilaiturin 3 rakentamisen vuoksi.

### **Ympäristönsuojeluviranomaisen näkemys**

Ratalain 998/2018 12 §:n mukaan yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset mm. ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Laissa todetaan myös, että suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Ympäristönsuojelulain (527/2014) 142 § mukaan kaikessa toiminnassa on tavoiteltava sellaista ääniympäristön laatua, jossa vaarallista tai haitallista ääntä ei esiinny terveyshaittaa tai merkittävää muuta 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa aiheuttavassa määrin.

Ympäristöministeriön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä (2018) kehoitetaan ottamaan hetkelliset melutapahtumat huomioon ja sisämelutasojen enimmäistasoksi esitetään 45 dB. Raideliikenteen aiheuttamat hetkelliset ja voimakkaat melutapahtumat tulisi ohjeen mukaan ottaa nykyistä paremmin huomioon meluntorjunnassa. Yöaikainen korkea ja hetkellinen melutapahtuma voi vaikuttaa merkittävästi nukkumiseen ja unen laatuun. Tämä tulee huomioida erityisesti uusien





huoltoraiteiden rakentamisessa ja käytössä, koska ne sijaitsevat asuintalojen välittömässä läheisyydessä.

Ratapihan luoteispuolella Polvikatu 3:ssa sijaitsevan asuinrakennuksen julkisivuille kohdistuu konsultin (Niskanen 2019) tekemien mittausten mukaan tavarajunaliikenteen takia yöaikaan 85-90 dB:n melutasoja (LAFmax). Julkisivun vaimentaessa melua tavanomaisen rakennustekniikan mukaisesti noin 30 dB ympäristöministeriön ohjeen suositusarvon 45 dB (LAFmax) todettiin ylittyvän sisätiloissa samaisten mittausten mukaan kymmeniä kertoja yhden yön aikana.

Polvikatu 3 oli mukana Tampereen meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa (2018-2022) selvityskohteena. Kun yhden makuuhuoneen ikkuna korvattiin melua tehokkaasti vaimentavalla ikkunalla, melutasojen todettiin vaimentuneen noin 10 dB (LAeq yö ja LAeq 1h tasot klo 22 - 7 välisenä aikana) mahdollistaen häiriöttömän nukkumisen.

Ympäristönsuojeluviranomaisen tietojen mukaan Tampereen kaupungin ympäristöterveysyksikkö on osaltaan käynnistämässä mittauksia, joissa arvioidaan sitä, millaisia melutasot ovat Polvikatu 3:n muissa asuinhuoneistoissa. Hakijan (Väylä) tulee yhteistyössä kaupungin ympäristöterveysyksikön kanssa laatia ratapihahanketta toteutettaessa selvitys tavarajunaliikenteen aiheuttamien meluhaittojen poistamistoimista ja sitouduttava niiden toteuttamiseen hankkeen aikana. Kunnan terveydensuojeluviranomainen voi TSL 27§:n nojalla tarvittaessa myös velvoittaa sen, jonka vastuulla haitta on, ryhtymään viipymättä tarvittaviin toimenpiteisiin terveyshaitan ja siihen johtaneiden tekijöiden selvittämiseksi, poistamiseksi tai rajoittamiseksi.

#### *Tärinän vaikutukset*

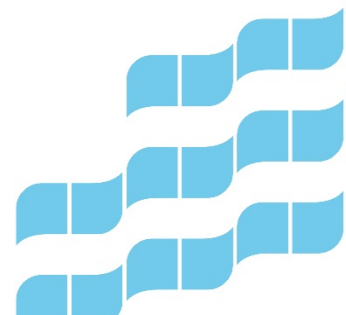
Suunnitelman mukaan uuden raiteen R009 liikennöinnin aiheuttaman tärinän vaikutusalueelle sijoittuvat rakennukset ovat lähimmillään 20...30 metrin etäisyydellä raiteesta. Näillä etäisyyksillä tärinälähteen siirtyminen noin 5 metriä lähemmäs saattaa aiheuttaa 0.2–0.3 mm/s suuremman värähtelyn nopeuden lähtötilanteeseen verrattuna.

Värähtely tasolla 0,15 mm/s voidaan selvityksen mukaan jo havaita. Havaittava taso (0,15) + uusi lähempi raide (0,3) nostaa värähtelyn tasolle yhteensä 0,45 mm/s. Vertailuksi tasossa 0,30 mm/s keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyä häiritseväenä ja voi valittaa häiriöstä. Selvityksen mukainen tärinän lisääntyminen voi aiheuttaa sen havaitsemisessa selvän eron ja yöaikana unen laadun vähenemisen, jolloin vaikutuksia erityisesti terveyteen voi esiintyä.

#### *Suunnittelun alueen luontoarvot*

Luontoarvoja on merkitty ympäristökohteiden yleiskarttaan, mutta havainnot ovat vanhoja (2004). Ainakin toinen suunnitelmakartan esiintymä lienee Vuorijalava. Suunnitteluvaiheessa tulee selvittää lajin nykyinen levinneisyys alueella. Jos lajia esiintyy alueella, josta on tarkoitus louhia, tulee puulajin suojeleminen ottaa tässä yhteydessä huomioon.

Suunnitelmaa laadittaessa ei ole tehty erillistä luontoselvitystä, jolloin on perusteltua päivittää tiedot koko suunnittelun alueelta, erityisesti suunniteltujen uusien raiteiden osalla. Ympäristönsuojeluyksiköllä ei ole tiedossa, että suunnittelun alueelta olisi tehty kattavaa luontoselvitystä aiemmin. YSL 6 § (527/2014) mukaisesti toiminnanharjoittajalla on selvillä olovelvollisuus.



*Hulevesien huomioiminen*

Hulevesien hallintaa erityisesti Viinikanojan suuntaan tulee tarkastella siten, että niiden laadullinen tilanne alueelta paranee ja määrällisesti valuntaa voidaan hidastaa. Viinikanojassa on havaittu mm. toutainta, joka on uhanalainen.

Suunnittelualue sijoittuu valuma-alueille, joilla hulevesivirtaamia on rajoitettava. Virtaamien rajoittaminen on oleellista muun muassa eroosiohaittojen ehkäisemiseksi. Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelmaan 2012 on kirjattu, että Viinikanojan eroosio-ongelmia tulee vähentää pienentämällä hulevesivalumia. Jatkosuunnittelussa tuleekin ensisijaisesti pyrkiä hulevesien hallintaratkaisuihin, joilla hulevesien syntyä ehkäistään. Eritoten Viinikanojaan johdettaville hulevesille tulee lisäksi varata riittävästi viivytyksen kapasiteettia, jotta virtaamahuippujen hillitseminen ja siten eroosiohaittojen ehkäisy mahdollistetaan pitkällä tähtäimellä ilmastonmuutoksen tuomat vaikutukset erityisesti huomioiden. Myös hulevesien virtausta hidastavien pintojen käyttömahdollisuudet on syytä selvittää. Hallintaratkaisujen suunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että suunnittelualueella syntyvien hulevesivirtaamien kasvu nykyisestä estetään. Eroosiosuojauksen paikallisia tarpeita ja hulevesiverkoston kapasiteetin riittävyyttä tulee myös tarkastella tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Edellä mainitun ohella jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää panostaa suunnittelualueen hulevesien laadulliseen hallintaan. Suunnittelualueen hulevedet eivät saa aiheuttaa haitallisia muutoksia vastaanottavissa vesistöissä. Vesistöihin johtuvien kiintoaine- ja ravinnemäärien vähentämiseksi suunnittelualueella tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää, viivyttää, selkeyttää tai muulla tavoin käsitellä hulevesiä ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin.

Suunnittelualueen hulevedet tulee hallita ja käsitellä siten, etteivät ne heikennä Viinikanojan tilan parantamisen mahdollisuuksia. Toisin kuin suunnitelmaselostuksessa on esitetty, Viinikanojan ekologinen tila on vuonna 2019 arvioitu välttäväksi, mikä käy ilmi myös Pirkanmaan vesienhoidon toimenpideohjelman 2022–2027 ehdotuksesta. Viinikanojan tilaluokka on siis parantunut yhdellä. Ohjelmassa on myös muun muassa todettu, että Viinikanojan fosforipitoisuuksia on edelleen tarve vähentää selvästi tavoitetilan saavuttamiseksi vuoteen 2027 mennessä. Suunnittelualueen hulevedet eivät siis saa laatuunsa puolesta heikentää Viinikanojan tilaa tai vaikeuttaa tavoitetilan saavuttamista.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota myös rakentamisvaiheen hulevesien hallintaan ja käsittelyyn. Erityisesti haitta-ainepitoisia maita kaivettaessa ja käsiteltäessä tulee hulevesien käsittely ja johtaminen tehdä suunnitellusti huomioiden mm Tampereen kaupungin työmaavesiohje. Haitta-ainepitoinen maaperä tulee huomioida hulevesisuunnitelmissa ja ko. maiden mahdollinen hyötykäyttö ratapiha-alueella ei saa lisätä vesistöön johdettavien hulevesien haitta-ainepitoisuuksia.

TAMPEREEN KAUPUNKI

Juha Yli-Rajala  
konsernijohtaja

