



24.10.2019

Finnpark Oy
Satakunnankatu 23
33200 Tampere
pasi.nevalainen@finnpark.fi

PÄÄTÖS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN SOVELTAMISESTA FINNPARK OY:N TAMPEREEN MAANALAINEN PYSÄKÖINTILAITOS, P-HÄMPIN LAAJENNUSHANKKEESEEN

Hanke

Suunniteltavassa P-Hämpin laajennushankkeessa rakennettaisiin ensin noin 950 autopaikan pysäköintihalli (hankesuunnitelman asemapiirustus, halli 1 pohjois-eteläsuuntaisesti pääosin Rautatienkadun katualueen alle.

Hankkeen toisessa vaiheessa rakennettaisiin 800 paikan hallit (hallit 2a ja 2b).

Hankkeessa on mahdollisuus toteuttaa huoltoyhteyksiä maanpäällisiin kiinteistöihin. Lisäksi suunnittelussa tutkitaan kalliotilojen hyödyntämistä mm. jätteiden putkikeräysjärjestelmän ja teknisten verkostojen toteutuksessa.

Uutena ajoyhteytenä hankesuunnitelmassa on esitetty Viinikankadulle päättyvä ajotunneli.

P-Hämpin nykyiset Ratapihankadun (Tullin ramppi) ja Pellavatehtaankadun (Rongan ramppi) ajo-yhteydet säilyvät ennallaan.

Hallin 1 lousintatilavuus on noin 245 000 m³tr (kiintoteoreettista kuutiota). Kallion teoreettinen tilavuus muutetaan kuorma-auton lavalla olevan louheen tilavuudeksi (ktr ->itd) kertoimella 1,9. Näin ollen arvio on, että P-Hämpin laajennuksesta muodostuu louhetta noin 464 000 m³itd (irtoteoreettista kuutiota).

Louhetta kuljetetaan P-Hämpin laajennuksen työmaalta noin 31 000 kuormaa. P-Hämpin laajennuksen ensimmäisen vaiheen (halli 1) rakentamisen aikana louhe voidaan kuljettaa kahden ajotunneliyhteyden kautta: Nykyisen P-Hämpin Tullinrampin kautta Ratapihankadulle joko pohjoisen tai etelän suuntaan tai suunnitellun maanalaisen huoltokadun kautta Viinikankadulle etelän suuntaan.

Viinikankadun ajotunnelin kalliorakennusaika on noin 10 kk, P-Hämpin laajennuksen kalliorakennusaika noin 14 kuukautta ja Tullinrampin ajotunnelin kalliorakennusaika noin 5 kk. Kalliorakennusurakan louheenajon kokonaiskesto on noin 24 kk. Tällöin louhetta ajetaan Viinikankadun kautta keskimäärin noin 53 kuormaa eli noin 800 m³itd vuorokaudessa ja Ratapihankadun kautta noin 18 kuormaa eli noin 300 m³itd vuorokaudessa. Hallilouhintojen louhetta ajetaan Viinikankadun kautta enimmillään 100 kuormaa vuorokaudessa.

Halli 2 rakennetaan todennäköisesti, kun P-Hämpin laajennuksen halli 1 on jo pysäköintikäytössä. Hallin 2 louhe voidaan kuljettaa Tullinrampin kautta Ratapihankadulle tai suoraan maanalaista katua pitkin Viinikankadulle. Louhintaa on noin 73 000 m³tr ja louhekuormiksi muutettuna noin 9300 kuormaa eli noin 139 000 m³itd. Hallin kalliorakennusaika on noin 9 kuukautta, ja louhetta ajetaan keskimäärin noin 47 kuormaa ja enimmillään noin 100 kuormaa vuorokaudessa.

Varsinainen P-Hämpin laajennus valmistuisi aikaisintaan vuoden 2023 kesään mennessä. Rakentaminen kestäisi yli 2 vuotta. Hankkeen toisen vaiheen ajoitus ei ole tiedossa, mutta on mahdollista, että se toteutuisi jo ennen vuotta 2030.

ASIAN KÄSITTELY

Asian vireille tulo ja hankkeesta vastaavan kuuleminen

Hankkeesta vastaava Finnpark Oy on toimittanut tietoja Tampereen keskusta suunniteltavasta hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista Pirkanmaan ELY-keskukselle 18.2.2019 YVA-päätösasiaa varten (7 sivua, ks. alempana). Liiteasiakirjoissa on tiedot hankkeen ominaisuuksista, sijainnista ja sen vaikutusten luonteesta. Kuvaus sisältää myös suunniteltuja toimenpiteitä, joilla olisi mahdollisuus välttää tai ehkäistä hankkeen merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia kuten uuden ajo-rampin sijainti ja sen vaikutukset liikenteeseen (käyttö-/ rakentamisaika), louheen kuljetusreitit ja louhekuljetukset, louheen sijoittaminen, kallioperään kohdistuvat muutokset, pysyvät ja tilapäiset muutokset pohjaveteen, hankkeen vaikutukset rakennuksiin (painumariski), louhinnan aikaisen tärinän vaikutukset ja vesien hallinta. Hankkeesta vastaava toimitti lisätietona Hampin parkin rakentamista varten laaditun perustamistapakartan, joka kattaa osin laajennuksen alueen.

Käytettävissä olevien tietojen ja tulevien tutkimusten tilanne lokakuussa 2019

Tällä hetkellä ei ole osoitettavissa louheille välisijoituspaikkaa. Hankkeen käynnistymiseen mennessä Finnpark Oy hakee luvallisen louheen sijoituspaikan, mikäli suunnitelmassa mainittu ensisijainen vaihtoehto, vesistötyttö ei ole silloinkaan mahdollinen. (18.6.2019)

Hankkeen maa- ja kallioperätutkimusten seuraavan vaiheen tutkimusohjelmaa sekä pohjavesien tarkkailuohjelmaa valmistelee (Finnpark, A-Insinöörit, Sitowise). Tuloksia raportoitu lokakuussa 18.10.2019 päivitetty raportti.

Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon verkoston kehittämissuunnitelman päivityksen yhteydessä tuotetaan mm. kalliopintamalliin ja maastomalliin perustuva kartta pehmeiden maakerrosten paksuudesta.

Finnpark Oy:n vastine laajennushankkeesta saatuihin lausuntoihin 4.7.2019

Pohjaveden tarkkailuun on laadittu ennakkotarkkailuohjelma (ohjelma liitteenä). Suunnitteluvaiheen aikana tullaan laatimaan rakentamisen- ja käytönaikainen tarkkailuohjelma.

Alueen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ja arvokkaat aluekokonaisuudet sekä maanpäällisten rakenteiden sovittaminen alueen rakennettuun ympäristöön tullaan huomioimaan kaavoitus- ja suunnitteluvaiheessa.

Hankealueen ympäristöstä tullaan laatimaan perustamistapakartta ja jokaiselle rakennukselle määritetään mm. sallitut tärinäraja-arvot.

Hämpin parkin laajennushankkeelle tullaan laatimaan suunnitteluvaiheen aikana rata- ja rautatieliikenteen huomioiva turvallisuussuunnitelma vastaavanlaisena kuin vuonna 2012 valmistuneen P-Hämpin suunnittelun yhteydessä tehtiin. Turvallisuussuunnitelmassa huomioidaan olemassa olevat Väyläviraston ohjeet ja määräykset niiltä osin kuin ne koskevat hankealuetta.

Ympäristövaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen laaditaan kaavoitus- ja suunnitteluvaiheessa hallintasuunnitelma.

Finnpark Oy tulee hankkeen eri vaiheissa huomioimaan ja arvioimaan ympäristövaikutukset sekä estää merkittävät ympäristön haittavaikutukset.

Hankealueelle ollaan suorittamassa pohjatutkimussuunnitelman mukaisia kalliopintaporakonekairauksia, ja tutkimustulokset ovat käytettävissä syyskuun 2019 alussa. Liitteenä tutkimusohjelman kallionäyteosuus.

Hankkeesta vastaava ilmoitti 28.6.2019 haluavansa toimittaa vastineessaan lisätietoja juuri alkavasta maaperäselvityksestä ja pohjavesiseurannasta ja että maaperäselvityksen tulokset valmistuisivat elo-syyskuussa.

Hankkeesta vastaava toimitti täydennyksenä (8.10.2019, 21.10.2019) tietoja maaperäkairaustuloksista ja PIMA-tuloksista sekä pohjavesitutkimustuloksista ml. arseeni- ja radonpitoisuus sekä tutkimusten perusteella yhteenvetona hankkeesta vastaavan näkemyksen mahdollisuuksista estää näihin liittyviä riskejä ja haitallisia ympäristövaikutuksia kuten painumariskejä rakennuskannalle (raportit ja liitteet).

Raportti luku 6 Ympäristövaikutusten hallinta

Maanalaisen pysäköintihallin rakentaminen voi muodostaa alueen rakennuskannalle haitallisia vaikutuksia pääasiassa louhintatärinöiden sekä pohjavesipinnan alenemisen ja maakerrosten painumisen kautta. Näiden riskien hallinta on tavanomainen osa kaupunkiympäristössä tehtäviä louhintoja.

Ennen louhintaaurakan alkua arvioidaan louhintakohteen laajuuden ja alueen maakerrosten perusteella riskialue, jolta kartoitetaan mm. jokainen kiinteistö, siltarakenne, tärinäherkkä laite ja toiminto. Kiinteistön rakenteen ja perustamistavan perusteella sille määritetään tärinän heilahdusnopeuden raja-arvo. Liitteessä 10 on esimerkki aineistosta, jota louhinnan riskianalyyssissä tuotetaan. Louhintaaurakan aikana tärinän heilahdusnopeuksia tarkkaillaan ympäristöön asennetuin tärinämittarein. Louhinnan vaiheistuksella ja panostuksella voidaan vaikuttaa räjäytysten ympäristöön aiheuttamaan tärinään. Louhinnan vaikutusalueella olevissa kiinteistöissä tehdään katselmukset ennen louhintaa, louhinnan jälkeen ja tarvittaessa myös louhinnan aikana, jotta louhinnan rakenteille mahdollisesti aiheuttamat vauriot havaitaan.

Kohteen vaikutusalueelle määritetään ennen louhintaaurakan alkua tarvittava määrä pohjavesiputkia ja pohjaveden mittauskertoja, jotta pohjavesipinta ja sen kausittainen vaihtelu saadaan riittävällä tarkkuudella kiinni. Pohjavesipinnan seuranta jatketaan louhintaaurakan aikana ja tarvittavan ajan myös sen jälkeen. Jokaisen rakennuksen painumariski arvioidaan erikseen. Rakennukseen määritetään tarvittaessa painumaseuranta (siirtymämittauspisteet). Tarvittaessa kiinteistön läheisyyteen ohjelmoidaan myös pohjavesiputki ja pohjavesipinnan seurantamittaukset.

Alueen pohjavesiolosuhteiden, maakerrosten ominaisuuksien ja rakennuskannan perusteella louhittavalle tilalle määritetään sallittu vuotovesimäärä, jotta alueen pohjavesipinta ei haitallisesti alene. Louhintaurakan aikana vuotovesimäärää seurataan pumppausmääristä ja tarvittaessa myös mittapadoin.

Tilan tiiveyteen voidaan vaikuttaa kallion esi-injektoinnilla ja jälki-injektoinnilla. Injektointiaineena käytetään pääasiassa vesi-sementtisuspensiota, johon lisätään tarvittaessa 1..2 % notkistavia lisäaineita. Ohuen kalliokaton alueelle tai avokaivannossa lähellä olevia rakenteita, injektointipaineita, injektointimassan jäykkyyttä ja injektointiaikaa rajoittamalla ja massamenekkiä seuraamalla rajoitetaan massan leviämistä. Tarvittaessa injektointi myös tehdään useassa vaiheessa.

Mikäli kohteen vaikutusalue on painumariskialuetta (savikolle perustettuja rakennuksia, puupaaluperustuksia) ja hyvin herkkä pohjavesipinnan alenemiselle, voidaan alueella toteuttaa pohjavesiputkien kautta pohjaveden syöttöä joko työnaikaisena ratkaisuna tai pysyvänä ratkaisuna.

Tähän mennessä käytettävien tietojen perusteella voidaan arvioida, että kohteen vaikutusalue ei ole erityisen painumaherkkää. Pohjavesipinta on melko syvällä tasolla +77 - +88. Tämän alapuoliset maakerrokset ovat pääosin hiekkaa ja moreenia.

Louhinnan vaikutusalueella on sekä maanvaraisesti että paaluille perustettuja rakennuksia. Rakennuksien perustamistavat ja rakenteiden kunto selvitetään kiinteistökohtaisesti jatkosuunnitteluvaiheessa.

Kalliopinnan päällä olevat maakerrokset ovat melko paksuja 10 - 28 m. Paksut maakerrokset vaimentavat tehokkaasti louhintatärinää. Kallion varaan perustettujen paalujen kautta tärinä välittyy rakennuksiin herkemmin, ja ko. kiinteistöihin kuuluvat tarkemmin seurattaviin.

Hankkeesta vastaavan näkemyksen mukaan hankkeesta ei YVAL 3 § 2 momentissa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia eikä YVA-menettelyn soveltamisen siten olisi tarpeen.

Viranomaisten kuuleminen ja muu käytettävissä oleva aineisto (YVAL 13.1 §)

Pirkanmaan ELY-keskus pyysi viranomaisilta näkemyksiä hankkeen todennäköisesti merkittävistä haitallista ympäristövaikutuksista ja merkittävien haittojen tehokkaasta estämisestä. Yhteenveto liitteenä.

Viranomaislausuntojen huomioonottamisesta yhteysviranomaisen pitää tarpeellisena avata seuraavat seikat YVA-laista.

YVA-lain päätös lain 3 § tarkoittamasta soveltamisalasta yksittäistapauksessa perustuu oikeusharkintaan ja ainoastaan YVA-lakiin, ja päätöksen perusteena ovat YVA-lain tarkoittamat merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset, jotka ovat rinnastettavissa YVA-lain hankeluettelon hankkeeseen.

Yhteysviranomaisen päätös YVA-lain soveltamisalasta ei voi perustua tarveharkintaan. YVA-lain mukaan YVA-menettelyn soveltamista ei voi siten korvata toisen lain soveltamisella. Tähän selvennyksenä, että mahdollisuus poiketa menettelyn

soveltamisesta muun lain mukaisessa menettelyssä jo tehdyn arvioinnin perusteella on poistunut (vuonna 2017 kumotun YVA-lain 5 § 2 mom).

YVA-laissa (2017) on kaavaan liittyen uusi yhteismenettely, jossa YVA-lain tarkoittamat arvioinnit tuottavat arviointeja samalla myös kaavaan ja yhteysviranomaisen lausuu kuten muutoinkin YVA-lain mukaan YVA-lain tarkoittamista arvioinneista ja asiakirjoista.

Yhteismenettelyn edellytyksenä on, että kaavoittaja ja hankkeesta vastaava ovat eri oikeushenkilö esimerkiksi kaupungin liikelaitos ei olisi tällainen kaupungista erillinen hankkeesta vastaava. Hankkeesta vastaava voisi olla esimerkiksi osakeyhtiö.

Viranomaisilta pyydettiin lausuntoa erityisesti todennäköisistä merkittävistä haitallisista vaikutuksista ja toisaalta ovatko merkittävät vaikutukset hankkeesta vastaavan yksilöidyillä mahdollisuuksilla tehokkaasti estettävissä. Lausunnoissa on tuotu esiin useita olennaisia haitallisia ympäristövaikutuksia. Sen sijaan niiden estämistä ei lausunnoissa ole juurikaan käsitelty. Lausunnoista on pääteltävissä, että todennäköisiä merkittäviä vaikutuksia on tunnistettavissa ja käytettävissä olevilla tiedoilla kaikkia tunnistettuja merkittäviä vaikutuksia ei voisi estää tehokkaasti.

Muu aineisto

ELY-keskus valitti vesistötäyttöhankkeen lupapäätöksestä (Vaitinaron vesistötäyttö, LSSAVI 75/2018/2, 10.10.2018) Vaasan hallinto-oikeuteen, koska ELY-keskuksen mukaan päätöksessä on merkittäviä puutteita pohjavesiolosuhteiden ja hankkeen pohjavesivaikutusten selvittämisessä. ELY-keskuksen käsityksen mukaan mm. isotooppitutkimustulokset viittaavat huomattavasti suurempaan pintaveden imeytymismäärään kuin hakija on tulkinnut. ELY-keskus pitää puutteellisena myös Hyhkyn alueen pohjaveden virtausmallinnuksen loppuraporttia (GTK 2018).

Samaan aikaan Tampereen kaupunki on laittanut vireille kaupunkikehittämisshankkeensa Hiedanrannan vesistötäyttö/kanavan Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirastossa vesilupa-asiana, LSSAVI/4532/2019. Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristönsuojeluyksikkö lausui hakemuksesta LSSAVI:lle 10.5.2019, PIRELY/8680/2017.

Tampereen kaupungin ympäristölupahakemukset liittyvät Tampereen Seudun keskuspuhdistamo Oy:n Sulkavuoren jätevedenkeskuspuhdistamon rakentamisessa muodostuvan louheen sijoittamiseen. Louhemäärä on noin 1,5 miljoonaa kuutiota, ja sitä vastaava vesistötäyttö on 15 hehtaaria (tarkoituksena kaupungin omistaman alueen kaavoitus ja rakentaminen).

Tampereen karttapalvelu.fi, <https://kartat.tampere.fi/oskari/>

Tampereen maa- ja kallioperätutkimusten ja pohjavesien tarkkailupisteiden tietoja on viety GTK:n karttapalveluun <http://gtkdata.gtk.fi/Pohjatutkimukset/index.html>
Ympäristöhallinnon paikkatietojärjestelmä

HANKKEEN TODENNÄKÖISET MERKITTÄVÄT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET JA HANKKEESTA VASTAAVAN ESITTÄMÄT MAHDOLLISUUDET VÄHENTÄÄ YMPÄRISTÖVAIKUTUKSIA TEHOKKAASTI

Pirkanmaan ELY-keskus on tarkastellut käytettävissä olevien tietojen perusteella hankkeen todennäköisiä ympäristövaikutuksia ja niiden merkittävyttä suhteessa YVA-lain soveltamisalan tarkoittamaan merkittävyteen. Todennäköisiä YVA-lain 2 §:ssä määriteltyjä ympäristövaikutuksia, jotka liittyvät hankkeen ominaisuuksiin, sijaintiin ja ympäristövaikutusten luonteeseen, on tunnistettu ja alustavasti arvioitu erityisesti YVA-lain liite 2:n näkökulmista.

Hankkeesta vastaava on esittänyt hankesuunnitelmassa, lisätiedoissa ja vastineessa kuulemiseen mahdollisuuksiaan vähentää tehokkaasti haitallisia ympäristövaikutuksia.

Ympäristövaikutukset nykyisen ja hyväksytyjen kaavojen maankäytön kannalta

Maanalaisen kaavan lähtökohtina ovat Pirkanmaan maakuntakaava 2040 (voimassa 5/2017) ja Keskustan strateginen osayleiskaava (voimassa 6/2017).

P-Hämpin laajennusta koskeva maanalainen asemakaava nro 8670 on tullut vireille vuonna 2018 ja valmisteluaineisto ja kaavaehdotus laaditaan vuoden 2019 aikana. Suunnittelu koskee Hämpin parkkiin liittyviä maanalaisia tiloja rautatieaseman ympäristössä ja ajoyhteyksiä tiloihin. Suunnittelualueen yläpuolinen alue maanpinnalla ja sen lähiympäristö ovat ratapihaa ja pääosin keskustatoimintojen aluetta sekä valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Samaan aikaan laaditaan asemakeskuksen maanpäällistä asemakaavaa nro 8640.

Maakuntakaavassa osa alueesta on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Hämeenkatu) sekä maakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Veturitallien ja Sorsapuiston väliset korttelit ja Tullikamarinaukio sekä Sorsapuisto). Keskustan strategisessa osayleiskaavassa Hämeenkatu, Rautatieasema, Posteljoonipuisto ja Veturihallit on osoitettu valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Rautatieaseman edusta on osoitettu merkittäväksi aukioksi.

Suunniteltava hanke on olennainen osa kaupungin kaavoitushankkeita, ja siten se ei todennäköisesti sinänsä aiheuta haittaa keskustan nykyiselle maankäytölle ja sen meneillään olevalle tavoitetulle keskustan kehittämiselle. Hankkeen rakentamisesta ja toiminnasta aiheutuu kuitenkin haitallisia ympäristövaikutuksia, joita on jäljempänä tarkasteltu vaikutuksittain.

Kaupunkikuva, kulttuuriarvot

Hankkeen todennäköiset merkittävät suorat vaikutukset kulttuuriympäristöihin ja/tai kaupunkikuvaan liittyisivät erityisesti sisäänajoaukkoon sekä sen lisäksi hallista nousevien hissien sisäänmenoihin ja mahdollisiin maanpäällisiin teknisiin varustuksiin.

Sisäänajoa on suunniteltu Viinikankadun, Ratapihankadun ja Järvensivuntien risteuksen tuntumaan. Alueella sijaitsee modernia rakennuskantaa ja liikenneympäristöä, joihin sisäänajot ovat todennäköisesti sovitettavissa luonnikkaasti.

Suunniteltu parkkihalli sijoittuu rakennettuun kaupunkiympäristöön Rautatienkadun eteläpään seudulle, ja sen mahdolliset laajennusalueet Tullin alueelle. Selvityksen (18.2.2019) mukaan näillä alueilla on runsaasti arvokkaita rakennuksia ja rakennetun ympäristön kokonaisuuksia. Selvityksen kartalta puuttuvat alueen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016) ja paikallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön aluekokonaisuudet (Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012).

Hankkeesta vastaavan mahdollisuudet estää tehokkaasti merkittäviä haitallisia vaikutuksia

Maanalaisten pysäköintihallien rakentaminen voi muodostaa alueen rakennuskannalle haitallisia vaikutuksia pääasiassa louhintatärinöiden sekä pohjavesipinnan alenemisen ja aiheuttaman maakerrosten painumisen kautta. Hankkeesta vastaava on esittänyt valtakunnallisesti ja maakunnallisesti sekä paikallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön ja rakennuksiin kohdistuvien riskien hallinnan ja haitallisten ympäristövaikutusten estämisen edellyttämiä tehokkaita mahdollisuuksiaan kuten rakennuskohtaiset perustamistapaselvitykset, pohjavedenpinnan hallinta sekä räjäytysten mitoitus. Ks. lisäksi tärinä ja pohjaveden tason muutos jäljempänä

Suunnitellun hankkeen uusi ajotunneli Viinikankadulla ei valmistuttuaan todennäköisesti aiheuta merkittäviä suoria haitallisia vaikutuksia kaupunkikuvaan tai valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvoihin. Tullin alueelle tai muualle pääradan itäpuolelle ei hankesuunnitelmassa esitetä uusia pysyviä tai tilapäisiä sisäänajotunneleita, joten Tullin ja muun alueen kulttuuriarvoihin ei todennäköisesti kohdistu tältä osin merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Sen sijaan hankkeen muilla rakenteilla on todennäköisiä merkittäviä haitallisia vaikutuksia arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan. Ennalta arvioiden nämä ovat paremmin yhteen sovitettavissa hankesuunnittelulla kulttuuriympäristöihin kuin edellä mainitut ajotunnelit. Hankkeesta vastaava on esittänyt, että sen on mahdollista hankesuunnittelussa ottaa suunnittelun lähtökohtiin erilaisten kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuvien haitallisten vaikutusten estäminen. Muiden maanpäällisten rakenteiden sijoituspaikoista ei ole vielä saatavissa tietoa, mikä aiheuttaa epävarmuutta haitallisten vaikutusten merkittävydestä ja niiden estämisestä.

Tärinä

Suunnittelun maanalaisen hankkeen rakentaminen aiheuttaa todennäköisesti merkittävää tärinää laajalla alueella. Kallion varaan perustettujen paalujen kautta tärinä välittyy rakennukseen herkemmin. Käytettävissä olevilla tiedoilla ei kuitenkaan ole mahdollista tunnistaa tärinän todennäköisesti merkittävän haitan kohdistumista perustamistavoista ja maaperästä tai muista syistä tärinälle herkkiin kohteisiin ja toimintoihin. Ihmisten aistittavissa olevaa tärinää on havaittavissa laajalla alueella väestökeskistymässä.

Hankkeesta vastaavan mahdollisuudet estää merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset

Suunnitellun hankkeen tärinän vaikutusalueella on useita herkkiä ja riskialttiita kohteita kuten päärata ja sen liikenne sekä asemanseudun ja Tullin alueen arvorakennukset ja muut rakennukset. Hankkeen suunnitteluvaiheen tiedot huomioon ottaen hankkeesta vastaavalla on mahdollisuus ennakoivasti ja oikea-aikaisesti käyttää tehokkaita keinoja estää tärinän aiheuttamat todennäköiset merkittävät vaikutukset pääradan liikenteelle.

Tärinälle herkkiin kohteisiin ja perustamistapoihin yhdessä maaperälaadun kanssa liittyy epävarmuutta laajalla alueella, noin 150 metrin etäisyydelle hankkeesta. Vaikutusalueen luonne ja laajuus sekä sijainti huomioon ottaen hanke aiheuttaa todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Hankkeesta vastaavan on kuitenkin esittänyt mahdollisuutensa selvittää hankkeen vaikutusalueella rakennuskohtaisesti herkkyydet tärinälle ja mitoittaa räjäytykset siten, että merkittävät haitalliset vaikutukset estetään. Tämä huomioon ottaen hankkeen rakentamisen aiheuttama tärinä ei todennäköisesti muodostu merkittäväksi rakennuksille ja tärinälle herkille toiminnoille.

Ihmisten aistimaa tärinää esiintyy todennäköisesti laajalla alueella, ja haitan kohdistumiseen maaperän ja perustumistavan vuoksi herkkiin rakennuksiin liittyy epävarmuutta käytettävissä olevilla tiedoilla. Hankkeesta vastaava ei ole esittänyt, miten ihmisten aistiman tasoista tärinää estetään. Hankkeessa Tullin alueella ei ole taajaa kaupunkiasutusta kuten radan länsipuolelle, mikä vähentää ennalta arvioiden merkittävän tärinän vaikutusalueella vakituisesti asuvan väestön määrää olennaisesti. Ks. Väestö jäljempänä

Pohjavesi

Suunniteltu hanke ja sen rakentaminen voi todennäköisesti aiheuttaa pohjavedenpinnan pysyvää ja/tai tilapäistä alenemaa ja edelleen haittaa rakennuksille.

Hankealueen pohjavedestä ja maaperän kerroksista käytettävissä olevien tietojen (8.10.2018) mukaan hankkeen vaikutusalueella ei ole laaja-alaisia painumaherkkiä maaperäalueita kuten savikoita. Maaperän suppeita savikkoja tms. ei kuitenkaan käytettävissä olevilla tiedoilla voi poissulkea. Tämän perusteella pohjaveden muutokset eivät todennäköisesti muodosta merkittävää riskiä maaperän painumiselle ja edelleen hankkeen vaikutusalueen arvokkaiden kulttuuriympäristöjen rakennuksille. Pohjaveden pinnan muutosten vaikutus muiden maaperälajien painumiseen on hallittavissa hankkeesta vastaavan esittämällä tehokkailla keinoilla, mikä huomioon ottaen haitalliset vaikutukset rakennuksille eivät todennäköisesti ole merkittäviä.

Hankkeen eteläosa sijainti lähellä harjualueetta voi johtaa rakentamisvaiheessa pohjaveden ennalta odotettu suurempaan purkautumiseen, mikä aiheuttaa epävarmuutta. Kallion mahdollisesta ruheisuudesta ei ole käytettävissä tietoa.

Hankkeesta vastaavan mahdollisuudet tehokkaasti estää merkittäviä haitallisia vaikutuksia

Pohjaveden pysyvän pinnantason alenemaan hankkeesta vastaavalla on mahdollista vaikuttaa johtamalla korvaavaa vettä imeytyskaivojen kautta.

Rakentamisaikaisen pohjaveden pinnan tilapäisen alenemisen vuoksi tapahtuva maaperän painuminen voi aiheuttaa vaurioita esimerkiksi infrarakenteille ja maavaraisesti tai puupaaluille perustetuille rakennuksille. Painumaherkistä rakennuksista ei kuitenkaan ole

hankkeen tässä suunnitteluvaiheessa käytettävissä yksilöityjä tietoja. Hankkeen rakentamisaikaisiin ja pysyviin pohjaveden pinnan tason muutoksiin ja niiden todennäköisiin merkittäviin välillisiin vaikutuksiin rakennusten perustuksille liittyy tiedollista epävarmuutta.

Hankkeesta vastaava on kuitenkin esittänyt selvitystä maaperän laadusta, minkä mukaan hankkeen vaikutusalue ei olisi kokonaisuutena tai laaja-alaisesti erityisen herkkää pohjaveden aiheuttamille painumille.

Hankkeesta vastaava on yleisellä tasolla esittänyt mahdollisuuksia maa-alaisessa hankkeen rakentamisessa ja rakennus-/kiinteistökohtaisiin selvityksiin perustuvilla toimenpiteillä estää tehokkaasti pohjavedentason tilapäistä/pysyvää muutosta vaikutusalueella, muutoksen aiheuttamia todennäköisiä välillisiä merkittäviä haitallisia vaikutuksia rakennusten perustuksille.

Suunnitellun hankkeen vaikutus pohjavedenpinnan tilapäiseen tai pysyvään alenemaan ja edelleen rakennuksiin ja rakenteisiin ei ennalta arvioiden muodostu merkittäväksi, kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavan riittävän yksilöidyt keinot estää merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset ja tässä hankesuunnittelun vaiheessa käytettävissä olevat tiedot maaperän laadusta.

Vaikutukset väestöön, elinympäristön laatuun, terveellisyteen ja viihtyvyyteen

Melu, ilmanlaatu ja altistuminen

Suunniteltu hanke voi vaikuttaa ilmanlaatuun toiminnan aikana ja rakennusaikana eri tavoin. Vaikutusalueella paikalliseen ilmanlaatuun ja melutilanteeseen vaikuttavat merkittävästi läheisen katu- ja tieliikenteen päästöt sekä kaukokulkeuma, jotka ovat luonteeltaan jatkuvia. Viinikankadun liikenteen katkaisu rakentamisen ajaksi muuttaa kadun noin 15 000 auton liikennevirran muualle katuverkkoon. Vaikutus on pitkäaikainen, noin 2 vuotta. Louheen kuljetusmelu on yöaikaista, jaksoittaista, volyymiltaan vaihtelevaa ja pitkäaikaista.

Suunniteltavan laajennushankkeen rakentamisen melu aiheutuu todennäköisesti ajoaukkojen välittömään läheisyyteen, louheen kuljetusreiteillä keskustassa ja kuormien purkupaikalla mahdollisessa vesistöäyttyökohteessa ja välivarastointipaikassa.

Hankkeesta vastaavan mahdollisuuksia melun ja hiukkasten leviämisen ja väestön altistumisen estämiseksi ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi

Hankkeesta vastaava on esittänyt yksilöityjä keinoja, joilla on mahdollista estää ja vähentää hiukkasten leviämistä, altistumista hiukkasille ja kaupunkiympäristön likaantumista hankkeen rakentamisaikana. Uuden ajotunnelin suunniteltu sijoittaminen Viinikankadulle ja todennäköiset kuljetusreitit osaltaan vähentävät väestön altistumista melu- ja ilmanlaatuhaitoille Tampereen keskustassa.

Laajennushankkeen ajoyhteyksien liikenne ei toiminnan aikana todennäköisesti aiheuta merkittäviä haittoja vaikutusalueen kaupunkilaisten elinympäristön laatuun tai yleiseen asemaseudun tai Tullin alueen viihtyvyyteen, kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavan suunnittelemat ajoyhteydet. Kuitenkin pyöräilyn ja jalankulun ympäristön laatutekijöihin voi aiheutua haittaa mm. Viinikankadun suunnan ajotunnelista ja sen liikenteestä.

Hankkeen rakentamisaikaiset kaupunkiliikenteen liikennejärjestelyt ja liikenteen poikkeusreitit kohdistavat liikenteen vaikutuksia tietyille alueille pitkäkestoisesti keskusta-alueella.

Ajotunnelien suuaukkojen louhinta ja rakentaminen suunnitellussa paikassa Viinikakadulla ei todennäköisesti aiheuta merkittävää altistumista hiukkasille ja typenoksidoille. Epävarmuutena on kuitenkin tiedonpuute, miten pyöräily ja jalankulku ohjataan poikkeusreiteille, pois terveyshaittaa aiheuttavan ilmanlaadun vaikutusalueelta. Epävarmuutena on myös hiukkasmaisen aineksen kulkeutuminen raskaan ajoneuvon renkaissa tai louhekuormista laajemmalla alueella ajotunneleista.

Rakentamisaikainen louhekuljetusten melu ja yhteismelu kaupunkiliikenteen kanssa tai vaikutukset katu- ja tieympäristön läheisyyden ilmanlaatuun eivät todennäköisesti muodostu merkittäväksi ottaen huomioon suunnitelmassa esitetyt kuljetusreitit välttäen vilkkaita jalankulun ja pyöräilyn alueita. Suunnitelman kuljetukset eivät ajoittuisi päiväaikaan, mikä vähentää selkeästi altistuvien määrää. Yöaikainen raskaan liikenteen melu voi aiheuttaa terveyshaittaa, mitä hankkeesta vastaavan on mahdollista estää kuljetusreitin valinnalla.

Suunniteltu hanke ei aiheuta rakentamisaikana todennäköisesti haitallisia suorja ja välillisiä haitallisia ympäristövaikutuksia tai yhteisvaikutuksia laajaan väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu, ilmanlaatu, liikenneturvallisuus), kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavat esittämät tehokkaat estämistoimet kuten ajotunnelien sijainti.

Hankkeen rakentamisaikainen tärinä ja runkoääni ovat kuitenkin pitkäkestoista ja laaja-alaista, mikä voi muodostua merkittäväksi maanalaisen rakentamisen sijoituessa kaupungin keskustan asuinkortteleiden viereen, radan itäpuolelle.

Vesistövaikutukset

Suunnitellussa hankkeessa muodostuva noin 0,5 milj.m³ louhemäärä sijoitettaisiin esisijaisesti vesistötäyttöön Tampereen Näsijärven Vaitinaron läheisyydessä.

Toissijaisesti louhe sijoitettaisiin tai varastoitaisiin paikkoihin, joilla on lupa vastaanottaa louhe. Hankesuunnitelmassa ei yksilöidä mitään tällaista kohdetta. Hankesuunnitelmassa oli aikaisemmassa vaiheessa mainittu vesistötäyttö Tampereen Pyhäjärven Viinikanniemeen, lähellä nyt suunniteltua ajoyhteyttä Viinikassa. Vesistöalueen sedimentti on täyttöalueelle pilaantunutta mm. PCB:llä, ja sedimentin haitta-aineilla olisi terveys- ja ekosysteemihihaittaa.

Tampereen seudun kallioperä on arseenipitoisuudet oivat rajoittaa louheen soveltuvuutta vesistötäyttöön. Hankkeesta vastaava on selvittänyt arseenipitoisuuksia.

Lisäksi hankealueelle purkautuvan pohjaveden määrällä ja edelleen hulevesijärjestelmään johdettavan veden laadulla voi olla vaikutuksia pintavesistöihin.

Hankkeesta vastaavan mahdollisuudet tehokkaasti estää merkittävät vesistövaikutukset

Louheen vesistösjoittamisen haitallisiin ympäristövaikutuksiin liittyy merkittävää epävarmuutta haittojen tehokkaasta estämisestä käytettävissä olevilla tutkimustiedoilla.

Hankkeesta vastaavan mukaan suunnitelmassa on lähtökohtana, että vesistöläjitys ei aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia ja vesistötäyttöön on lupa ottaa vastaan myös nimenomaan nyt suunniteltavan hankkeen louhetta.

Lisäksi hankkeesta vastaava esittää käytettävissä olevan tiedon mukaan todennäköisiä mahdollisuuksia, joiden mukaan louhetta olisi mahdollista käyttää hyödyksi suoraan rakentamiskohteissa ja/tai välivarastoida (vrt. Hämpin parkin rakentaminen, Sulkavuoren louheen sijoittaminen ja varastointi 2018/2019).

Hankkeesta vastaava on esittänyt yleisellä tasolla, että rakennusaikana alueen vedet johdetaan öljynerotuksen ja selkeytyksen kautta hulevesiviemäriin. Hulevesiselvitystä ei ole vielä käytettävissä. Kalliolouhinnassa muodostuvat vedet johdetaan öljynerotuksen ja selkeytyksen kautta jätevesiviemäriin.

Hankkeesta vastaava on esittänyt mahdollisuuksia tehokkaasti estää merkittäviä haitallisia vesistö- ja pohjavesivaikutuksia. Edellä esitetyn mukaan suunnitellun hankkeen rakentamisessa muodostuvan louheen hyötykäyttö ja/tai välivarastointi maanpäällisillä alueilla ja kohteissa eivät ennalta arvioiden aiheuta todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Vesistötäyttöihin liittyisi sen sijaan suurta epävarmuutta merkittävien ympäristövaikutusten tehokkaasta estämisestä.

Luonnon monimuotoisuus, kasvillisuus, eliöt

Suunniteltava hanke ei aiheuta todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia luonnonmonimuotoisuuteen, kasvillisuuteen tai eliöihin.

Hankkeesta vastaavan mahdollisuudet vähentää tehokkaasti haittoja

Tässä päätöksessä ei ole voitu ottaa tarkasteluun mahdollista vesistötäyttöä Pyhäjärveen.

Yhteisvaikutukset

Hankkeesta vastaava on esittänyt arvion yhteisvaikutuksista muiden keskusta-alueelle suunniteltavien maa-alaisten louhinta-hankkeiden kanssa.

Esimerkiksi yhteisvaikutuksia pohjavesiin ei ole arvioitavissa käytettävissä olevilla tiedoilla.

Ilmastonmuutoksen sopeutuminen ja hillintä

Hankkeesta vastaava on esittänyt yleisiä mainintoja hankkeen ilmastovaikutuksista. Maanalaisen hankkeen rakentamisen ilmastovaikutuksista ei ole käytettävissä yleisesti sovellettavia laskentamenetelmiä, mutta minimoinnista on käytettävissä yleisiä tietoja.

Hanke on lähtökohtaisesti kaksivaiheinen, mikä sinänsä antaa mahdollisuuden ottaa huomioon henkilöajoneuvosuoritteiden vähenemistavoitteet ilmastomuutoksen yhtenä hillinnän keinona. Lisäksi mainitaan varautuminen sähköautojen käyttöön.

Vaikutukset luonnonvaroihin

Hankkeesta vastaava on esittänyt mahdollisuuksia louheen suoraan hyötykäyttöön esimerkiksi maanpäällisissä rakentamiskohteissa. Louhittava kiviaines korvasi ns. neitseellistä kalliokiviainesta ja vähentäisi kalliokiviaineslouhintaa Tampereen kaupunkiseudulla.

Suuronnettomuusvaara, ympäristöonnettomuudet ja niiden hallinta

Suunniteltavan hankkeen todennäköiset merkittävät ympäristöriskit ja -onnettomuudet voivat liittyä rakentamisaikana muun muassa päärataan ja sen liikenteeseen.

Hankkeesta vastaava on esittänyt tietoja merkittävien haittojen estämisestä tehokkailla keinoilla kuten raideliikenteen häiriöttömyyden turvaamisesta sopiminen rataliikenteestä vastaavan toimijan kanssa (vrt. Hampin parkin rakentaminen). Siltä osin suunnitellulla hankealueella on mahdollista ennakolta hallita ympäristöonnettomuuksien riskiä.

RATKAISU

Pirkanmaan ELY-keskus päättää, että Finnpark Oy:n Tampereen maanalainen pysäköintilaitos, H-parkki -hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Perustelut

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-lain) 3 §:n mukaan arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Lain 3 §:n 2 momenttien mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä tulee soveltaa lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin kuin edellä tarkoitettuun muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, arviointia edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Harkittaessa YVA-lain mukaan ympäristövaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa otetaan erityisesti huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä sen ympäristövaikutusten luonne. (Lain 3 §:n 3, YVA-lain liite 2, kohdat 1. - 3.). Hankkeen sijainnissa otetaan huomioon erityisesti luonnonympäristön sietokyky (2c-alakohta, YVA-asetus 2 §).

Arviointimenettelyn soveltamisalaa koskevassa oikeudellisessa päätösharkinnassa voidaan ottaa huomioon hankkeesta vastaavan esittämät mahdollisuudet vähentää vaikutuksia tehokkaasti (YVA-lain liite 2, 3. kohta vaikutusten luonne, h-alakohta).

Suunniteltava hanke ei ole YVA-lain (liite 1) hankeluettelossa mainittu hanke.

Päätöksessä on otettu huomioon, että hankkeesta vastaavan käytettävissä on mahdollisuuksia vähentää tehokkaasti todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Suunniteltu hanke sijoittuu Tampereen ydinkeskustaan, asemanseudulle päärautatien viereen ja Tullin alueen ympäristöön, maankäytön keskustatoimintojen alueelle. Hankkeen

sijainti ja toiminta eivät todennäköisesti aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia tai yhteisvaikutuksia nykyiseen maankäyttöön ja kaavojen toteuttamiseen.

Suunnitellun hankkeen uusi ajotunneli Viinikankadulla ei valmistuttuaan todennäköisesti aiheuta merkittäviä suoria haitallisia vaikutuksia kaupunkikuvaan tai valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvoihin. Hankkeen muilla maanpäällisillä rakenteilla Tullin alueella ja radan itäpuolella, Asemanseudulla ja Hämeenkadulla ei ole ennalta arvioiden todennäköisiä merkittäviä haitallisia vaikutuksia valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan, kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavan mahdollisuus estää merkittäviä haittoja hankesuunnittelulla.

Suunnitellun hankkeen vaikutus pohjavedenpinnan tilapäiseen tai pysyvään alenemaan ja edelleen rakennuksiin ja rakenteisiin ei ennalta arvioiden muodostu merkittäväksi, kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavan esittämät riittävän yksilöidyt keinot estää merkittävät haitalliset ympäristövaikutukset ja tässä hankesuunnittelun vaiheessa käytettävissä olevat tiedot maaperän laadusta.

Suunnitellun hankkeen tärinän vaikutusalueella on useita herkkiä ja riskialttiita kohteita kuten päärata ja sen liikenne sekä aseman seudun ja Tullin alueen ja radan itäpuolen arvorakennukset ja muut rakennukset. Hankkeesta vastaavalla on mahdollisuus ennakoivasti ja oikea-aikaisesti käyttää tehokkaita keinoja estää tärinän aiheuttamat todennäköiset merkittävät vaikutukset pääradan liikenteelle.

Maaperän ja rakennusten perustamistavan vuoksi tärinälle herkkiin kohteisiin liittyy tiedollista epävarmuutta laajalla alueella, noin 150 metrin etäisyydelle hankkeesta. Hankkeen rakentamisen aiheuttama tärinä ei ennalta arvioiden muodostu todennäköisesti merkittäväksi rakennuksille tärinälle herkkiin toimintoihin, kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavan esittämät riittävän yksilöidyt mahdollisuudet estää todennäköiset merkittävät haitalliset vaikutukset (rakennuskohtaiset herkkyydet tärinälle ja räjäytysten mitoitus).

Ihmisten aistimaa tärinää esiintyy todennäköisesti laajalla alueella, ja haitan kohdistumiseen maaperän ja perustamistavan vuoksi herkkiin rakennuksiin liittyy epävarmuutta käytettävissä olevilla tiedoilla. Hankkeesta vastaava ei ole esittänyt, miten ihmisten aistiman tasoista tärinää estetään. Hankkeen rakentamisaikainen tärinä ja runkoääni ovat pitkäkestoisia ja laaja-alaisia, mikä voi muodostua erityisesti yöaikaan merkittäväksi terveys haitaksi maanalaisen rakentamisen sijoituessa kaupungin keskustan asuinkortteleiden viereen, rautatien länsipuolella. Hankkeessa Tullin alueella ei ole taajaa kaupunkiasutusta kuten radan länsipuolelle, mikä vähentää ennalta arvioiden merkittävän tärinän vaikutusalueella vakituisesti asuvan väestön määrää olennaisesti.

Suunniteltu hanke ei aiheuta ennalta arvioiden muutoin rakentamisaikana todennäköisesti merkittäviä haitallisia suoria ja välillisiä ympäristövaikutuksia tai yhteisvaikutuksia laajaan väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu, tärinä/runkoääni, ilmanlaatu, liikenneympäristö turvallisuus ja laatu), kun otetaan huomioon hankkeesta vastaavat esittämät tehokkaat estämistoimet kuten uuden ajotunnelin sijainti ja hiukkaspäästöjen hallinta, kuljetusreitit. Hankkeen muilla rakenteilla asemanseudulla tai Tullin alueella ja radan itäpuolelle voi kuitenkin olla välillisiä haitallisia vaikutuksia kaupunkiympäristön viihtyvyyteen (kaupunkikuva, kulttuuriarvot).

Hankkeesta vastaava on esittänyt mahdollisuuksia tehokkaasti estää suuren louhemäärän sijoittamisesta aiheutuvia merkittäviä haitallisia vesistö- ja pintavesivaikutuksia. Suunnitellun hankkeen rakentamisessa muodostuvan louheen suora hyötykäyttö rakentamiskohteissa tai välivarastointi maanpäällisillä alueilla eivät ennalta arvioiden aiheuta todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Hankkeen suunnittelussa esillä olleisiin vesistötäyttöihin liittyisi suurta epävarmuutta merkittävien ympäristövaikutusten tehokkaasta estämisestä.

Hankkeen vaikutusalue sijaitsee suuren väestökeskittymän ydinalueella maanalla ja maanpinnalla. Hankkeen todennäköiset haitalliset ympäristövaikutukset ovat luonteeltaan monitahoisia. Kalliokiviaines-luonnonvaran laajamittainen käyttö on pysyvä vaikutus. Suunnitellun hankkeen kesto on rakentamisaikana ja kokonaisuutena pitkäaikainen.

Hankkeesta vastaava on esittänyt mahdollisuuksiaan tehokkaasti vähentää todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Hankkeesta vastaavalla ei ole käytettävissään olevilla tiedoilla mahdollisuuksia vielä esittää, miten se estää tehokkaasti kaikkia todennäköisesti haitallisia ympäristövaikutuksia. Hankkeen suunnitteluvaihe huomioon ottaen vaikutuksiin liittyy tiedollista epävarmuutta.

Yllä olevan perusteella suunnitellusta Finnpark Oy:n Tampereen maanalainen pysäköintilaitos H-parkki -hankkeesta ei aiheudu ottaen huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne todennäköisesti laadultaan tai laajuudeltaan todennäköisesti merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia, jotka kokonaisuutena ovat rinnastettavissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa mainittujen hankkeiden merkittäviin haitallisiin ympäristövaikutuksiin, kun otetaan huomioon todennäköiset yhteisvaikutukset kaupunkiympäristön ilmanlaadun ja melun sekä liikenneturvallisuuden kanssa.

SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 2, 3, 4, 12, 13, 31, 34, 37 §
Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 1, 2 §

Selvilläolovelvollisuus YVAL 31 §

Vaikka hankkeeseen ei sovelleta edellä mainitun ratkaisun mukaan YVA-menettelyä, hankkeesta vastaavan on oltava riittävästi selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää.

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Tähän päätökseen, jonka mukaan YVA-menettelyä ei tule sovellettavaksi hankkeeseen, ei saa muutoin erikseen hakea valittamalla muutosta. Se, jolla on oikeus hakea muutosta hanketta koskevaan lupapäätökseen, saa kuitenkin hakea muutosta päätökseen samassa järjestyksessä ja yhteydessä kuin hanketta koskevasta lupapäätöksestä valitetaan (YVAL 37 §)

Tämä päätös on hyväksytty sähköisesti esittelijänä ylitarkastaja Leena Ivalo ja ratkaisijana lakimies Riina Arffman. Sähköisen hyväksyntä on asiakirjan lopussa.

PÄÄTÖS saantitodistusta vastaan hankkeesta vastaavalle

TIEDOTTAMINEN

Päätöksestä kuulutetaan (14 pv) Tampereen kaupungin kunnan virallisella ilmoitustaululla, ja sähköisellä ilmoitustaululla, <https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/ilmoitukset.html#muu> . Asiakirja on nähtävillä Tampereen kaupungin palvelupiste Frenckell, Frenckellin aukio 2 B. Päätös on sähköisesti nähtävillä ympäristöhallinnon Internet-sivuilla <http://www.ymparisto.fi/YVA-paatokset/Pirkanmaa>

TIEDOKSI Tampereen kaupunki (kaavoitus, ympäristönsuojelu, terveydensuojelu)
Pirkanmaan liitto
Väylävirasto
Traficom
Pirkanmaan pelastuslaitos

LIITTEET Valitusosoitus
Yhteenvedo viranomaisten lausunnoista

LISÄTIEDOT Ylitarkastaja Leena Ivalo, p. 0295 036 000
YHTEENVETO LAUSUNNOISTA

Väylävirasto

Väylävirasto pitää tärkeänä, että hankkeen vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen arvioidaan sekä mahdollistetaan asukkaiden vaikutusmahdollisuudet, sillä on odotettavaa, että hankkeella on vaikutuksia keskustan liikkumisympäristöön. Hanke ja sinne johtava kulkuyhteys Viinikankadulta sijoittuvat osittain rautatien alle. Vaikutukset rautatieliikenteeseen ja sillä liikennöinnin turvallisuuteen rakentamisen ja käytön aikana tulee arvioida. Mikäli edellä mainitut vaikutukset voidaan arvioida riittävällä tasolla jonkin muun menettelyn yhteydessä, ei YVA-menettelyn soveltaminen ole välttämättä tarpeen.

Pirkanmaan maakuntamuseo

Hankkeen merkittävän kulttuuriympäristövaikutukset liittyvät sisäänajoaukkoon sekä hallista nousevien hissien sisäänmenoihin ja mahdollisiin maanpäällisiin teknisiin varustuksiin.

Sisäänajoa on suunniteltu Viinikankadun, Ratapihankadun ja Järvensivuntien risteuksen tuntumaan. Alueella sijaitsee modernia rakennuskantaa ja liikenneympäristöä, joihin sisäänajot ovat todennäköisesti sovitettavissa luonnikkaasti. Muiden maanpäällisten rakenteiden sijoituspaikoista ei käytettävissä olevan aineiston perusteella ole vielä saatavissa tietoa. Parkkihalli sijoittuu rakennettuun kaupunkiympäristöön Rautatienkadun eteläpään seudulle, ja sen mahdolliset laajennusalueet Tullin alueelle. Näillä alueilla on runsaasti arvokkaita rakennuksia ja rakennetun ympäristön kokonaisuuksia, joita on koottu lausuntopyyntöön liitteenä olevalle kartalle. Kartalta puuttuvat kuitenkin alueen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016) ja paikallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön aluekokonaisuudet (Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012). Maanpäällisten rakenteiden sovittaminen alueen rakennetun ympäristön arvoihin vaatii huolellista suunnittelua ja erilaisten kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuvien vaikutusten tarkastelua. Arkeologisen perinnöstä ei ole hankkeesta huomautettavaa.

Tampereen kaupunki ympäristönsuojeluviranomainen

Hankkeeseen ei ole tarpeen soveltaa YVA- lain 3.2 §:n mukaista arviointimenettelyä yksittäistapauksessa. Hankkeen ympäristövaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja ohjata asemakaavaprosessissa sekä hankkeen vaatimissa muissa lupa- ja ilmoitusmenettelyissä.

ELY-keskus on varannut viranomaisille YVA-lain mukaisesti mahdollisuuden lausua (PIRELY/8988/2018) Finnpark Oy:n suunnitteilla olevasta Tampereen P-Hämpin laajennushankkeesta, joka on vireillä YVA-lain 13 § mukaisena YVA-päätösasiana. Lausuntopyynnössä on pyydetty näkemystä suunniteltavan laajennushankkeen aiheuttamista todennäköisistä merkittävistä haitallisista ympäristövaikutuksista, sekä siitä onko hankkeesta vastaava esittänyt mahdollisuudet tehokkaasti estää YVA- lain tarkoittamia merkittäviä ympäristövaikutuksia mukaan lukien hankkeen rakentaminen ja käyttö. Lausuntoa pyydetään 14.6.2019 mennessä.

Lausuntopyynnön liitteenä on toimitettu hankkeesta vastaavan ennakoarvio hankkeen ympäristövaikutuksista ja vaikutusten ehkäisy- ja lieventämismahdollisuuksista. Ympäristönsuojeluyksikön näkemys todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista on hakijan ennakoarvion kanssa yhteneväinen. Keinoja ympäristövaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen on esitelty suppeasti. Tarvittavat ympäristövaikutusten ehkäisy- ja lievennystoimet kuitenkin tarkentuvat asemakaavoitusprosessissa laadittavan kattavan selvitysaineiston myötä.

Louheen loppusijoituksen osalta hakija esittää louheen sijoittamista markkinaehtoisesti ja paikoille joilla on voimassa oleva lupa siten, että kuljetusmatkat ovat mahdollisimman lyhyitä ja haitattomia. Ensisijaisena vaihtoehtona on esitetty Vaitinaron vesistöäyttöalue. Vesistöäyttöön liittyvät ympäristövaikutukset on selvitetty vesilain mukaisen lupaprosessin yhteydessä, ja Tampereen kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen on lupahakemuksesta 7.5.2019 antamassaan lausunnossa katsonut, että vesilain mukaisen luvan myöntäminen hankkeelle on tietyin ehdoin mahdollista. Louheen mahdollisten välivarastojen sekä muiden loppusijoituspaikkojen osalta ympäristövaikutukset arvioidaan sijoituskohteiden lupamenettelyissä.

Tampereen kaupunki. Kaavoituksen lausunto.

Maakuntakaava

Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto- oikeuden päätöksellä 24.4.2019. Maakuntakaavassa kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Kohdemerkinnällä on osoitettu maakunnan päärautatieasema Tampereen keskustassa. Alue kuuluu kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen ja osa alueesta on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Hämeenkatu) sekä maakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Veturitalien ja Sorsapuiston väliset korttelit ja Tullikamarinaukio sekä Sorsapuisto).

Yleiskaava

Alueella on voimassa keskustan strateginen osayleiskaava, joka on kuulutettu voimaan 16.1.2019. Osayleiskaavan kartalla 1, maankäyttö, kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Tampere - talon tontti on osoitettu hallinnon ja palvelun alueeksi. Hämeenkatu, Rautatieasema, Posteljoonipuisto ja Veturihallit on osoitettu

valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Rautatieaseman edusta on osoitettu merkittäväksi aukioksi.

Rautatieaseman ympäristö kuuluu korkeaan rakentamiseen soveltuvaan vyöhykkeeseen ja ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeeseen. Tampere-talo kuuluu kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeeseen (Opetuksen, tutkimuksen ja kulttuurin sekä niitä hyödyntävän liiketoiminnan kampusalue). Viinikankatu on osoitettu osana laajempaa kokonaisuutta kaupunkirakenteen epäjatkuvuuskohtana, jossa on erityistä tarvetta liikkumisympäristön ja kaupunkikuvan parantamiselle.

Kartalla 2, liikenne, alue on osoitettu kävelykeskustana kehitettävänä hitaan liikkumisen alueena. Maanalainen pysäköintilaitosverkosto ja sen laajenemisalueet on myös osoitettu osayleiskaavassa. Viinikankatu on osoitettu keskustan pääkaduksi, jota koskevissa suunnitelmissa on huomioitava keskustan kehän sujuva saavutettavuus.

Asemakaava

Alueella on voimassa nykyistä P-Hämppiä varten laaditut maanalaiset asemakaavat nro 7814 (27.10.2004) ja nro 7543 (10.10.2001) sekä maanpäällisen asemakaavan muutos nro 7542 (10.10.2001). Alueella on voimassa lisäksi yhteensä noin 50 maanpäällistä asemakaavaa, joiden yhdistelmään voi tutustua linkistä: <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asemakaavoitus/ajantasa-asebakaava.html>

Asemakaavoitus katsoo, että asemakaavan yhteydessä laadittava ympäristövaikutusten arviointi on YVA-lain mukaista menettelyä perustellumpi ratkaisu.

Tampereen ydinkeskustaan sijoittuvan, vuonna 2012 avatun kalliopysäköintilaitoksen P-Hämmin laajennusta koskeva maanalainen asemakaava nro 8670 on tullut vireille vuonna 2018. Asemakaavalla luodaan edellytyksiä sekä nykyisen pysäköintilaitoksen laajentamiselle ja toiminnan tehostamiselle, että valmistella olevaan Tampereen Asemakeskus -hankkeeseen ja maanpäällisten asemakaavojen muutoksiin kytkeytyvien maanalaisen pysäköinnin ja huollon järjestelyiden toteuttamiselle. Hankkeesta on keskusteltu Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa neuvotteluissa 19.4.2017, 16.1.2018, 25.9.2018 ja 23.11.2018 sekä asemakaavojen nro 8640 ja 8670 viranomaisneuvottelussa 23.2.2018. Käytyjen keskusteluiden pohjalta on katsottu, että P-Hämmin laajentamisen vaikutukset on tarkoituksenmukaista selvittää ja arvioida asemakaavojen yhteydessä. Asian varmistamiseksi hankkeesta vastaava Finnpark Oy on pyytänyt Pirkanmaan ELY-keskukselta päätöstä YVA-lain soveltamisesta yksittäistapauksessa.

Hanketta koskevan maanalaisen asemakaavan on tarkoitus edetä syksyllä 2019 valmisteluvaiheeseen ja kaavaehdotuksen hyväksyminen ajoittunee vuoteen 2020. Hankeen toteuttamisen aikataulusta ei ole tehty päätöksiä. Toteutusvaiheeseen kuuluvia lupamenettelyjä sekä rakentamisen ja käytön aikaisten vaikutusten selvittämistä ja seuranta koskevien päätösten osalta toimivalta on kaupungilla sekä valtion viranomaisilla, joita ovat mm. Pirkanmaan ELY-keskus ja Väylävirasto.

Asemakaavaprosessissa vaikutus selvitykset ja -arviointit laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tarkkuudella siten, että hanke on asemakaavassa osoitettavaksi tulevalta tavalla mahdollista toteuttaa.

Asemakaavan vaikutusten arvioinnissa esitetään selvitysten kautta tunnistettavissa ja merkittäviksi arvioitavissa olevat vaikutukset sekä näiden lieventämiskeinot. YVA-lain mukaisella menettelyllä ei saada sellaista tietoa tai vaikutusten arviointia, joita ei asemakaavaprosessilla saada.

YVA-menettely ei ole päätös, eikä sillä ole asemakaavaa vastaavaa ohjausvaikutusta. Kummassakaan prosessissa ei voida antaa sitovia määräyksiä liittyen esimerkiksi

mahdollisiin välillisiin vaikutuksiin hankealueen ulkopuolisessa maankäytössä tai muuhun lainsäädäntöön perustuvien toteutusvaiheen päätösten ja lupamenettelyjen ehdoista.

Kaupungin ympäristöterveysviranomaisella ei ole lausuttavaa asiaan.

Pirkanmaan liitto ei anna lausuntoa.

Tämä asiakirja PIRELY/8988/2018 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/8988/2018 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Ivalo Leena 24.10.2019 16:33

Ratkaisija Arffman Riina 24.10.2019 16:44