



23.8.2007

PIR-2004-R-5-53

Asia

PÄÄTÖS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN SOVELTAMISESTA TAMPEREEN RANTAVÄYLÄN TUNNELI-HANKKEESEEN

HANKKEESTA VASTAAVA

Tampereen kaupunki
PL 487
33101 TAMPERE

HANKE

Tampereen kaupunki suunnittelee kaupungin keskusta 2,3 kilometrin pituista ja 3+3-käistä tunnelia, joka olisi osa Tampereen rantaväylää. Liikenne-ennuste tunnelissa on 41 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Rantaväylä on kaupungin sisääntuloväylä ja osa valtakunnallista päätieverkkoa. Rantaväylän tunneli sijoittuisi Tampereen keskusta nykyisen Paasikiventien - Kekkosen tien eteläpuolelle alkaen Santalahden suuaukon eritasoliittymästä ja päättyen Armonkallion suuaukon eritasoliittymään nykyisen Naistenlahden eritasoliittymän ja ratakanjonin alueella.

Rantaväylän tunnelia on suunniteltu osana Tiehallinnon Rantaväylän kehittämisselvitystä välillä Tampereen Alasjärvi Ylöjärven Metsäkylä (VT 12 ja kt 65) vuosina 2003 - 2004 ja osana Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Kehittämisselvityksessä todetaan, että liikenteellisesti pitkä tunneli ei ole välttämätön, mutta se on nähty tärkeänä Ranta-Tampellan asutuspainotteiselle maankäytölle ja keskustan kaupunkikuvan kehittämiselle. Samanaikaisesti Rantaväylän kehittämisselvityksen kanssa teetettiin tunnelin esisuunnitelma.

Samaan aikaan oli valmisteilla Pirkanmaan maakuntakaava ja Tampereen liikenneosayleiskaava. Liikenneosayleiskaavassa Paasikentie – Kekkosen tie on keskustan läpikulkuliikenteen pääväylä. Santalahden eritasoliittymä ja tunnelin suuaukko on otettu huomioon Santalahden alueen maankäytössä yleiskaavatasoisesti.

Esisuunnitelman mukaan tunnelin linjaus sivuaa maanalaisia tiloja, alittaa kerrostaloja ja asuinalueita, kulttuurihistoriallisia rakennuksia, Pohjanmaanradan kahdesti sekä Tammerkosken. Tunnelin suunniteltu linjaus alittaa Tammerkosken Yläputouksen patojen kohdalla.

Tunneli tuuletettaisiin pitkittäin suuaukkojen kautta ulos esisuunnitelman mukaan.

Hulevesien keräilyaltaat tunneliin suunnitellaan erikseen puhtaille ja likaisille vesille, ja vedet pumpataan sadevesi tai jätevesiverkkoon. Vesialtaiden mitoitus on vähintään 500 m³.

Santalahdessa tien taso lähtee nykyisen Rantaväylän (Paasikiven – Kekkosen tien) tasosta. Tunneli sijoittuu pohjavesipinnan alapuolelle, ja osin ruhjeiselle kallioalueelle.

Tunnelia varten louhitaan lähes 500 000 m³ kalliota, ja kaupunki voi hyödyntää louhetta lähi-alueen rakentamiskohteissaan. Tunnelin ja läheisten rakentamiskohteiden aikataulujen yhteensovittamisesta riippuen voi olla mahdollisuus esimerkiksi käyttää noin 300 000 m³ kalliota Santalahden satama-alueen täyttöihin. Toinen mahdollisuus on sijoittaa louheen murskauslaitokset ja varastot rakentamiskohteiden lähelle esimerkiksi Lielahden lumenkaatopaikalle. Louhetta voitaisiin myös tarvittavassa määrin murskata tunnelissa.

Hankkeen ympäristövaikutuksista tehdyt selvitykset

Rantaväylän kehittämiselvityksessä arvioitiin koko Rantaväylän liikenne- ja ympäristövaikutuksia. Tunnelivaihtoehtoja olivat pitkä tai lyhyt tunneli sekä pintavaihtoehto. Kehittämiselvityksessä on tunnistettu väylän ympäristövaikutuksia ja ympäristöarvioinnit vastaavat suunnitelma- ja ohjelmatasoa. Erityiskohteena tunnelista teetettiin näitä tarkempia tutkimuksia toteuttamiskelpoisuuden selvittämiseksi mm. kallioperästä ja tärinäherkistä kohteista.

Pirkanmaan maakuntakaavassa on vahvistettu kehittämissuunnitelman mukaiset varaukset, jotka mahdollistavat joko tunneli- tai pintavaihtoehdon. Näiden vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia ei ole enää erikseen arvioitu maakuntakaavassa.

Liikenneosayleiskaavan selvitysten mukaan liikennejärjestelyillä on kokonaisuutena, ja siten tunneli-hankkeella osana järjestelmää, tavoiteltuja myönteisiä ympäristövaikutuksia. Myönteisiä ympäristövaikutuksia voidaan saavuttaa tietyillä keskustan alueilla, mikä kuitenkin tarkoittaa liikenteen aiheuttamien haittojen kohdentumista uudelleen. Ympäristöhaittojen uudelleen kohdentuminen liittyy erityisesti tunnelin suuaukkojen alueelle ja niihin liittyviin väyliin.

Liikenneosayleiskaavaehdotusta varten teetettiin ilmanlaatuselvitys typpidioksidipitoisuuksista koko kaava-alueella 29.9.2004. Selvityksen mukaan typpidioksidipitoisuuden vuorokausiohjearvo ylittyisi tunnelin Armonkallion puoleisen suuaukon lähellä ja lähellä ohjearvoa olevia pitoisuuksia esiintyisi suuaukosta itää lähtevällä liikenneväylällä. Pitoisuuksien kasvu olisi tunnelin suuaukolla pienellä alueella 10 prosenttia verrattuna vuoden 2020 perusennusteseen ja samoin vuosikeskiarvo kasvaisi. Tutkimuksessa ei otettu huomioon pakokaasujen tuulettamista tunnelisuiden kautta ulos. Pakokaasut heikentävät ilmanlaatua edellä mainitusta, ja vuorokausiohjearvo ylittyi pienellä alueella.

Meluseelvityksen 22.9.2004 karttaliitteen mukaan melu lisääntyisi Armonkallion suuaukon ja eritasoliittymän alueella pahimmillaan yli 5 dB verrattuna Paasikiven – Kekkosen tien mukaiseen vuoden 2020 perusennusteen verrattuna. Selvitys ei sisällä Santalahden suuaukon lähistöä.

Liikenneosayleiskaavan mukaan tunneli lisää keskustan saavutettavuutta henkilöautolla, osin koska ohikulkeva liikenne ohjautuisi tunneliin keskustan läpi kulkevilta väyliltä. Kuitenkaan katuverkon liikennemäärän ei odoteta kasvavan. Koko keskustan liikennesuorite kasvaa, kun otetaan huomioon tunnelin liikenne. Tiehallinnon mukaan tunneli ei vaikuta liikennemäärän kasvuun.

Liikenneosayleiskaavassa todetaan, että tunnelin sijainti on kaavassa ohjeellinen ja edellyttää ympäristövaikutusten tarkempaa selvittämistä.

Hankkeen rakentamisen aikaiset ympäristövaikutukset

Tunneli-hanke kestää noin yhdestä neljään vuotta. Tunnelista tuleva louheen määrä on 485 000 m³.

Tunnelin esiselvityksessä teetettiin mm. selvitys kallioperästä ja suunnittelualueen tärinäherkistä kohteista. Tärinäherkällä alueella sijaitsevat kyseisen selvityksen mukaan mm. Tammerkosken patomuurit.

Myöhemmin vuonna 2006, tunnelin suunnitteluun liittymättä, Tammerkosken Yläkosken patorakenteiden kuntoa arvioitiin määräaikaistarkastuksessa. Tarkastuksessa oli käytettävissä Tampereen teknillisen yliopiston tekemät tutkimusselostukset, jotka käsittelevät rakenteiden kuntoa. Niiden mukaan mm. rantamuurin korjaustyössä tulee ottaa huomioon mm. lähellä rantaa olevien rakennusten stabiilius sekä patomuriin tukeutuva voimalaitos ja Vapriikki-rakennus.

Tampereen sähkölaitos on käynnistänyt patojen kunnostusprojektin, jonka ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus rakentaa uusi säännöstelypato Yläkosken voimalaitosten tulokanavien yläpäässä olevan nykyisen säännöstelypadon tilalle. Säännöstelypadon rakentamisen yhteydessä on tarkoitus alentaa tulvauoman pohja louhimalla tulvauoman patoluukkujen korkeuteen. Seuraavassa vaiheessa tullaan osittain kunnostamaan ja osittain rakentamaan kokonaan uudelleen uuden padon alapuoliset tulvakanavan reunamuurit ja voimalaitosten tulokanavien rantamuurit.

Vuonna 2006 tehdyn luokituksen muutospäätöksen mukaan Yläkosken padon patoturvallisuusluokka on P. Päätös perustuu padolle tehtyyn vahingonvaaraselvitykseen. P-luokka tarkoittaa tässä tapauksessa, että padon sortumasta aiheutuva seuraamus olisi mitä ilmeisimmin ainakin vaara ihmishengelle tai terveydelle ja huomattava vaara omaisuudelle.

Pirkanmaan ympäristökeskus on neuvotellut Tammerkosken patoturvallisuutta valvovan Hämeen ympäristökeskuksen edustajan kanssa määräaikaistarkastuksen tuloksista ja Yläkosken patoturvallisuusluokituksista. Neuvottelussa päädyttiin pyytämään Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijalausunto tunneli-hankkeen vaikutusten merkittävyystä Tammerkosken patoturvallisuuteen.

Suomen ympäristökeskus toteaa 6.6.2007 yksityiskohtaisen asiantuntijalausuntonsa yhteenvedossa tunneli-hankkeen vaikutuksista patoturvallisuuteen, että nykyiset Tammerkosken Yläkosken patorakenteet ovat heikkokuntoiset, eikä niitä voi pitää turvallisina. Uuden säännöstelypadon rakentaminen voimalaitosten tulokanavien yläpäähän vaikuttaa tarpeelliselta ennen tunnelitöiden aloittamista. Tällöin tunneli ei ole välittömästi patoturvallisuuden kannalta oleellisten heikkojen patojen alla, mutta tunnelin louhintatärinät saattaisivat vaurioittaa etäämpänä olevia heikkokuntoisia patorakenteita. Tulvauoman pohjan alentaminen louhimalla ei liene oleellinen tunnelihankkeen kannalta. Louhinta on kuitenkin syytä ottaa huomioon tunnelia suunniteltaessa. Tunneli-hankkeen suunnittelu ja patojen kuntoarviointi ovat kesken. On mahdollista, että osa patojen heikon kunnan vaikutuksista ei ole ollut tiedossa asiantuntijalausuntoa laadittaessa.

Tärinäherkkinä kohteita selvityksessä ovat myös Tammerkosken kansallismaisemaan kuuluvan tehdasmiljöön rakennukset Tammerkosken padon ja sen reunamuurien välittömässä läheisyydessä. Selvityksessä on tunnistettu lisäksi mm. Hämeen museo, Finlaysonin palatsi ja kirkko. Louhinta ja räjäytykset vaikuttavat selvityksen mukaan todennäköisesti tunnelilinjauksen läheisiin kerrostaloalueisiin.

Työmaaliikenne on mahdollista hoitaa yleisen liikenteen väylien ulkopuolella ja muu liikenne voi kulkea nykyistä rantaväylää tunnelin rakentamisen aikana

Esisuunnitelman yhteenvedon mukaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa tunnelisuunnitelmat tarkistetaan mm. tarkentamalla kallioperätietoja.

Yhteisvaikutukset

Kehittämisselvityksessä esitettiin lisäksi Paasikiventien leventäminen 3+3 –kaistaiseksi Rantaväylän tunnelivaihtoehdossa. Liikenneosayleiskaavan selvitysten mukaan liikenne ja sen haitat melutilanteeseen, ja myös ilmanlaatuun, lisääntyvät Naistenlahden liittymään kytkeytyvällä Ratapihankadulla verrattuna nykyiseen ja vuoden 2020 pintaväylän perusennusteeseen.

Tunneli-hankeella voi olla yhteisvaikutuksia Santalahden suunnassa Paasikiventien leventämisen kanssa ja toisaalta Armonkallion suuaukon suunnassa Ratapihankadun kanssa. Yhteisvaikutukset laajentavat haitallisten vaikutusten laajuutta.

ASIAN KÄSITTELY

Ympäristöministeriö kuuli Tampereen kaupunkia ja Hämeen tiepiiriä tunneli-hankeesta välillä Lielähti - Naistenlahti vuonna 2004. Hankkeesta vastaava oli tällöin Tiehallinto. Hämeen tiepiirin ja Tampereen kaupungin sopimuksen 13.10.2006 mukaan suunnittelusta ja hankkeesta vastaava on Tampereen kaupunki.

Hankkeesta vastaavaa kuultiin uudelleen 19.4.2007, ja kuulemisessa sovitut lisätiedot toimitettiin 24.4.2007. Hankkeesta vastaava toimitti 27.6.2007 vastineensa Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijalausunnosta koskien patoturvallisuutta:

Tampereen kaupunkiympäristön kehittämisen tilaajayksikkö pyysi patojen ja voimalaitosten omistajalta, Tampereen sähkölaitokselta lausunnon (19.6.2007), millä tavoin ja millä aikataululla Suomen ympäristökeskuksen lausunnossa mainittuja patorakenteita on tarkoitus uudistaa. Sähkölaitoksella on ensimmäisessä vaiheessa tarkoitus rakentaa uusi säännöstelypato Yläkosken voimalaitosten tulokanavien yläpäässä olevan nykyisen säännöstelypadon tilalle. Tämän rakentaminen mahdollistaa myös muiden kanavarakenteiden korjaamisen tai uusimisen. Rantaväylän tunnelihankkeen kannalta keskeiset rakenteet on uusittu ennen kuin tunnelin rakentaminen voi käynnistyä, koska muutoin tällaisesta rakentamisesta aiheutuisi ympäristökeskuksen lausunnossa erittäin asiantuntevasti todetut suuret riskit.

Rantaväylän tunnelin esisuunnitelmassa mainittu tien linjaus ja taseus eivät ole lopullisia, vaan kaupungin ja Tiehallinnon Hämeen piirin valmisteleman tiesuunnitteluprosessin yhteydessä on tarkoitus löytää eri tekijöiden kannalta optimaalinen ratkaisu tunnelille. Tällöin otetaan huomioon myös patoturvallisuuteen vaikuttavat seikat. Tiehallinnon esityksessä hanke on sijoitettu hankekoriin, jossa olevia hankkeita olisi tarkoitus toteuttaa vuosina 2012 - 2016. Tunnelin rakentaminen käynnistyy vuoden 2015 jälkeen ja kestää noin neljä vuotta.

YMPÄRISTÖKESKUKSEN PÄÄTÖS

Rantaväylän tunnelihankkeeseen tulee soveltaa YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Perustelut

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVAL) 4 §:n mukaan arviointimenettelyä sovelletaan asetuksella tarkemmin säädettäviin hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joista Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen täytäntöön paneminen edellyttää arviointia taikka joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia Suomen luonnon ja muun ympäristön erityispiirteiden vuoksi.

Lain 4 § 2 ja 3 momenttien mukaan arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin kuin edellä tarkoitettuun

olennaiseen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, arviointia edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Harkittaessa lain mukaan vaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa otetaan lisäksi huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

YVA-asetuksen hankeluettelon 9 c-kohdan mukaan arviointimenettelyä sovelletaan vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen neli- tai useampiväyläisen uuden tien rakentamiseen. Tunneli-hanke ei ole pituudeltaan YVA-asetuksen 6 §:n hankeluettelon tarkoittama hanke.

Tunnelin kautta kulkeva liikennemäärä olisi merkittävä, ja tältä osin hanke on rinnastettavissa kooltaan hankeluettelon liikennehankkeisiin. Hanke sijaitsee Tampereen keskustassa, ja alittaa Tammerkosken. Tunnelin linjaus on esisuunnitelmassa Yläkosken padon kohdalla, jonka patoturvallisuusluokitus on P.

Tunnelille on olemassa liikennejärjestelmässä ja maankäytön varauksissa mahdollisia vaihtoehtoja, joiden ympäristövaikutukset eivät kohdistu patoturvallisuuteen.

Lisäksi Tammerkosken patorakenteet ovat asiantuntijalausunnon mukaan heikkokuntoiset. Padon omistaja on laatinut vaiheistetun korjaussuunnitelman Tammerkosken eri padoille ja reunarakenteille. Epävarmuutta riskin arviointiin aiheuttaa kuitenkin, että patojen kuntoarviointi on kesken.

Tunnelin rakentaminen voi todennäköisesti aiheuttaa merkittäviä riskejä, jotka kohdistuvat suureen väestömäärään. Riskit kohdistuvat välillisesti Tammerkosken kansallismaisemaan ja sen merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Tunnelin liikenteeseen liittyy onnettomuusriskejä, joiden hallinta poikkeaa pintaväylän riskeistä. Tunnelin teknistä turvallisuutta koskevat erityiset säädökset, joiden mukaan tunneli on mahdollista suunnitella.

Tunnelin pitkittäistuuletus suuaukkojen kautta ulos heikentää ilmanlaatua ja melutilannetta merkittävästi suuaukkojen lähialueella. Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin tiheästi asutulle keskusta-alueelle ja siten merkittävään asukasmäärään.

Hankkeeseen liittyvillä murskauslaitoksilla ja mahdollisilla louheen läjityksillä voi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia tunnelin rakentamisen aikana lähialueilla. Louhinnan haitat kohdistuvat esisuunnitelman mukaan tunnelilinjan yläpuolella sijaitseviin asuinrakennuksiin. Vaikutukset siirtyvät louhinnan edetessä, ja kestävät yhteensä 1 - 4 vuotta.

Lisäksi tunneli-hankkeella ja sen rakentamisella voi olla merkittäviä haitallisia yhteisvaikutuksia terveyteen ja viihtyvyyteen tunnelista länteen Paasikiventien mahdollisen leventämisen kanssa ja tunnelin itäpuolella uuden Ratapihankadun kanssa.

Rantaväylän tunneli-hankkeella on todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia ottaen huomioon edellä mainitut hankkeen ominaisuudet, sijainti ja luonne.

Johtaja Ulla Koivusaari

Ylitarkastaja Leena Ivalo

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (486/1994, 267/1999 ja 458/2006) 4, 6, 19 §
Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (713/2006) 4, 6, 7, 8 §

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

PÄÄTÖS Saantitodistusta vastaan hankkeesta vastaavalle

TIEDOTTAMINEN

Päätöksestä kuulutetaan (14 pv) Tampereen virallisella ilmoitustaululla, ja päätös pidetään nähtävillä Palvelupiste Frenckellissä, osoitteessa Frenckellin aukio 2 B, Tampere. Päätös on sähköisesti nähtävissä ympäristökeskuksen kotisivulla, internetsoitteessa www.ymparisto.fi/pir.

TIEDOKSI Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
Hämeen ympäristökeskus
Suomen ympäristökeskus
Ympäristöministeriö
Pirkanmaan liitto
Museovirasto

LIITE Valitusosoitus