

Lausunto Lielähti-Lakiala ratayhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kaupunginhallitus 27.05.2024 § 168
194/11.01.04/2024

Valmistelija: Kehityspäällikkö, Ympäristöpäällikkö, Maisemasuunnittelija

Seloste ja perustelut: Tampereen Lielahden ja Ylöjärven Lakialan väliselle rataosalle suunnitellaan nykyisen raiteen rinnalle uutta raidetta eli kaksoisraidetta. Käytännössä kaksoisraide tarkoittaa sitä, että ratakäytävä levenee noin 10–15 metriä nykyisestä sille puolelle, jolle uusi raide on suunniteltu. Kaarreoikaisujen kohdalla koko ratalinja siirtyy enintään noin 20–30 metriä nykyiseltä sijaltaan.

Suunnitteluosuuden pituus on noin 16,8 kilometriä. Suunnitteluun sisältyvät kaksoisraiteeseen liittyvät sillat ja muut taitorakenteet sekä tarvittavien tiejärjestelyjen suunnittelu maanteiden, katujen, yksityisteiden ja jalankulku- ja pyöräteiden osalta. Myös huoltoteille varataan tilaa.

Lielähti-Lakiala rataosuudelle tehdään lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja ratalain mukainen yleissuunnitelma (YS). Näiden suunnittelu ja toteutus kulkevat rinnakkain, ja yleissuunnitelma viimeistellään YVA-menettelyn jälkeen.

YVA-menettelyn yhteydessä arvioitavat hankevaihtoehdot ovat:

- VE0+ Nykyisen radan parantaminen pienillä kunnossapitotoimenpiteillä
- VE1 Kaksoisraiteen rakentaminen (16,8 km), tavoitenoisuus 200 km/h, uusi raide Mäkkylän peltojen kohdalla nykyisen länsipuolella, ei kaarreoikaisuja
- VE2 Kaksoisraiteen rakentaminen (16,8 km), tavoitenoisuus 200–250 km/h, uusi raide Mäkkylän peltojen kohdalla nykyisen itäpuolella, yksi kaarreoikaisu Kortesuon ja toinen Lepojärven alueella.

Jatkosuunnitteluun vietävä vaihtoehto voi olla yhdistelmä vaihtoehtoista 0, 1 ja 2. Kaksoisraiteen rakentamisesta ei ole päätöstä.

Väylävirasto on toimittanut Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-menettely) annetun lain (252/2017) mukaisen arviointiselostuksen Lielähti-Lakiala-kaksoisraidehankkeesta. Arviointiselostuksessa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä arvio todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista. Pirkanmaan ELY-keskus on pyytänyt lausunnot arviointiselostuksesta viimeistään 3.6.2024 ensisijaisesti sähköisesti toimitettuna osoitteeseen kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi.

Lausunto

Ylöjärven kaupunki on osallistunut tiiviisti Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen suunnitteluun yhdessä Väyläviraston kanssa. Suunnittelu- ja yhteensovituskokouksia on pidetty kaupungin ja Väyläviraston välillä pelkästään alkuvuoden 2024 aikana reilut 10 kertaa. Kaupungin näkökulmasta kaksoisraiteen suunnittelussa on keskeistä huomioida Ylöjärven raakapuuterminaalien siirtyminen pois kaupungin keskusta-alueelta sekä sen mahdollistama Ylöjärven

henkilöliikenneseisakkeen kehittäminen. Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen YS & YVA -hankkeen rinnalla onkin tehty Ylöjärven raakapuun kuormauspaikan ja henkilöliikennepaikan esiselvityksiä, mikä on edistänyt hankkeiden suunnitteluvalmiutta.

Kaksoisraiteen suunnitteluratkaisuissa on otettu huomioon nykyisten maankäyttöhankkeiden edistämisen mahdollistaminen. Väyläviraston kanssa on käyty vuoropuhelua erityisesti Mäkkylän peltojen kohdasta, jossa kaksoisraiteen puolisuudella nykyiseen raiteeseen nähden on vaikutusta Teivon-Mäkkylän alueen kehittämiselle ja eri toimintojen aluevarauksille mukaan lukien sillat, katulinjaukset ja yhdyskuntatekniikan sijoittaminen. Ylöjärven kaupungin näkökulmasta on erittäin tärkeää, että strategisesti merkittävän Teivon-Mäkkylän alueen raideratkaisut sovitetaan kehittyvään maankäyttöön siten, että pystytään turvaamaan tulevaisuuden asuin- ja yritysalueiden rakentuminen tavoitteiden mukaisesti.

Ylöjärven raakapuun kuormausalue ja henkilöliikennepaikka

Lielähti-Parkano-rataosuudelle sijoittuva nykyinen Ylöjärven raakapuun kuormauspaikka sijaitsee keskellä kaupungin keskustaaajamaa Kirkonseudun Asemantien varressa. Ylöjärven liikennepaikalle sijoittuva raakapuun kuormauspaikka ja sille suuntautuva raskas liikenne heikentävät turvallisuutta kaupungin katuverkolla ja vaikuttavat keskusta-alueen maankäytön kehittämiseen kielteisesti. Kuormauspaikan siirtämisestä laadittiin vuonna 2020 valmistunut sijaintiselvitys. Siinä kuormauspaikalle tutkittiin yhteensä viittä uutta sijaintia, joista yksi, Ahvenusjärvi, todettiin teknisesti mahdolliseksi toteuttaa.

Väylävirasto on tehnyt Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen YS & YVA -hankkeen rinnalla Ylöjärven raakapuun kuormauspaikan esiselvitystä. Työssä on tutkittu Ahvenusjärven ohella toista vaihtoehtoista sijoittumispaikkaa, joka sijoittuu nykyisen Majajärven liikennepaikan yhteyteen osittain Hämeenkyrön kunnan alueelle. Seuraavassa vaiheessa raakapuun kuormausalueelle tulee laatia ratasuunnitelma, mitä ennen vaikutusten arviointia tarkennetaan hankearvioinnissa. Ratasuunnitelmavaiheessa tarkasteltavat vaihtoehdot tulee olla rajattuna yhteen, jolloin mahdollisen kaksoisraiteen sijainnin uuden raakapuun kuormauspaikan kohdalla tulee olla tiedossa ennen ratasuunnitelman laatimista. Ylöjärven kaupunki esittää, että kaksoisraiteen puolisuus Lakialasta pohjoisen suuntaan määritellään ja raakapuun kuormauspaikan osalta siirrytään viipymättä ratasuunnitelmavaiheeseen.

Ylöjärven henkilöliikennepaikka sijoittuisi nykyisen raakapuun kuormauspaikan alueelle Asemantien varteen. Mikäli Lielähti-Lakiala kaksoisraide rakennetaan, saavutetaan sen myötä Tampereen ja Ylöjärven välisen lähijunaliikenteen vaatima ratakapasiteetti. Ylöjärven henkilöliikennepaikka mahdollistaisi myös kaukojunien pysähdykset, jolloin Ylöjärveltä avautuisi vaihdoton junayhteys Helsingin ja Seinäjoen suuntiin. Se puolestaan palvelisi huomattavan suurta käyttäjämäärää ylimaakunnallisesti ja vähentäisi osaltaan liikennemäärien kasvua Tampereen sisäänajoväylillä. Kaksoisraiteen yleissuunnitelman ratkaisulla turvataan Ylöjärven henkilöliikennepaikan toteuttamisen edellytykset, ja kaupunki pitää tärkeänä, että sekä raakapuun kuormauspaikan siirron että henkilöliikennepaikan suunnittelua edistetään viivytyksettä kaksoisraiteen yleissuunnitelmavaiheen jälkeen.

Raidehankkeen luontovaikutukset

Kaksoisraiteen YVA-selostuksen luontovaikutusten arvioinnissa on huomioitu suojelualueverkostoon kuuluvat kansallispuistot, valtion ja yksityisten luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkoston kohteet. Suojelualueverkostoon on laskettu mukaan luonnonsuojelulain mukaisten suojeltavien luontotyyppien suojelupäätöksillä suojellut kohteet sekä luonnonsuojeluohjelmiin sisältyvät, suojelualueiksi perustamattomat kohteet. Aluekohteina arvokkaat lintualueet (MAALI, FINIBA, IBA) on sisällytetty mukaan. Selostuksessa on huomioitu laajasti maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaita luontotyyppikohteita sekä luonnonsuojelu-, vesi- sekä metsälain mukaiset luontotyypit ja elinympäristöt. Näiden lisäksi hankkeen yhteydessä on tehty rataosuuden Lielähti-Lakiala liito-oravat ja viitasammakot käsittävä selvitys toukokuussa 2022.

Lähtötietoaineistot ovat hankekohtaisia selvityksiä lukuun ottamatta yleiskaavatasoisia ja lajihavainnot perustuvat pitkälti lajitietokeskuksen tietoihin. Ylöjärven raideosuuden välittömässä läheisyydessä on vireillä olevia kaavahankkeita, joiden luontoarvoja on selvitetty ja selvitetään. Esimerkiksi Aron rannan asemakaavoitusta varten valmistui Keijärven eteläosaa koskeva asemakaavatasoinen luonto- sekä linnustselvitys vuonna 2022. Selvityksen mukaan Keijärven eteläosassa Saurionlähteen alueella pesii uhanalaisia ja silmälläpidettäviä lintuja. Hirvijärven pohjoispuolella on vireillä Takamaan yleiskaavan muutos, jossa tarkastellaan mahdollista asuintonttien määrän kasvua Hirvijärven ja Vähä Vahantajärven välillä. Kaavan luontonselvitys liito-oravien, pesimälinnuston ja Natura-tarveharkinnan osalta on käynnissä ja valmistuu syksyyn 2024 mennessä. Kaavan kasvillisuus- ja luontotyyppiselvitys valmistui vuonna 2023 ja siinä alueella tunnistettiin neljä metsälakikohdetta: Tuore runsasravinteinen lehto (EN), Ruoho- ja metsäkortekorpi (VU/EN) ja Boreaalinen piensuo (VU/EN) ja Metsäkortekorpi (EN). YVA- selostuksen liitekartassa tälle alueelle on osoitettu vain Boreaalinen piensuo. Muutoinkin näiden hankkeiden yhteisvaikutusta tulisi tarkastella kaavan edetessä. Hirvijärven uhkana on umpeenkasvu ja uusi asuinrakentaminen on tarkoitus sijoittaa Hirvijärven valuma-alueen ulkopuolelle.

Rataosuuden Kortteen YKS – Lakiala vaikutukset luontoon katsotaan olevan pääosin vähäisiä ja rakentamisen aikaisia ja lievennettävissä toimenpiteillä. Vaihtoehtoilla 1 ja 2 ei katsota olevan juurikaan eroja luontovaikutusten suhteen. Tämä johtuu lähinnä siitä, että ratahanke sijoittuu olemassa olevaan ratakäytävään. Rataosuudelle sijoittuu kuitenkin monin paikoin liito-oravalle soveltuvia elinympäristöjä. Soveltuvia elinympäristöjä esiintyy laajalti Perkonmäen metsäalueilla, pääosin radan itäpuolella, ja lisäksi Natura 2000 -alueen korkeudella myös radan länsipuolella. Lisäksi soveltuvia elinympäristöjä esiintyy radan länsipuolella Ylöjärven jäähallin läheisyydessä sekä Lakialassa Hakalan metsäalueella. Kaksoisraide mahdollistaa nopeamman ja tiheimmän junaliikenteen, mikä lisää pysyvästi alueen aktiivisuutta, liikenteestä johtuvaa häiriötä ja meluhaittaa. Raidelevennyksellä on pysyviä vaikutuksia suojeltujen lajien elinympäristöihin, mutta myös tavanomaiseen luontoon. Rakennetussa ympäristössä pienilläkin metsälaikuilla ja reunavyöhykkeillä on hyvinvointia ja luonnon monimuotoisuutta lisäävä vaikutus.

Keskiosissa hankealuetta sijaitsee kasvillisuusperusteinen Perkonmäen Natura 2000 -alue (SAC), jonka länsilaita rajautuu rata-alueeseen noin 580 metrin matkalta, sekä 200 metrin etäisyydellä kaksoisraiteesta linnustoperusteinen Hirvijärven Natura 2000 -alue (SPA). Molemmissa kohdissa radan rakentamisen aikaisella melulla ja hydrologisella yhteydellä katsotaan olevan vähäistä vaikutusta alueeseen. Selostuksessa on tuotu esille, että Natura-alueen rajojen ulkopuolelta saapuvaa heikentävää vaikutusta ei saa kohdistua alueen

luontotyyppeihin. Tämän takia Perkonmäen kohdalla tulee kiinnittää huomiota vesiensuojeluun rakentamisen aikaisessa suunnittelussa.

Perkonmäen kohdalla lisääntyvän junaliikenteen pysyvät vaikutukset jäivät selostuksessa vähäiselle arvioinnille. Erityisesti lehdot ja pienvesistöt ovat herkkiä vieraslajien leviämisessä. Kasvava junaliikenne lisää mahdollisuutta vieraslajien leviämiseen, siemenet kulkeutuvat ilmavirran mukana ja junien myötä pitkien matkojen päähän. Nykytilanteen mukainen junaliikenne on määrältään maltillisempi. Vieraslajien leviämisen ehkäisemiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota raideväylän säännöllisillä hoitotoimenpiteillä.

Huomioitavaa on, että Perkonmäen kohdalla radan länsipuolella sekä Uusi-Kuruntien molemmin puolin on voimassa oleva Elovainion osayleiskaavan laajennus ja Uusi-Kuruntien ympäristön osayleiskaava, joka on toistaiseksi asemakaavoittamatonta teollisuusaluetta (TY). Radan yhteisvaikutuksia kaavahankkeisiin tulisi tarkastella, sillä esimerkiksi Uusi-Kuruntien teollisuusalue 1 asemakaava on Ylöjärven maankäytön ja palveluiden suunnittelu- ja toteutusohjelman (Mapsto) mukainen hanke ja ajoitettu vuosille 2024–2025. Asemakaavan luontoselvitys valmistuu vuonna 2024. Kaavahankkeen vaikutuksia luonnontilaisen kaltaiseen Työlänojaan tultaneen myös arvioimaan. Perkonmäen Natura-alueen kohdalla, alueen eteläpuolella valmistellaan Perkonmäen asemakaavaa, jossa Natura-alue on huomioitu riittävän leveällä virkistysalueella ja kulunohjauksella.

Raidehankkeen maisemavaikutukset

Maiseman ja kulttuuriympäristön sekä virkistykseen näkökulmasta tarkasteltavat vaihtoehdot ovat melko samankaltaisia. Erot liittyvät vaihtoehdon 2 kaarreoikaisuihin, joissa nykyinen ratakäytävä levenemisen lisäksi muuttaisi rautatien sijaintia. Uudet ratapenkereet muuttavat paikoin avointen maisematilojen metsänrajaa. Nykyinen rata on rakennettu 1960–1970-luvulla, minkä vuoksi nykyistä maisematilan reunavyöhykettä ei voida pitää alkuperäisten kulttuurimaisemien osana. Selostuksessa on todettu, että radan sivutessa ja ylittäessä järviä kohdentuu alueelle maisemavaikutuksia etenkin siksi, koska penkereen vaikutuksia on vaikea lieventää näkymiä peittäville istutuksilla.

Ylöjärven keskusta on muodostunut Soppeenharjun rinteelle ja Keijärven länsirannalle. Nykyinen ratapenger haukkaa suuren palan Ylöjärven keskustan järvimaisemasta ja samalla myös mahdollisuuksista hyödyntää järveä kaupunkirakenteen osana. Mäkkylän peltoalueilla raidepenkka ja sen pusikot erottuvat maisemasta. Keijärven eteläosaan raidepenkereen eteen järven puolelle on osoitettu Ydinkeskustan osayleiskaavassa virkistyspainotteinen kevyen liikenteen reitti. Reittiä olisi tarkoitus kehittää laadukkaana järvenrantareittinä. Näin kaupunki saisi hyödynnettyä paremmin järvimaisemaa ja tuotettua kaupunkilaisille laadukasta virkistyspalvelua keskustaa halkovasta raidealueesta huolimatta.

Selostuksessa kaksoisraiteen vaikutuksia maisemaan on tarkasteltu asiantuntevasti ja laajasti. Kaksoisraiteen vaikutukset ovat pienimmät metsäisillä ja puustoisilla alueilla, jossa ei synny pitkiä näkymiä rakentamisalueelle. Vaikutus on suurempi niillä alueilla, joilla havainnoijia on paljon, ja pienempi niillä alueilla, joilla havainnoijia on vain vähän. Selostuksen mukaan maisemaan kohdistuvia haitallisia vaikutuksia lievennetään ja torjutaan laadukkaalla maisemanhoidon ja ympäristön suunnittelulla. Erityistä huomiota kiinnitetään jatkossa todennäköisesti suunniteltavien melusteiden ulkonäköön ja sovittamiseen

ympäristöönsä sekä penkereiden sovittamiseen lähiympäristönsä maisemaan. Ylöjärven kaupungin kannalta Keijärven kohdalla radan maisemallista vauriota saataisiin lievennettyä rakentamalla järven puolelle penger virkistyspainotteiselle reitille sekä toteuttamalla meluvallia kaavoitettavan virkistysalueen rajalle. Meluvallien maisemointiin, vieraslajien torjuntaan sekä huolelliseen radan varren maisemanhoitoon tulisi panostaa koko raidealueella.

Raidehankkeen melu- ja värinävaikutukset

Kaksoisraiteen toteutuessa melutilanteen voidaan pääasiassa katsoa paranevan vaihtoehtoon O+ verrattuna. Hankkeen toteutuessa radan liikennöinti ei kasva merkittävästi O+ vaihtoehtoon nähden, mutta kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä on tarkoitus rakentaa meluntorjuntaa usealle alueelle. Ympäristövaikutusten merkittävyyttä ja vähennyskeinoja mietittäessä tulee huomioida, että mikäli esimerkiksi melutason ohjearvojen ylityksiä tapahtuu nykyisessä tilanteessa, ei voida olettaa, että haitat ovat jatkossa hyväksyttävissä.

Arviointiselostuksessa on esitetty melumallinnus teoreettisella kolmen metrin melunsuojausratkaisulla koko rakennettavan kaksoisraiteen matkalla. Mallinnus ei anna todellista kuvaa suunnitellun melunsuojauksen vaikutuksista. Selostuksessa esitetty melumalli ei esimerkiksi huomioi melun heijastumista, kun meluste on tarkoitus rakentaa vain toiselle puolelle rataa. Selostuksessa olisi tullut tehdä tarkemmat melumallinnukset alueille, joille meluntorjuntaratkaisuja on suunniteltu, jotta näiden vaikutukset olisi nähty totuudenmukaisemmin. Nyt selostuksessa esitetty melumallinnus voi antaa virheellisen kuvan hankkeen meluntorjunnan vaikutuksista.

Keijärvi-Siltatien alueella melutilanne heikkenisi vaihtoehdossa 2 meluntorjunnasta huolimatta. Alue on tiiviisti asuttua ja rivi- ja kerrostalopainotteista, joten meluhaitat kohdistuvat suurempiin asukasmääriin kuin pelkkien rakennusten määrää tarkastelemalla otetaan huomioon. Keijärven rannalla on myös yleisiä uimarantoja sekä muuta virkistysaluetta ja -toimintaa. Mikäli päädytään vaihtoehtoon 2, tulee yleissuunnitelmavaiheessa kiinnittää erityistä huomiota alueen meluntorjuntaan ja toteuttaa alueelle selostuksessa esitettyä merkittävämpiä meluntorjuntaratkaisuja haittojen ehkäisemiseksi.

Rakentamisen aikaisissa melua aiheuttavissa työvaiheissa tulee huomioida Ylöjärven ympäristönsuojelumääräykset. Tarvittaessa töistä tulee tehdä hyvissä ajoin meluilmoitukset ja häiriintyviä kohteita tulee tiedottaa etukäteen. Vaikka rakentamisen aikainen melu on väliaikaista, aiheuttaa se silti huomattavaa viihtymis- ja meluhaittaa lähialueille. Myös rakentamisen aikaista melua tulee ehkäistä ja torjua parhaan mukaan haittojen vähentämiseksi. Ympäristönsuojeluviranomainen voi tarvittaessa määrätä meluilmoituksista annettavissa päätöksissä muun muassa melumittauksista tai toimista meluntorjuntaan.

Tärinän ja runkomelun torjuntaan tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa myös niiden kiinteistöjen osalta, joissa havaitaan ongelmia nykyisessä liikennöinti- ja ratatilanteessa. Tarvittaessa Lepojärven länsilaidalla olevan vapaaajan asunnon kohdalla tulee mitata liikennetärinää.

Raidehankkeen vaikutukset maaperään

Keijärven ratapenkereen luona tehtävissä toimenpiteissä ja lisätutkimuksissa tulee huomioida Mikkolantien varressa oleva PIMA-kohde ja tutkimuksista tulee

olla etukäteen yhteydessä Ylöjärven kaupungin yhdyskuntatekniikkaan. Alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota tutkimusten kattavuuteen mahdollisten haitta-aineiden osalta ja töiden aikana kiintoaineksen ympäristöön leviämisen estämiseen.

Mahdollisten ylijäämämaiden sijoittamisessa tulee huomioida, että käytöstä poistettavien maamassojen sijoittaminen saattaa edellyttää ympäristöluvan tai muun viranomaisluvan. Mahdolliset lupahakemukset tulee jättää siten, että ne on mahdollista käsitellä ennen sijoittamisen aloittamista.

Raidehankkeen vaikutukset muihin luvanvaraisiin toimintoihin

Ratatöiden sijoituessa lähelle maa-ainestenottoalueita, tulee työmaajärjestelyistä olla ajoissa yhteydessä toiminnanharjoittajaan. Maa-ainestenottoalueiden turvallisuus tulee varmistaa myös suoritettaessa muita töitä ottoalueiden läheisyydessä. Mikäli töillä on vaikutusta esimerkiksi ottoalueiden merkintöihin tai pintavesien tarkkailuun, tulee asiasta olla ajoissa yhteydessä kaupungin ympäristönsuojeluun.

Selostuksessa esitetään, että rakentamistoimet suunnitellaan Natura 2000 -alueiden läheisyydessä siten, että melua tuottavia työvaiheita ei tehdä pesimäkauden aikana. Töissä on hyvä huomioida, että vastaavia toiminta-aikarajoitteita voi olla myös maa-ainestenottoaikoilla sekä maa-ainesten läjityspaikoilla. Pesimäkausi tulee huomioida myös puuston tai pintamaiden poistoissa.

Mahdollisista rata-alueen lähetyville sijoittuvista vireillä olevista ympäristölupahakemuksista voi kysyä lisätietoja kaupungin ympäristönsuojelusta.

Raidehankkeen vaikutukset ilmanlaatuun

Rakentamisen aikana hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun muodostuvat esimerkiksi maarakennustöistä ja liikenteestä. Hiukkaspäästöjä syntyy muun muassa louhintatöistä ja maansiirtotöistä. Rakentamisen aikaisten ilmanlaatuvaikutusten on arvioitu olevan vähäiset suhteessa liikennöintiin. Vaikka rakentamisen aikana syntyvät hiukkaspäästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, on myös niiden torjunta tärkeää. Varsinkin louhinnasta voi syntyä hetkellisesti merkittävää pölyhaittaa ja tämä voi vaikuttaa paikallisesti viihtyisyyteen ja hyvinvointiin. Rakentamisen aikaisia hiukkaspäästöjä tulee torjua parhaiden käytössä olevien tekniikoiden mukaisesti.

Ympäristönsuojeluviranomainen voi tarvittaessa antaa määräyksiä hiukkaspäästöjen ehkäisemistä ja hallinnasta tai mittaamisesta.

Liikennöinnin aikana kaksoisraide vähentäisi hieman autoliikenteen päästöjä. Myös henkilöjunaliikenteen mahdollistaminen vähentäisi autoilun päästöjä ja vaikuttaisi myönteisesti ilmanlaatuun. Asemansseudulla ilmalaatuun toisi myönteisiä vaikutuksia erityisesti puunkuormausalueen siirto.

Raidehankkeen vaikutukset ilmastoon

Ylöjärven kaupunki on sitoutunut Hinku-verkoston mukaisiin kasvihuonekaasupäästövähennyksiin. Ylöjärvi pyrkii päästövähennyksiin helmikuussa 2024 päivitetyn ilmastotiekartan toimenpiteiden mukaisesti. Kaksoisraiteen suunnittelun ja rakentamisen edistäminen on kirjattu osaksi

Ylöjärven päästövähennystoimia. Ilmastotiekartassa on nähty tärkeänä myös puutermiinaalin siirto henkilöjunaseisakkeen mahdollistamiseksi sekä puunkuljetusmatkojen lyhentämiseksi. Pitkällä aikavälillä junayhteyksien paraneminen kaksoisraidehankkeen avulla tuo päästövähennyksiä. Rakentamisen aikana syntyy kuitenkin merkittäviä kasvihuonekaasupäästöjä niin materiaalien valmistuksesta, kuljetuksesta kuin rakentamisen aikaisista työmaatoiminnoista. Ilmastovaikutuksia syntyy myös puuston poistamisen myötä niin hiilivarastojen kuin nielujen menettämisen kautta. Ylöjärven kaupunki katsoo, että rakentamisen aikana tulee kiinnittää huomioita myös hankkeen ilmastovaikutuksiin. Rakentamisessa tulee mahdollisuuksien mukaan noudattaa vähähiilisyden ja resurssiviisauden periaatteita ja pyrkiä minimoimaan hankkeesta aiheutuvat ilmastopäätöt. Tarpeetonta puuston poistamista tulee välttää.

Raidehankkeen vaikutukset pintavesiin

Ratahanke sijoittuu viidelle valuma-alueelle: Näsijärven lähialue (35.311), Pyhäjärven lähialue (35.211), Keijärven valuma-alue (35.313), Vahantajoen valuma-alue (35.314) sekä Lavajärven alue (35.592). Radan läheisyydessä on useita pintavesikohteita. Koska ratahanke sijoittuu olemassa olevaan ratakäytävään, eivät käytön aikaiset pintavesivaikutukset juuri muutu tämänhetkiseen tilanteeseen nähden. Suurimmat muutokset kohdistuisivat vaihtoehdossa 2 tehtäviin kaarreoikaisuihin. Radan siirto enimmillään 20–25 metriä itään päin sijoittaa uuden radan penkereen Lepojärveen. Lepojärvi on melko pieni järvi, jonka rannalla on asutusta sekä uimaranta. Rannan muokkaus voi vaikuttaa järven virkistyskäyttöön heikentävästi.

Merkittävimmät pintavesivaikutukset kohdistuvat rakentamisen aikaiseen vaiheeseen. Rakentamisaikaiset vaikutukset johtuvat muun muassa kasvillisuuden poistosta rakennettavalla radan vierustan alueella ja siitä aiheutuvasta maanpinnan häiriintymisestä, sekä radan rakentamiseen liittyvän maan muokkauksen ja täytön vaikutuksista alueen hydrologiaan. Räjätystöiden yhteydessä tyyppiä voi päästä suuremmissa pitoisuuksissa hulevesien mukana vesistöihin. Myös työmaavesien mukana kulkeutuvat kiintoaineet, ravinteet sekä kiintoaineeseen mahdollisesti sitoutuneet haitta-aineet kuten raskasmetallit voivat päätyä lähivesistöihin. Tämä voi näkyä vedessä sameuden lisääntymisenä. Alueen kalastoon mahdollisesti kohdistuvia vaikutuksia voivat olla vedenalainen melu sekä veden kiintoainespitoisuuden hetkellinen nousu, mikä voi ilmetä kalojen karkoittumisena tai lisääntymisen häiriintymisenä. Työmaa-alueilla on myös olemassa lisääntynyt polttoainevuotojen riski.

Rakentamisen aikaiset pintavesivaikutukset on selostuksessa käsitelty melko suppeasti ja ne on arvioitu pääasiassa lyhytaikaiseksi. Ratatyöt kestävät kuitenkin pitkään ja vaikutuksia voi siten aiheutua pitkään ja niiden vaikutukset voivat kumuloidua. Radan läheisyydessä on arvioitu herkeiksi kohteiksi Raivion kohdalla oleva mahdollisesti luonnontilainen lampi sekä Perkonmäen Natura-alueen kautta virtaava uoma. Rata-alueen vesiä laskee myös Hirvijärveen, joka on suojeltu Natura -alue siellä pesivien lintudirektiivin lajien vuoksi.

Selostuksessa on arvioitu pintavesivaikutuksia hyvin ylimalkaisesti varsinkin Natura-alueiden vesistöjen osalta. Työmaavesien kulkeutumiseen tulee kiinnittää rakentamisen aikana erityistä huomiota ja pintavesivaikutuksia tulee ehkäistä muun muassa laskeuttamalla ja viivyttämällä valumavesiä. Uomien siirrot tulee suunnitella niin, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa ja samentumista pintavesiin. Myös lyhytaikaiseksi katsottuja haittoja tulee ehkäistä.

Erityisesti Keijärven ja Lepojärven kohdalla veden samentumista tulee minimoida riittävillä toimenpiteillä rakennustöiden aikana.

Työmaavesien hallinnasta on määräyksiä Ylöjärven ympäristönsuojelumääräyksissä. Suunnittelun yhteydessä tulee myös arvioida mahdolliset vesilain mukaisten lupien tarpeet.

Toimivalta:	Hallintosääntö § 87
Lisätietoja päätöksestä:	Kehityspäällikkö Mari Ruissalo, 044 486 3124, mari.ruissalo@ylojarvi.fi; Ympäristöpäällikkö Sini Yli-Öyrä, 044 481 1402, sini.yli-oyra@ylojarvi.fi; Maisemasuunnittelija Kaisu Wallin, 041 730 1380, kaisu.wallin@ylojarvi.fi
Liite / Liitteet:	YVA-selostus Lielähti-Lakiala raideyhteys Liite 1 Yhteysviranomaisen lausunto Lielähti-Lakiala arviointiohjelmasta Liite 2 Kartat luonto- ja kulttuuriympäristö Liite 3 Vaikutusten yhteenvetokartta Liite 4 Vaihtoehto 1 linjauskarttasarja Liite 5 Vaihtoehto 2 linjauskarttasarja Liite 6 Lielähti-Lakiala kaksoisraide YS ja YVA, Meluselvitys Liite 7 Lielähti-Lakiala YVA YS tärinä- ja runkomeluselvitys Liite 8 Tampere-Ylöjärvi ja Parkano ratalinjan arkeologinen inventointi 2023 Liite 9 Tampere-Oulu Liito-orava ja viitasammakkoselvitys
Esittelijä:	Kaupunginjohtaja
Päätösehdotus:	Kaupunginhallitus päättää antaa selosteosan mukaisen lausunnon Lielähti-Lakiala raideyhteiden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.
Päätös:	Hyväksyttiin.