

Oripohjan yritysalueen laajennuksen asemakaava ja asemakaavan muutos / valtatie 9 rinnakkaistie sekä linjaraide

Maankäyttö- ja kaavatoimikunta 29.05.2024 § 17
80/10.02.03/2023

Valmistelija

Maankäyttöpäällikkö Antti Kivikko

Oripohjan yritysalueen laajennuksen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) päätettiin ympäristölautakunnan päätöksellä asettaa nähtäville keväällä 2023. OAS pidettiin yleisesti nähtävillä 6.4.-5.5.2023. OAS-vaiheessa saapui 7 lausuntoa, 2 mielipidettä, 3 vastausta alueen toimijoille järjestettyyn kyselyyn sekä sähköpostiyhteydenottoja.

OAS-vaiheen viranomaislausunnoissa korostuivat liikenteeseen liittyvät seikat, joka on luonnollista, kun puhutaan yritysalueen kehittämisestä. Oripohjan alueen sijainti rautatien sekä vilkkaiden valta- ja kantateiden läheisyydessä korostaa liikenteeseen liittyviä teemoja. Lisäksi lausunnoissa on teemoja esimerkiksi arkeologiaan sekä paloturvallisuuteen liittyen.

Alueen kehittämiseen liittyen on käyty keskusteluja useaan otteeseen myös Business Tampereen kanssa. Keväällä 2023 käytyjen keskustelujen perusteella tunnistettiin tarve selvittää mahdollisuuksia rakentaa linjaraide alueelle vieressä kulkevalta rautatieltä. Linjaraide mahdollistaisi raideliikenteeseen perustuvan logistiikan toimimisen alueella ja täten loisi myös erityyppisiä mahdollisuuksia alueen kehittämiseen ja yritystoimintaan laajennettavalla yritysalueella. Tarve perustuu tämän hetken tilanteeseen, jossa tämän kaltaisia raidemahdollisuuksia löytyy Tampereen kaupunkiseudulta hyvin vähän, yksittäisiä kohteita, samaan aikaan kun yritysten kiinnostus raideliikennettä kohtaan on nousussa esimerkiksi ympäristö- ja ilmastosääntelyn sekä tavoitteiden myötä.

OAS-vaiheen lausunnoissa on esitetty viranomaisten toimesta erilaisia huomioita ja vaatimuksia erityisesti liikenneasioihin liittyen. Väyläviraston lausunnossa korostuvat erityisesti Teollisuustien tasoristeykseen sekä sen näkemäalueisiin, läheisiin liittymiin ja kaarresäteisiin liittyvät huomiot. Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunnossa tuotiin esille valmistunut Valtatie 9 tavoitetilan suunnitelma välille Orivesi - Jyväskylä. Kyseessä on pitkän aikavälin tavoitetila, jonka tavoiteajankohta on vuosi 2050. Tavoitetilaan sisältyy monia Oripohjan alueeseen liittyviä tavoitteita, joista keskeisin muutos olisi ELY-keskuksen tavoitteena oleva yhtenäinen rinnakkaistie yhteysväylillä. Vaikka suunnitelmien toteuttaminen ei näytä todennäköiseltä lähitulevaisuudessa, tulee tavoitetilan vaatimien ratkaisujen mukaiset ratkaisut mahdollistaa ja varata alueen asemakaavoituksen yhteydessä, jotta rakentaminen ei estä kyseisen tavoitetilan toteutumista pitkällä aikavälillä.

ELY-keskuksen toimittaman valtatie 9 pitkän aikavälin tavoitetilaselvityksen rinnakkaistien linjaus on suunniteltu karkealla tarvetta osoittavalla tavalla yhteystarpeena. Tarkempaa toteuttamissuunnittelua tai edes toteuttamisen edellytyksiä ei ole varmistettu osana suunnitelman laatimista. Oripohjan alueella tavoitetilan mukainen rinnakkaistie oli suunniteltu ylittämään rata suunnilleen nykyisen viljavaraston kohdalla.

Kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus järjestivät yhteisen viranomaisneuvottelun alueen kaavahankkeeseen liittyen. Kaupungin tavoite selvittää raideliikenteen mahdollisuus alueelle sekä ELY-keskuksen lausunnon mukainen rinnakkaistie liittyvät samaan alueeseen. Näiden eri infratavoitteiden limittyminen ristikkäin samalla alueella edellyttää suunnittelua sekä yhteistarkastelua. Asiaan liittyy myös radan ylittävä valtatie 9 silta. Neuvotteluiden tuloksena päädyttiin siihen, että kaupunki tilasi raideliikenteen esiselvityksen alueelle. Selvityksen tavoitteena oli muodostaa kuva, että onko raiteen rakentaminen alueelle teknisesti mahdollista ja toisaalta mitä sen kustannukset tulisivat olemaan. Neuvotteluissa todettiin myös, että ELY-keskuksen tavoitteena olevan valtatie 9 rinnakkaistien tarkempi toteutettavuus ja sijainti tulee määrittää, jotta se voidaan mahdollistaa kaavahankkeessa. Ehdottomana lähtökohtana tähän tuotiin kaupungin puolelta esiin se, että rinnakkaistie ei voi ylittää nykyistä viljavarastoa. Neuvotteluiden pohjalta päädyttiin siihen, että ELY-keskus tilasi kustannuksellaan samalta kaupungille raideliikenteen selvitystä tekevältä toimijalta selvityksen valtatie 9 rinnakkaistiestä alueella. Koska tavoitteet ristesivät ja sijoituivat osittain samalle alueelle, sama toimija tarjosi synergiahyötyjä suunnitteluun. Suunnittelua toteutettiin yhteissuunnitteluna, ja työstä koostettiin yksi raportti. Väylävirasto ei ollut mukana selvityksen tilaajana, mutta toimi asiantuntijatahona raideliikenteeseen liittyvissä asioissa.

Finmap Infra Oy:n toteuttamassa ”Oripohjan raideyhteys ja vt9 -rinnakkaistie, ESISELVITYS” –selvityksessä tutkittiin mahdollisia valtatie 9 rinnakkaistien sijaintivaihtoehtoja laajasti usein erilaisin vaihtoehtoin sekä tutkittiin teollisuusraiteen rakentamisen mahdollisuutta alueelle sekä em. aiheiden alustavan tason karkeita kustannusarvioita. Selvitys on valmistunut keväällä 2024. Selvitys luo hyvän pohjan alueen liikenneratkaisuiden suunnitteluun sekä suunnittelupäätösten tekemiseen.

Esiselvityksen johdanto kuvaa selvitystyön etenemistä seuraavasti:
”Työn aikana tutkittiin useita mahdollisuuksia sekä raideyhteyden että rinnakkaistien toteutukselle. Suunnittelun edetessä rakennuskustannusten sekä olemassa olevan rakennuskannan, katuverkon ja maastonmuotojen yhteensovittaminen rinnakkaistien ja raideyhteyden linjauksiin johtivat alkuperäisten vaihtoehtojen hylkäämiseen sekä uusien syntymiseen.

- *Raideyhteyden linjaamisesta idän suuntaan Oripohjan alueelle luovuttiin ja tarkastelussa keskityttiin linjavaihde-ratkaisuun olemassa olevan radan ja Teollisuustien väliselle alueelle.*
- *Rinnakkaistien linjausvaihtoehdot vt 9:n läheisyydessä osoittautuivat haasteellisiksi ja linjaus päätettiin toteuttaa parantamalla hieman kauempana pohjoisessa sijaitseva Teollisuustien nykyinen tasoristeys siltayhteydeksi.”*

Valtatie 9 rinnakkaistien sijainnin osalta tutkittiin useita erilaisia vaihtoehtoja. Useissa vaihtoehtoissa alueen maastonmuodot sekä olemassa oleva infrastruktuuri osoittautuivat haasteellisiksi rinnakkaistien toteuttamiseksi. Keskeisen haasteen aiheuttaa se, että rinnakkaistien vaatimusten mukaan sen tulee ylittää rata ylityksen tai alituksen kautta. Tulevaisuuden tavoitetilan mahdollistamiseksi tasoristeys ei voi toimia lähtökohtana Väyläviraston ja ELY-keskuksen linjausten mukaan.

Esiselvityksen edetessä selvitystä ohjaava työryhmä päätyi yksimielisesti valitsemaan mahdollisen rinnakkaistien sijainniksi nykyisen Teollisuustien tasoristeuksen kohdan. Vaihtoehto osoittautui olevan sekä toteutettavuudeltaan että rakentamiskustannuksiltaan paras vaihtoehto vaatien pienimpiä muutoksia nykyiseen infraan verraten.

Teollisuustien valitseminen rinnakkaistien reitiksi tarkoittaa sitä, että kyseisellä kohdalla tulee asemakaavoissa mahdollistaa pitkällä aikavälillä siltaratkaisun toteuttaminen aluevarausten kautta. Valtatien 9 rinnakkaistien ja sillan toteuttamiselle ei ole aikataulua, mutta siihen tulee asemakaavassa varautua. Varautuminen tarkoittaa riittävän laajaa katualuetta sekä joidenkin liittymien katkaisutarpeita. Kokonaisuutena muutoksia on kuitenkin mahdollista vaiheistaa siten, että ratkaisulle varataan alueellisesti riittävä aluevaraus asemakaavaan, mutta liittymien katkaisuja ei ole välttämätöntä tehdä tässä vaiheessa, koska ratkaisun toteuttamisen ajankohta on avoin. Mikäli rinnakkaistien siltaratkaisun toteuttaminen tulisi ajankohtaiseksi, tulisi tällöin asemakaavaa ja liittymiä tarkastella uudelleen. Asemakaavan laadinnassa on kuitenkin järkevää mahdollisuuksien mukaan jo nyt huomioida mahdollisimman pitkälle esiselvityksen mukaisten ratkaisuiden toteuttaminen niiltä osin kuin se on maltillisilla kustannuksilla mahdollista.

Teollisuustien valikoituminen rinnakkaistien reitiksi johtaa tarpeeseen tehdä kaavamuutos myös radan länsipuolella, jossa varaudutaan kaavallisesti rinnakkaistien varaamiseen. Alueella on käynnissä jo aiemmin vireille tullut Aholantie-Kaislahdentien kaavamuutos, jolla on myös muita tavoitteita. Esiselvityksen mukaiset ratkaisut tulee huomioida ko. kaavamuutoksessa tarpeellisilta osin. Radan länsipuolella saattaa olla tarpeen käynnistää muitakin asemakaavojen muutoksia kaavojen päivittämiseksi ja esiselvityksen myötä muuttuneeseen tilanteeseen varautumiseksi. Kyseessä on kuitenkin pitkän aikavälin tavoitetta, jonka toteutumisen ajankohta on avoin, joten kyseisten tavoitteiden vuoksi ko. länsipuolen asemakaavoilla ei ole kiire.

Teollisuusraiteen osalta selvityksessä tarkasteltiin ensin vaihtoehtoja, joissa raideyhteys olisi tuotu yritysalueen sisään nykyisen Teollisuustien itäpuolelle. Suunnittelun edetessä mahdollisuudet osoittautuivat kuitenkin teknisesti haastaviksi nykyisen infran ja uuden mahdollisen raiteen yhteensovittamiseksi. Tämä olisi nostanut myös ratkaisujen laskennallisia kustannuksia. Teollisuusraiteen junaliikenne olisi yleisesti kokonaisuutena kuitenkin luonteeltaan epäsäännöllistä ja harvaa, jonka vuoksi risteämät katujen kanssa olisi mahdollista toteuttaa tasoristeysratkaisuin. Käytännössä kuitenkin alueen olemassa oleva katuinfra suhteessa raidelinjauksiin olisi tarkoittanut haastavia risteämiskulmia ja huonoja näkemiä, joiden vuoksi kaikki tutkitut vaihtoehdot olisivat edellyttäneet eritasoratkaisun rakentamista Teollisuustien kanssa. Edellä mainitut seikat olisivat nostaneet ratkaisujen kustannukset merkittävän korkeiksi, jonka vuoksi selvitystä laativa työryhmä päätyi hylkäämään tarkastellut alueen sisään kulkevat vaihtoehdot jo työn aikana.

Uutena vaihtoehtona nousi kaupungin sisäisissä sekä Business Tampereen kanssa käymissä keskusteluissa esiin mahdollisuus tarkastella yksinkertaisen linjavaihteen mahdollisuutta radan ja Teollisuustien väliselle alueelle. Ratkaisu olisi teknisesti aiempia vaihtoehtoja yksinkertaisempi ja kustannuksiltaan alempi. Linjavaihte mahdollistaisi ns. ”sisämaan sataman” konseptin, jossa yritysalueella toteutettava tuotanto siirrettäisiin lyhyellä kumipyörillä kulkevalla kuljetuksella raidekuljetukseen tai raiteen viereen varastoon odottamaan kuljetusta. Esiselvityksen työryhmä päätyi siihen, että linjavaihteesta laaditaan tarkastelu selvityksen osana.

Esiselvityksen mukaan linjavaihteen toteuttaminen alueelle olisi todennäköisesti mahdollista. Esiselvityksessä suunniteltiin linjavaihte, joka liitetään sen eteläpäästä Orivesi-Seinäjoki rataan. Tarkastelussa linjavaihteen sivuraiteen kokonaispituus on n. 700 metriä, josta suoralla osuudella n. 570 m. Alustavan arvion mukaan linjavaihteen pituus olisi

riittävä monenlaiseen toimintaan. Tarvittavan raiteen pituudet riippuvat mm. alueelle sijoittuvasta toiminnasta sekä tarvittavista opastimista. Esiselvityksessä on tutkittu ratalinjauksen tilantarve. Linjavaihteen raiteen kohdalla maasto ja nykyinen rata nousevat kohti pohjoista ja linjavaihde vaatisi maaleikkauksia laajalta alueelta. Linjavaihteen loppupäässä tasoero pääraiteeseen on yli 5 metriä. Alueen maaperän on esiselvityksissä arvioitu olevan vaihtelevaa ja pohjavedenpinnan taso mahdollisesti lähellä maanpintaa, joka mahdollisesti nostaisi ratkaisun kustannuksia.

Esiselvitys ei myöskään ole kattava selvitys linjavaihteen mahdollisuudesta, vaan lopullinen varmuus toteutettavuudesta edellyttäisi jatkosuunnittelua. Keskeisiä jatkosuunnittelun kysymyksiä olisivat alueen maaperäolosuhteet, pohjavedenpinnan taso ja sen vaikutukset sekä vaatimat ratkaisut, raiteen mitoittava pituus sekä liikennöintiin ja turvalaitteisiin liittyvät aiheet.

Esiselvityksessä linjavaihteelle on laskettu myös karkean alustavan tason kustannusarvio, jota kuvataan seuraavasti:
"Karkeiden hankeosalaskelmien perusteella raideyhteys maksaisi n. 2 M€ (rakentamiskustannukset, ei hanketehtäviä). Väylävirastolta työn aikana saadun kommentin mukaan tyypillinen liikennepaikan rakentamiskustannus on täydellisellä turvalaitevarustuksella karkeasti n. 7-11M€. Tässä esitetty linjavaihde on kuitenkin tyypillistä liikennepaikkaa yksinkertaisempi ja pienempi, joten rakentamiskustannukset olisivat mitä todennäköisemmin selvästi alle 7 M€."

Esiselvityksen yhteydessä laadittiin myös karkean tason kustannusarvio linjavaihteelle hyödyntäen Ihku-laskentapalvelua. Konsultin laatiman kustannusarvion mukaan linjavaihteen rakentaminen hanketehtävät huomioiden olisi arvion mukaan n. 3,6 M€ (alv 0%).

Linjavaihteesta laadittuihin kustannusarvioihin sisältyy merkittävää epävarmuutta ja arvioiden tarkentaminen vaatisi tarkempaa suunnittelua. Edellä tekstissä on esitetty jatkosuunnittelua vaativia seikkoja, joiden voidaan arvioida vaikuttavan merkittävästi myös linjavaihteen kustannusarvioon.

Linjavaihteen kustannusarvio on osoittautunut mm. alueen perustamisolosuhteiden sekä vaadittavien maaleikkauksien vuoksi merkittävän kalliiksi. Linjavaihde olisi kallis investointi ja toisaalta sitä tarvitsevien yritysten löytäminen alueelle olisi myös epävarmaa. Myös alueella tällä hetkellä olevan ja kaavamutoksen mahdollistaman yritystonttien pinta-ala on melko pieni suhteessa linjavaihteen merkittäviin kustannuksiin. Asiasta käytiin keskustelua myös Business Tampereen kanssa, jonka asiantuntijoiden näkemykset olivat samankaltaisia; tonttimaata on liian vähän suhteessa noin laajaan investointiin.

Esityslistan liitteenä on Oripohjan raideyhteyden ja vt 9 -rinnakkaistien esiselvitys sekä linjaraitteen karkean tason kustannusarvio hankeosalaskelmana.

Toimivalta	Kaupunginhallitus 26.6.2023 § 163 ja § 164
Esittelijä	Kaupunginjohtaja Juha Kuusisto
Päätösehdotus	Maankäyttö- ja kaavatoimikunta sekä elinvoimajaosto päättävät: 1) merkitä tiedoksi mahdollisen tulevan valtatie 9 rinnakkaistien sijainnin Teollisuustiellä. 2) että linjavaihteen rakentamista ei oteta Oripohjan kaavahankkeen

tavoitteisiin.

3) esittää edellä mainitut tiedoksi kaupunginhallitukselle ja ympäristölautakunnalle.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Merkittiin pöytäkirjaan, että maankäyttö- ja kaavatoimikunnan jäsen Anne Nousiainen poistui esteellisenä (osallisuusjäävi: sukulainen omistaa kiinteistön alueella) kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Pöytäkirja tämän pykälän osalta tarkastettiin kokouksessa.
