

SAAJA:

Tampereen kaupunki, kirjaamo
PL 487
33101 Tampere
kirjaamo@tampere.fi

VIITE: TRE:200/10.02.03/2026

ASIA: Eteläisen kantakaupungin vaiheyleiskaava — valtuustokausi 2025–2029, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 25.3.2026

LAUSUNNON ANTAJA:

Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry
Pyhäjärvenkatu 5 B, 2 krs, 33200 TAMPERE
pirkanmaa@sl.fi

Eteläisen kantakaupungin vaiheyleiskaavan maankäyttöratkaisun toteuttamisedellytys, johon kuuluu mm. järjestelyratapihan siirto Lempäälään, kohdistaa kaavan merkittävimmät luonto-, ilmasto-, virkistys- ja yhdyskuntavaikutukset Tampereen rajojen ulkopuolelle, erityisesti Lempäälän ja Pirkkalan väliselle LemPi-metsän alueelle. Vaikutukset eivät ole kaavan ulkopuolisia seurauksia vaan sen toteutumisen välttämättömiä edellytyksiä, ja niitä koskevat jäljempänä esitetyt huomautukset.

Sisällys

1. Kaavan toteuttamisedellytykset ja niiden vaikutusten arviointi	2
2. Toteuttamiskelpoisuuden arviointi ja aikajänteen ongelma	3
3. Ratapihan siirron perustelut — logistiikka, VAK ja vapautuva maankäyttö	4
3.1 Logistiikan mitoitusperuste on heikentynyt	4
3.2 VAK-riski on aito — mutta edellyttääkö sen hallinta juuri tätä ratkaisua?	5
3.3 Vapautuva maankäyttö on saavutettavissa myös vaiheittain	5
Yhteenvedo kohdan 3 vaatimuksista	6
4. Luontokadon kokonaistase — verkostokytkeytyvyys, ei pinta-ala	7
5. Virkistyskäytön menetykset	8
6. Ilmasto- ja hiilitaseselvityksen puute	8
7. Konkreettiset ristiriidat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) kanssa	10
8. Strategiset vaatimukset selvityslistaan	10

8.1 Yhteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) hankekokonaisuudelle.....	10
8.2 Natura-arviointi.....	11
8.3 Ilmasto- ja hiilitaseselvitys.....	11
8.4 Ratapihan siirron toteuttamiskelpoisuus- ja tarvearvio.....	11
8.5 Aito vaihtoehtotarkastelu.....	12
8.6 Virkistysvaikutusten arviointi hankekokonaisuudelle	12
8.7 Seudullinen yhteistyöaloite yhteiseksi YVA-menettelyksi	12
9. Muut prosessivaatimukset	12
Päätelmä.....	13

1. Kaavan toteuttamisedellytykset ja niiden vaikutusten arviointi

OAS esittää maankäytön muutoksen mahdolliseksi vain järjestelyratapihan siirtyessä Lempäälään (OAS s. 5). Siirto ei siten ole kaavan ulkopuolinen seikka vaan sen toteuttamisen välttämätön edellytys. OAS:n johdanto s. 3 vahvistaa kytköksen: vaiheyleiskaava "tukee tavoitetta laajan maankäytön muutoksen käynnistämiseen nykyisellä järjestelyratapiha-alueella".

Toteuttamisedellytyksenä oleva järjestelyratapihan siirto on kuitenkin hankekokonaisuus, jonka omaa kaavamenettelyä ei ole aloitettu. Lempäälän kunta on sitoutunut MAL-sopimuksessa (2024–2027) valmistelemaan siirron mahdollistavaa yleiskaavaa, mutta Lempäälän 2025 kaavoituskatsauksessa kaavoitusta ei mainita vireillä tai vireille tulevana. Samaan aikaan VT3 Lempäälä–Pirkkala-hankkeen yleissuunnitelma on kesken ja Sääksjärven osayleiskaava on Hämeenlinnan hallinto-oikeuden käsittelyssä. Hankekokonaisuus, johon vaiheyleiskaavan toteuttamiskelpoisuus nojaa, on siis käytännössä avoinna monella tasolla samanaikaisesti.

AKL 9 § edellyttää, että kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kun kaavan tehtävä on mahdoton ilman siirtoa, siirron ja siihen kytkeytyvien hankkeiden (VT3 Lempäälä–Pirkkala, Sääksjärven osayleiskaava, logistiikkakeskittymä LemPi-metsän alueella) vaikutukset kuuluvat kaavan vaikutustenarviointiin.

EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan hanketta ei saa jakaa keinotekoisesti osiin ympäristövaikutusten arviointivelvollisuuden välttämiseksi. Arvioinnissa on otettava huomioon hankkeen ja siihen liittyvien muiden hankkeiden yhteisvaikutukset, eikä arviointia voida rajata pelkästään muodollisesti erillisiin osiin (mm. C-392/96, C-142/07, C-227/01).

Arviointi perustuu hankkeen tosiasialliseen kokonaisuuteen, joka määräytyy tapauskohtaisesti hankkeiden keskinäisen toiminnallisen, teknisen ja ajallisen yhteyden perusteella.

Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö (mm. C-142/07 ja C-227/01) estää paitsi hankkeen fyysisen pilkkomisen myös sen hallinnollisen pilkkomisen siten, että kumulatiiviset vaikutukset jäävät arvioimatta. Tämä on olennaista tilanteessa, jossa saman toiminnallisen kokonaisuuden osia käsittelevät eri viranomaiset ja eri kunnat, kuten nyt kyseessä olevassa hankekokonaisuudessa, jossa Tampere, Lempäälä, Pirkkala ja valtion viranomaiset käsittelevät oman toimivaltansa puitteissa eri osia samasta toiminnallisesta kokonaisuudesta.

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltava järjestelyratapihan siirtoa ja siihen liittyviä maankäyttö- ja infrastruktuurihankkeita niiden tosiasiallisten ja kumulatiivisten yhteisvaikutusten perusteella. Koska ei voida objektiivisin perustein sulkea pois sitä, että hanke yksin tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa merkittävästi heikentäisi Pulkajärven Natura 2000 -alueen (FI0337002) suojeluperusteena olevia luonnonarvoja, on asiassa suoritettava luonnonsuojelulain (9/2023) 34–37 §:n ja luontodirektiivin (92/43/ETY) 6 artiklan 3 kohdan mukainen Natura-arviointi.

2. Toteuttamiskelpoisuuden arviointi ja aikajänteen ongelma

OAS s. 5 asettaa toteutushorisontiksi vuoden 2060 ja samalla myöntää välivaiheen voivan kestää vuosikymmeniä: Nykyinen Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ei kata tätä aikajännettä. Kaava nojaa ratayhteyteen ja ratapihasijaintiin, joita ei ole päätetty, rahoitettu eikä aikataulutettu.

Järjestelyratapihan yleiskaavoitusta ei ole aloitettu. Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimuksen (2024–2027) kohdan mukaan "Lempäälän kunta valmistelee yleiskaavaa järjestelyratapihan siirron mahdollistamiseksi". Lempäälän valtuusto hyväksyi sopimuksen 25.9.2024. Lempäälän vuoden 2025 kaavoituskatsauksessa järjestelyratapihan yleiskaavoitusta ei kuitenkaan mainita vireillä eikä vireille tulevana. Käytännössä siis hankkeesta, joka on vaiheyleiskaavan toteuttamisen välttämätön edellytys, ei ole olemassa:

- osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (OAS)
- kaavaluonnosta
- ympäristövaikutusten arviointia (YVA)
- sijainnin, mitoituksen tai teknisen ratkaisun päätöksiä
- rahoituspäätöstä
- toteutusaikataulua

Vaiheyleiskaavan OAS kuitenkin perustaa maankäyttöratkaisun oletukseen tämän hankkeen toteutumisesta. MAL-sopimus on valtion ja kuntien välinen yhteistyösopimus, ei AKL:n mukainen kaavoituspäätös. Se ei korvaa kaavamennettelyä eikä sen vaatimaa vaikutustenarviointia.

Välivaihe-paradoksi: OAS itse osoittaa, että alueen kehittäminen ei edellytä ratapihan siirtoa. Jos alueella voidaan toimia ratapihan rinnalla useiden vuosikymmenten ajan, vaihtoehto on toteutettavissa pysyvästi ilman LemPi-metsän menetystä.

Vaiheyleiskaavan selvityksissä on AKL 9 §:n (riittävät selvitykset) edellyttämällä tavalla arvioitava riittävien, realististen ja ajantasaisten tietojen pohjalta,

1. järjestelyratapihan siirron toteutuminen, rahoitus ja aikataulu sekä niiden epävarmuus sekä ottaa huomioon, että Lempäälän yleiskaavoitusta ei ole vielä aloitettu eikä kaavaratkaisun sisältö ole tiedossa
2. aito vaihtoehto, jossa järjestelyratapiha modernisoidaan ja resursoidaan nykyisen ja ennustetun tarpeen mukaisesti nykyisjainnissaan, VAK-riskin hallintaa koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut selvitetään, ja alueen kaupunkikehitys etenee vaiheittain sen rinnalla.

Kaavaa ei voida perustaa maakuntakaavan oletukseen, joka ulottuu kauemmas kuin voimassa olevan Pirkanmaan maakuntakaava 2040:n aikajänne, eikä MAL-sopimuksen perusteella tehtyyn yleiseen tahtotilaan, jonka konkretisointi omaksi kaavamenettelykseen ei ole käynnistynyt. (AKL 39 §, maakuntakaavan ohjaus)

3. Ratapihan siirron perustelut – logistiikka, VAK ja vapautuva maankäyttö

OAS perustelee ratapihan siirtoa kolmella päätekijällä:

1. Logistinen rooli (OAS s. 5): Järjestelyratapiha valtakunnallisena solmupisteenä; "Tampereen seutu on erottamaton osa kansallisen henkilö- ja tavaraliikenteen sekä huoltovarmuuden sujuvaa ketjua"
2. Turvallisuusriski ja ympäristöhäiriö (OAS s. 4): "Järjestelyratapihatoiminnoista aiheutuu turvallisuusriskin lisäksi myös huomattavaa melu- ja värinähaittaa" — erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) käsittely ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä
3. Vapautuva maankäyttö (OAS s. 3–4): Alueelle on tarkoitus "sijoittaa tuhansia uusia asukkaita, työpaikkoja ja palveluja" — vaiheyleiskaavan varsinainen tarkoitus on ohjata maankäytön muutosta nykyisellä ratapiha-alueella kaupunkimaisempaan suuntaan

Kaikki kolme perustelua ovat aitoja tarpeita, mutta yksikään niistä ei johda automaattisesti siihen ratkaisuun, että koko järjestelyratapiha on siirrettävä kokonaisuudessaan LemPimetsän alueelle. Jokainen perustelu edellyttää oman kriittisen arviointinsa.

3.1 Logistiikan mitoitusperuste on heikentynyt

Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) tilastojen mukaan kotimaan tiekuljetusten osuus on pysynyt noin 90 prosentissa kuljetetuista tonneista. Lisäksi raidekuljetusten osuus on laskenut reilusta 10 prosentista noin 7 prosenttiin (Traficom 2022).

Rautatiekuljetukset ovat vähentyneet erityisesti Venäjän-liikenteen romahdettua ja lasku on jatkunut. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2024 rautateiden tavaraliikenteessä kuljetettiin 26,6 miljoonaa tonnia tavaraa, laskua edellisvuoteen noin 2 %.

Uuden, laajan järjestelyratapihan rakentamista perustellaan logistiikan solmukohdan tarpeella, mutta tavaraliikenne on valtaosin siirtynyt tielle ja raideliikenne on pitkän aikavälin

laskusuuntauksessa. Vuoteen 2060 ulottuvan suunnittelun on perustuttava todelliseen ennustettavissa olevaan käyttötarpeeseen, ei 1960-luvun logistiseen rakenteeseen.

3.2 VAK-riski on aito — mutta edellyttääkö sen hallinta juuri tätä ratkaisua?

Nykysijainnin VAK-toiminto aiheuttaa tunnustettavan turvallisuusriskin ydinkeskustassa.

Riskistä on olemassa kattavasti dokumentoitua tietoa:

- Tampereen henkilöratapihan VAK-riskianalyysi (L2 Paloturvallisuus Oy 2020), joka käsittelee VAK-kuljetusten onnettomuusriskiä henkilöratapihalla ja sen ympäristössä
- Tampereen ratapiha ja radanvarsi: VAK-kuljetuksista aiheutuvien suuronnettomuusriskien arviointi (Gaia Consulting Oy 2013), Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 taustaselvitys

Riskin olemassaolo tai vakavuus ei siten ole epäselvä. Olennainen kysymys on, edellyttääkö riskin hallinta sitä kokonaisratkaisua, jonka OAS olettaa. Eli koko järjestelyratapihan siirtoa LemPi-metsän alueelle, vai voiko se tapahtua muussa sijainnissa tai muulla ratkaisulla. Tätä kysymystä ei ole OAS:n selvitysluonnossa käsitelty.

Riskiarvioinnin on lisäksi oltava kokonaisvaltainen: VAK-toiminnon siirtäminen nykysijainnistaan LemPi-metsän alueelle ei poista riskiä, vaan siirtää sen uuteen ympäristöön, jossa:

- Pulkajärven Natura 2000 -alue (FI0337002) sijaitsee välittömässä läheisyydessä.
- Pulkajärvi on luonnontilainen, karu ja herkkä järvi, jonka vedenlaatu on säilynyt hyvänä.
- Maakuntakaavan järjestelyratapihavaraus menee osin päällekkäin Lempäälän Multivuori–Kaitajärvi- ja Kalliojärvi-alueiden kanssa, jotka ovat tunnistettuja arvokkaita luontokohteita; alueella on ojitettuja suoalueita, joiden luontoarvot ja ennallistamiskelpoisuus on dokumentoitu (mm. Luontoliiton kartoitus 2022, VT3 YVA-selostus 2021).
- VT3- ja muiden kytkeytyvien hankkeiden vaikutusalueella sijaitsee lisäksi Rajajärvi, Perimmäinen, Kortejärvi, Pikku Rajajärvi, Pehkusuo ja Iso Naistenjärvi — nämä vesistöt ovat relevantteja kaavan toteuttamisedellytysten muodostaman hankekokonaisuuden kannalta, vaikka eivät sijaitsekaan suoraan ratapihavarauksen alueella.
- Järjestelyratapihaan liittyvä oikorata halkoo luonto- ja virkistysalueita. Se aiheuttaa lisää pirstoutumista ja ekologisten yhteyksien katkeamista.

VAK-riskin "siirtäminen" kaupunkikeskustasta ekologisesti herkälle alueelle ei ole riskin vähentämistä vaan riskityypin muutos. Tämä on arvioitava osana kaavan vaikutustenarviointia.

3.3 Vapautuva maankäyttö on saavutettavissa myös vaiheittain

Vaiheyleiskaavan varsinainen tarkoitus on mahdollistaa 251 hehtaarin alueen muuttuminen nykyisestä ratapihatoiminnosta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen alueeksi. Tämä tavoite on itsessään ymmärrettävä ja strategiselta yleiskaavalta peritty, mutta sen saavuttaminen ei välttämättä edellytä koko ratapihan siirtämistä kokonaisuudessaan LemPi-metsän alueelle.

OAS itse myöntää s. 5, että vaihtoehtoisia reittejä maankäytön muuttamiseen on olemassa. Toisin sanoen OAS tunnistaa itsekin, että alueen maankäyttöä voidaan muuttaa vaiheittain myös ratapihan toimiessa samaan aikaan. Jos "välivaiheen muutosmahdollisuudet" voivat olla "usean vuosikymmenen mittaisia", kyseessä ei ole teknisesti mahdoton rinnakkaiselo vaan päinvastoin, se on juuri se ratkaisu, jonka OAS esittää aikajänteellä 2026–2060.

Tästä seuraa, että vapautuvan maankäytön tavoite ei ole kategorinen peruste koko ratapihan siirrolle, vaan se voidaan saavuttaa:

1. Vaiheittaisella maankäytön uudelleenjärjestelyllä ratapihan rinnalla, kuten OAS itsekin esittää välivaiheen ratkaisuksi.
2. Ratapihan toimintojen tiivistämisellä ja modernisoinnilla, joka vapauttaa osan alueesta muuhun käyttöön.
3. Koko ratapihan siirrolla, joka on yksi vaihtoehto, mutta ei ainoa.

Mikään näistä vaihtoehtoista ei ole vielä systemaattisesti selvitetty. OAS esittää kolmannen ikään kuin ainoana todellisena ratkaisuna, mikä ei vastaa AKL 9 §:n vaatimusta vaihtoehtojen arvioinnista.

Yhteenveto kohdan 3 vaatimuksista

Juridiset perusteet: AKL 9 §; AKL 39 §; LSL 34–37 § (Natura-arviointi, koska VAK-onnettomuus voisi merkittävästi heikentää Pulkajärven suojeluperusteita).

Vaiheyleiskaavan selvityksiin on AKL 9 §:n edellyttämän riittävyyden turvaamiseksi liitettävä:

- Riippumaton, todennettavissa olevaan tilastotietoon ja liikennemuotojen kehitystrendiin perustuva arvio rautatiekuljetusten volyymin kehityksestä ja järjestelyratapihan tosiasiallisesta mitoitustarpeesta aikajänteellä 2040–2060.
- VAK-riskin hallintaa koskeva selvitys, joka hyödyntää olemassa olevia riskianalyyseja (L2 Paloturvallisuus Oy 2020, Gaia Consulting Oy 2013): mitkä ratkaisuvaihtoehdot VAK-riskin hallitsemiseksi ovat olemassa nykyisten toimintojen yhteydessä, ja mitkä ovat niiden ympäristö-, turvallisuus- ja kustannusvaikutukset verrattuna koko järjestelyratapihan siirtoon LemPi-metsän alueelle.
- VAK-onnettomuusriskin ympäristövaikutusten vertaileva arviointi nykyisjainnin ja uuden esitetyn sijainnin välillä, ottaen huomioon Pulkajärven Natura-alue ja alueen pienvesistöt.
- Vaihtoehtojen arviointi maankäytön uudistamiseksi: (a) vaiheittainen maankäytön uudelleenjärjestely ratapihan rinnalla, (b) ratapihan toimintojen tiivistäminen ja modernisointi nykyisjainnissa, (c) ratapihan kokonaissiirto. Jokaisen vaihtoehdon luonto-, yhdyskunta- ja taloudelliset vaikutukset tulee esittää vertailukelpoisesti.

Kaavan toteuttamiskelpoisuutta ei voida arvioida ilman näitä selvityksiä, koska koko kaavaratkaisun perustana oleva oletus uuden ratapihan välttämättömyydestä on suoraan sidoksissa tavaraliikenteen modaalijakaumaan, VAK-käsittelyn mitoitus- ja sijoitusvaihtoehtoihin, sekä siihen, onko maankäytön tavoiteltu muutos saavutettavissa muilla keinoin.

4. Luontokadon kokonaistase – verkostokytkeytyvyys, ei pinta-ala

OAS s. 7 toteaa alueelta puuttuvan ekologisen verkoston ja esittää luontotavoitteeksi uuden ”yhtenäisen siniviherrakenteen” luomisen ratapiha-alueelle (OAS s. 9):

Tämä ei ole luontovoitto, jos kaavan toteutumisen edellytyksenä oleva siirto pirstoo maakunnallisesti merkittävän metsäekologisen pääverkoston Lempäälän ja Pirkkalan välisellä alueella. Alue on Tampereen kaupunkiseudun viherrakenne 2019-selvityksessä tunnistettu metsäekologisen verkoston pääverkostoksi.

Ekologisen verkoston keskeinen periaate on, että sitä määrittää kytkeytyneisyys, ei pinta-ala. Vaiheyleiskaavan OAS esittää (s. 9) ”yhtenäisen siniviherrakenteen” tavoitteena, mutta sen ekologinen toiminnallisuus katkenneen metsäekologisen pääverkoston korvaajana ei ole osoitettu. Tämä edellyttäisi selvitystä siitä, voiko rakennetulle ratapiha-alueelle sijoitettava viherrakenne tosiasiallisesti palvella vaatelioiden, suurta elinpiiriä vaativien lajien (mm. metso, liito-orava) suotuisan suojelutason säilymistä, ja miten sen toteutus aikataulullisesti suhteutuu välivaiheen vuosikymmeneen kestävään rakentamisvaiheeseen, jonka aikana alueen ekologiset funktiot ovat tosiasiallisesti poissa.

LemPi-metsän luontoarvot on dokumentoitu useissa selvityksissä, joista keskeisimpiä ovat Vespertilio Oy:n Sääksjärven osayleiskaavan linnustoselvityksen päivitys (2024, kattaa 17,5 km² LemPi-metsän pohjoisosasta), Pirkanmaan lintutieteellisen yhdistyksen lausunto Sääksjärven osayleiskaavan ehdotuksesta sekä Luontoliiton Hämeen piirin metsäryhmän kartoitukset (2022). On huomattava, että mikään olemassa olevista selvityksistä ei kata LemPi-metsän aluetta kokonaisuudessaan eikä erityisesti järjestelyratapihan aluevarauksen kohdalla olevaa eteläistä osaa ole arvioitu. Voidaankin olettaa, että nämä selvitykset antavat alueen kokonaisluontoarvoista todennäköisesti aliarvion.

LemPi-metsän alueelta on dokumentoitu mm. seuraavia keskeisiä suojeluarvoltaan merkittäviä lajeja:

- Metso (Tetrao urogallus, lintudirektiivin liitteen I laji, alueellisesti uhanalainen): useita pareja ja soidinpaikkoja laajasti alueella sekä Lempäälän että Pirkkalan puolella.
- Liito-orava (Pteromys volans, luontodirektiivin liitteen IV a laji, vaarantunut VU): dokumentoidut reviirit mm. VT3-yleissuunnitelman yhteydessä; lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittäminen kielletty (LSL 77 §).
- Lahokaviosammal (Buxbaumia viridis, luontodirektiivin liitteen II laji, erittäin uhanalainen EN): esiintymiä dokumentoitu Luontoliiton Hämeen piirin metsäryhmän kartoituksissa (2022).
- Lisäksi alueelta on dokumentoitu mm. hömötiainen (EN), selkälokki (EN), sääksi, varpuspöllö (VU), pohjantikka, palokärki, harmaapäätikka, pikkusieppo ja muita lintudirektiivin liitteen I lajeja sekä luontodirektiivin liitteen IV a tiukasti suojellun ilveksen reviirejä.

Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys on erikseen huomauttanut olemassa olevien linnustoselvitysten puutteellisuudesta: esimerkiksi pöllöselvityksiä ei ole tehty, vaikka alueelta on aiempia havaintoja useista pöllölajeista. Ekologisten yhteyksien osalta yhdistys

on viitannut tutkimuksiin, joiden mukaan toimivan ekologisen käytävän tulee olla vähintään 300 metriä leveä. Tämä tieteellinen kriteeri on olennainen arvioitaessa kaavan toteuttamisedellytysten aiheuttamaa verkoston pirstoutumista.

Juridiset perusteet:

- LSL 34–37 § ja luontodirektiivi art. 6: Pulkajärven Natura-alueen (FI0337002) suojelu
- LSL 77 § ja luontodirektiivi art. 12: tiukasti suojeltujen lajien suojelu
- Lintudirektiivi art. 4: I-liitteen lajien elinympäristöjen suojelu
- EU:n ennallistamisasetus (EU) 2024/1991 art. 4–5: ekosysteemien heikentämisen välttäminen

Kaavan luontovaikutusten arvioinnissa on AKL 9 §:n edellyttämässä laajuudessa selvitettävä luonnon monimuotoisuuden kokonaistase, jossa kaava-alueelle luotavaksi esitetty siniviherrakenne ja kaavan toteuttamisedellytysten aiheuttama ekologisen pääverkoston pirstoutuminen tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena. Arvioinnin on osoitettava, säilyvätkö lintudirektiivin 2009/147/EY liitteen I lajien sekä luontodirektiivin 92/43/ETY liitteiden II ja IV a lajien suotuisa suojelutaso ja niiden elinympäristöjen kytkeytyneisyys. Pelkkä paikallinen vihertyminen kaava-alueella ei täytä tätä vaatimusta.

5. Virkistyskäytön menetykset

LemPi-metsä on nykyisin kaupunkiseudullisesti merkittävä virkistysalue, joka palvelee Tampereen kaupunkiseudun asukkaita useiden kuntien alueella. Aluetta luonnehtivat laajat yhtenäiset metsäalueet ja niiden luontaiset polkureitit.

Vaiheyleiskaavan toteuttamisedellytys. Järjestelyratapihan siirto LemPi-metsään sekä yhdessä siihen kytkeytyvien muiden hankkeiden (VT3 Lempäälä–Pirkkala, 2-kehä sekä niiden yhteydessä tehtävät kaavoitusratkaisut) kanssa pirstoo tämän yhtenäisen virkistysalueen ja heikentää sen virkistysarvoa kaupunkiseudullisesti. Vaikutus kohdistuu Tampereen rajojen ulkopuolelle, mutta on vaiheyleiskaavan toteuttamisedellytysten suora seuraus.

AKL 39 §:n mukaan yleiskaavan sisältövaatimukseen kuuluu virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VAT) on erikseen kirjattu virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyys ja viheralueverkoston jatkuvuus.

Vaiheyleiskaavan selvityksiin on liitettävä hankekokonaisuuden yhteisvaikutusten arviointi virkistyskäyttöön kaupunkiseudullisesti. Ei vain kaava-alueen sisäisten ratkaisujen osalta, vaan kattava ne maankäytölliset muutokset, jotka ovat kaavan toteutumisen välttämätön edellytys.

6. Ilmasto- ja hiilitaseselvityksen puute

OAS:n selvityslista (s. 11) sisältää "Ilmasto-olot ja vesisuhteet", mikä viittaa paikallisilmaston olosuhteisiin. Tämä ei ole sama asia kuin ilmastovaikutusten tai hiilitaseen arviointi.

Selvityslistalta puuttuu:

- Ilmastovaikutusten arviointi
- Hiilinielujen ja -varastojen laskenta
- Metsäkadon aiheuttaman hiilivuodon arviointi

Kaavan kerrannaisvaikutuksena on laaja metsä- ja turvemaa-alueen muutos rakennetuksi ympäristöksi:

- Järjestelyratapihan uusi sijainti, logistiikkakeskittymä ja oikorata: satoja hehtaaria metsää Lempäälän ja Pirkkalan välillä
- Lisäksi VT3-hanke ja Sääksjärven kaava-alue samalla alueella

Olemassa olevat selvitykset osoittavat vaikutusten suuruusluokan:

Sääksjärven osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi (Lempäälän kunta 30.8.2024) laskee Hiilikartta-työkalulla, että yksinään Sääksjärven osayleiskaava pienentää alueen hiilivarastoa noin 344 894 tCO₂e. Saman selvityksen mukaan VT3-oikaisun ja 2-kehän toteutuminen lisää alueen autoliikennettä merkittävästi ja näin ollen kielteisiä ilmastovaikutuksia.

Järjestelyratapihan (oikoratoineen) ja logistiikkakeskittymän aiheuttamaa hiilivaikutusta ei ole erikseen laskettu, vaikka se on näistä kolmesta hankkeesta pinta-alaltaan suurin. Vaiheyleiskaavan yhteydessä kytkeytyvien hankkeiden yhteisvaikutus hiilitaseeseen on arvioimatta kokonaisuudessaan.

Ristiriita kaupunkiseudun omien sitoumusten kanssa: Lempäälä on sitoutunut hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä (HINKU-verkosto, KETS-sopimus). Tampereen kaupunkiseudun yhteisen ilmastotiekartan tavoitteisiin kuuluu "Luonnon monimuotoisuuden edistäminen ja kaupunkivihreän lisääminen: metsäsuunnitelman päivittäminen, viheralueiden ja hiilinielujen parantaminen". Laajamittainen metsäalueen muutos rakennetuksi ympäristöksi ja uusista liikenneväylistä aiheutuva päästöjen kasvu ovat näiden sitoumusten kanssa ristiriidassa.

Juridinen peruste: AKL 9 §; laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005, SOVA-laki) 3 §; YVA-laki (252/2017) 2 § 1 momentin b kohta (ympäristövaikutus käsittää ilmaston); ilmastolain (423/2022) tavoitteet kansallisista hiilineutraalius- ja päästövähennystavoitteista 2030, 2035, 2040 ja 2050.

Vaiheyleiskaavan selvityksiin on lisättävä erillinen kaavan ilmastovaikutusten arviointi (esim. ELY-keskuksen KILVA-tarkistuslistalla) sekä hiilinielujen ja -varastojen määrällinen laskenta. Siihen voi käyttää Hiilikartta-työkalua, joka on sama työkalu, jota Lempäälä on jo käyttänyt Sääksjärven osayleiskaavan arvioinnissa. Arvioinnin on katettava kaavan toteuttamisedellytyksiin kytkeytyvien hankkeiden (järjestelyratapiha ja logistiikkakeskittymä, VT3 Lempäälä–Pirkkala, Sääksjärven osayleiskaava) aiheuttama metsä- ja turvemaiden muutos rakennetuksi ympäristöksi. Arvioinnin tulokset on peilattava sekä Suomen ilmastolain (423/2022) mukaisiin kansallisiin päästövähennys- ja hiilineutraaliustavoitteisiin että Tampereen kaupunkiseudun yhteiseen ilmastotiekarttaan ja kuntien omiin HINKU-sitoumuksiin.

7. Konkreettiset ristiriidat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) kanssa

OAS s. 13 viittaa VAT:iin ja listaa viisi pääryhmää. Seuraavat ristiriidat konkretisoituvat kaavan toteuttamisedellytysten kautta:

VAT-tavoite	Kaavan toteuttamisedellytysten seuraus
Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilyminen	Maakunnallisesti merkittävän metsäekologisen pääverkoston pirstoutuminen LemPi-metsän alueella
Vähähiilinen yhdyskuntakehitys, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen	Uusi ratapiha ja logistiikkakeskus rakennetaan nykyisin rakentamattomalle metsäalueelle olemassa olevan infrastruktuurin ulkopuolelle
Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyys ja viheralueverkoston jatkuvuus	Kaupunkiseudullisesti merkittävän LemPi-metsän virkistysalueen pirstoutuminen ja sen virkistysarvon heikkeneminen
Yhtenäisten metsäalueiden säilyminen	Laajan yhtenäisen metsäalueen pirstoutuminen

Vaiheyleiskaavan valmistelussa on AKL 3 §:n ja AKL 39 §:n edellyttämällä tavalla arvioitava kaavan yhteensopivuus valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa kaavan toteuttamisedellytysten muodostamana kokonaisuutena, ei vain kaava-alueen sisäisten ratkaisujen osalta. Arvioinnin on katettava myös ne maankäytölliset muutokset, jotka ovat kaavan toteutumisen välttämätön edellytys, mukaan lukien LemPi-metsän alueelle kohdistuvat hankkeet.

8. Strategiset vaatimukset selvityslistaan

OAS:n selvityslistaan (s. 11) on lisättävä:

8.1 Yhteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) hankekokonaisuudelle

Yhteinen, laissa säädetyn YVA-menettelyn mukainen arviointi, joka kattaa LemPi-metsän alueelle kohdistuvat toiminnallisesti yhteenkuuluvat hankkeet: Tampereen eteläisen kantakaupungin vaiheyleiskaava + Lempäälän järjestelyratapihan yleiskaava + VT3 Lempäälä–Pirkkala-väylähanke + Säöksjärven osayleiskaava + Pirkkalan kehätien eteläpuolen osayleiskaava. Arvioinnissa on tunnistettava toiminnallinen kokonaisuus ja sen kumulatiiviset yhteisvaikutukset luontoon, ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen. Arviointiin on sisällytettävä myös luontohaittojen kompensointitarpeen selvitys ja määrällinen laskelma kompensoinnin ekologisesta laajuudesta ja taloudellisista kustannuksista, nojaten EU:n ennallistamisasetuksen (EU) 2024/1991 nettohäviön välttämisen periaatteeseen sekä Suomessa kehittyviin kaavoituksellisen ekologisen kompensaation käytäntöihin.

YVA-laki (252/2017) 3 §:n 2 momentti edellyttää nimenomaisesti yhteisvaikutusten huomioimista myös silloin, kun hankkeet ovat hallinnollisesti erillisiä. Tämä velvoite on luotu estämään tilanne, jossa hankekokonaisuuden vaikutukset jäävät arvioimatta, koska jokainen toimija käsittelee vain omaa osaansa. AKL 9 §; EU-tuomioistuimen vakiintunut oikeuskäytäntö pilkkomiskiellosta (C-392/96, C-227/01 on erityisen merkityksellinen koskien rautatielinjan pilkkomista, C-142/07). Lisäksi VT3-hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (2021) yhteysviranomaisen huomautti yhteisvaikutusten arvioinnin puutteellisuudesta. OAS itse (s. 4) tunnistaa, että hanke edellyttää "laajaa yhteistä näkemystä ja yhteistyötä" ja nimeää keskeisiksi yhteistyötahoiksi Lempäälän ja Pirkkalan kunnat sekä Väyläviraston. Yhteinen YVA-menettely on tämän kirjatun yhteistyötarpeen luonteva ja juridisesti velvoittava toteutusmuoto.

8.2 Natura-arviointi

Luonnonsuojelulain (34–37 §) mukainen Natura-arviointi tulee tehdä Pulkajärven Natura 2000 -alueen (FI0337002) suojeluperusteina oleviin luonnonarvoihin kohdistuvista kaavan toteuttamisedellytysten vaikutuksista. Arvioinnin tulee kattaa järjestelyratapihan, VT3-oikaisun ja 2-kehän toteuttamisen vaikutukset sekä näiden hankkeiden yhteisvaikutukset, mukaan lukien mahdollisten vaarallisten aineiden kuljetuksiin (VAK) liittyvien onnettomuuksien vaikutukset. Arviointivelvollisuus perustuu luonnonsuojelulain 34–37 §:ään sekä luontodirektiivin 92/43/ETY 6 artiklan 3 kohtaan. Natura-arviointi on tehtävä aina, kun ei voida objektiivisin perustein sulkea pois suunnitelman tai hankkeen aiheuttamaa merkittävää heikentymistä Natura-alueen suojeluperusteina oleville luonnonarvoille (Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisu C-127/02 *Waddenzee*, kohta 44).

8.3 Ilmasto- ja hiilitasaselvitys

Erillinen kaavan ilmastovaikutusten arviointi (KILVA-tarkistuslistalla) ja hiilinielujen ja -varastojen laskenta (Hiilikartta-työkalulla) kattaa kaavan toteuttamisedellytyksiin kytkeytyvien hankkeiden yhteisvaikutuksen. Hyödynnettävä vertailukohtana Lempäälän kunnan Sääksjärven OYK:n ilmastovaikutusten arviointia (2024). (AKL 9 §; SOVA-laki (200/2005) 3 §; YVA-laki 2 § 1 mom. b; ilmastolaki (423/2022); HINKU-sitoumukset ja Tampereen kaupunkiseudun ilmastotiekartta)

8.4 Ratapihan siirron toteuttamiskelpoisuus- ja tarvearvio

Siirron aikataulu ja rahoitus; rautatiekuljetusten volyymiennuste 2040–2060; VAK-riskin hallintaa koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut ja niiden vertailu (ml. sijaintivaihtoehdot) hyödyntäen olemassa olevia riskianalyyseja (L2 Paloturvallisuus Oy 2020, Gaia Consulting Oy 2013); VAK-onnettomuusriskin ympäristövaikutusten vertaileva arviointi nykysijainnin ja uuden esitetyn sijainnin välillä ottaen huomioon Pulkajärven Natura-alue ja alueen pienvesistöt; maankäytön muutoksen vaihtoehtoisten toteutustapojen vertailu (vaiheittainen uudelleenjärjestely, ratapihan tiivistäminen, kokonaissiirto). [AKL 9 §; LSL 34–37 § (VAK-riskin Natura-vaikutukset)]

8.5 Aito vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto, jossa järjestelyratapiha modernisoidaan ja resurssoidaan nykyisen ja ennustetun tarpeen mukaisesti nykysijainnissaan ja alueen kaupunkikehitys etenee vaiheittain nykytoiminnan rinnalla (AKL 9 §).

8.6 Virkistysvaikutusten arviointi hankekokonaisuudelle

Hankekokonaisuuden yhteisvaikutusten arviointi LemPi-metsän virkistyskäyttöön kaupunkiseudullisesti, kattaen järjestelyratapihan, VT3:n ja 2-kehän sekä niihin kytkeytyvien kaavoitusalueiden yhteisvaikutukset yhtenäiseen virkistysalueeseen ja sen pirstoutumiseen. Arvioinnissa on lisäksi tarkasteltava ekologisen yhteyden ja virkistyskäytön yhteensovittamista hankkeiden jälkeen mahdollisesti säilyville vyöhykkeille, sillä ekologinen yhteyskäytävä edellyttää häiriöttömyyttä ja riittävää leveyttä vaateliiden lajien (mm. metso, liito-orava) liikkumisen ja lisääntymisen turvaamiseksi, kun taas virkistyskäyttö tuo alueelle ihmisliikettä, ääniä ja valaistusta, jotka ovat ekologiselle yhteydelle häiriötekijöitä. [AKL 39 §:n yleiskaavan sisältövaatimukset (virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys ja ekologisten yhteyksien turvaaminen); VAT]

8.7 Seudullinen yhteistyöaloite yhteiseksi YVA-menettelyksi

Tampereen kaupungin on aloitteellisesti esitettävä Lempäälän ja Pirkkalan kunnille, Väylävirastolle sekä Sisä-Suomen elinvoimakeskukselle (YVA-menettelyn yhteysviranomaisen Pirkanmaalla) yhteisen YVA-menettelyn käynnistämistä LemPi-metsän alueelle kohdistuvalle hankekokonaisuudelle. Aloite on tehtävä OAS-vaiheessa, jotta yhteinen arviointi ehditään sovittaa osaksi vaiheyleiskaavan valmistelua sekä Lempäälän järjestelyratapihan yleiskaavoituksen käynnistämistä. Aloitteen käsittely ja osapuolten vastaukset on dokumentoitava kaavan valmisteluaineistoon.

Kuten kohdassa 8.1 on esitetty, yhteisvaikutusten arviointi on YVA-lain ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukainen velvoite; tämän alakohdan tarkoitus on konkretisoida sen toteuttamistapa seudullisena aloitteena. OAS s. 4 nimeää Lempäälän ja Pirkkalan kunnat sekä Väyläviraston keskeisiksi yhteistyötahoiksi ja edellyttää "laajaa yhteistä näkemystä ja yhteistyötä". Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimus (2024–2027) velvoittaa seudun kuntia yhteistyöhön maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuihin. Sisä-Suomen elinvoimakeskus toimii YVA-menettelyn yhteysviranomaisena ja vastaa alueidenkäytön ja luonnon monimuotoisuuden tehtävistä Pirkanmaalla — sen mukanaolo on välttämätöntä yhteisen menettelyn käynnistämiseksi. Seudullista yhteistyötä koskeviin kirjauksiin perustuva aloite on luonteva tapa täyttää tämä velvoite yhteensovitetusti sen sijaan, että jokainen kunta ja viranomaisen käsittelisi vain omaa osuuttaan erikseen.

9. Muut prosessivaatimukset

Ympäristöjärjestöjen erillinen kuulemismenettely: OAS s. 16 kertoo osallisryhmästä, johon kootaan "alueella toimivien yritysten edustajat ja alueen kiinteistönomistajat" (n. 20 henkeä, 2–4 tapaamista). Ympäristöjärjestöt eivät sovi ryhmän rakenteeseen. Luontoarvoja koskeva asiantuntemus tarvitsee oman kuulemiskanavan.

Valmisteluaineiston uudelleen nähtäville asettaminen, mikäli selvityslistaa täydennetään olennaisesti tämän palautteen perusteella.

Päätelmä

Vaiheyleiskaavan maankäyttöratkaisu edellyttää toteutuakseen useita hallinnollisesti erillisiä mutta toiminnallisesti yhteenkuuluvia hankkeita. Kaavan vaikutustenarviointia ei voida rajata sen hallinnolliseen rajaukseen, eikä myöskään viitata LemPi-metsään kohdistuvien hankkeiden vaikutuksia naapurikunnan tai valtion vastuulle. Vaiheyleiskaavan toteuttamisedellytyksenä oleva järjestelyratapihan siirto sijoittuu Tampereen kaupunkiseudun toiselle kunnalle, mutta kaavan oma toteuttamiskelpoisuus on suoraan riippuvainen sen toteutumisesta. Tampereen on arvioitava tämä riippuvuussuhde eikä ulkoistettava sitä. Sen on katettava ne toimenpiteet, jotka ovat kaavan toteutumisen välttämätön edellytys ja johon luetaan mukaan järjestelyratapihan siirron ja siihen kytkeytyvien hankkeiden aiheuttamat luonto-, ilmasto-, virkistys- ja yhdyskuntavaikutukset Lempäälän ja Pirkkalan alueella.

Ratapihan siirron kolme perustelua — logistinen rooli, VAK-turvallisuus ja vapautuva maankäyttö — edellyttävät kaikki tarkempaa tarkastelua. Tavaraliikenne on siirtynyt valtaosin tielle (n. 90 % kuljetetuista tonneista), mikä heikentää logistista perustelua laajalle uudelle ratapihalle. VAK-riski on aito, mutta sen hallinta ei yksiselitteisesti edellytä juuri LemPi-metsän alueelle tehtävää koko järjestelyratapihan siirtoa. Vaihtoehtoiset sijaintiratkaisut ja riskinhallintatoimet on arvioitava selvityksissä. VAK-riskin siirtäminen ekologisesti herkälle Pulkajärven Natura-alueen läheisyyteen voi merkitä riskityypin muutosta eikä sen kokonaisvähennystä. Vapautuva maankäyttö on puolestaan saavutettavissa myös vaiheittain ratapihan rinnalla, kuten OAS itsekin esittää välivaiheen ratkaisuksi. Mikään näistä kolmesta perustelusta ei yksinään eikä yhdessä muodosta sellaista kategorista välttämättömyyttä, joka oikeuttaisi maankäytön ohjaamisen uuteen ratapihaan ja LemPi-metsän tuhoutumiseen ilman aitoa vaihtoehtojen arviointia.

Pirkanmaalla 4.5.2026

Antti Virnes
puheenjohtaja
Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry.

Tuulia Aho
järjestöyöntekijä
Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan piiri ry.