

Tiedoksi KH 11.6.2007

TAMPEREEN RANTAVÄYLÄ TYÖRYHMÄN VÄLIRAPORTTI

Toimeksianto, työryhmän kokoonpano sekä suunnitelma-alueen osa-alueet

Pormestari Timo P. Nieminen asetti 1.2.2007 § 60 työryhmän selvittämään teknillisiä ja taloudellisia edellytyksiä liikenteenvälityskyvyn parantamiseksi valtatie 12:lla välillä Linnainmaa–Lielähti. Työryhmän puheenjohtajaksi pormestari nimesi valtuuston puheenjohtaja Pekka Paavolan, muiksi jäseniksi valtuutetut Elina Sirenin ja Ilpo Sirniön, apulaispormestari Tarja Jokisen, konsernijohtaja Esa Kotilahden, tilaajapäällikkö Risto Laaksosen, kaavoitusjohtaja Jyrki Laihon sekä pääjohtaja Eero Karjaluodon. Työryhmä valitsi varapuheenjohtajakseen Esa Kotilahden ja kutsui sihteerikseen varatuomari Hannamari Vuorisen.

Työryhmän edellytettiin suorittavan arviointinsa ja esittävän toimenpide-ehdotuksensa jo olemassa olevien teknillisten selvitysten pohjalta.

Työryhmä totesi aluksi, että määritelty alue jakaantuu suunnittelulisesti kahteen osan. Tärkein ja ongelmallisin tieosa on välillä Naistenlahti–Santalähti. Toisen osan muodostavat valtatie 12:n muut osat. Viimeksi mainittujen osalta työryhmä katsoi, että tieosuudella Linnainmaa–Lääkärintie ei tarvita kiireellisiä parannustoimenpiteitä. Niiden suunnittelu ja toteuttaminen voi tapahtua tielaitoksen normaalin tierakennusohjelman mukaisesti.

Keskussairaalan seudun liikenneväylät

Tieosuudesta Lääkärintiestä Kekkosen tien ramppiin saakka on olemassa yhteistyössä Tiehallinnon kanssa tehty ideasuunnitelma. Sen lähtökohdaksi on liikenne-ennuste, jonka mukaan Teiskontien liikenne kasvaa vuoteen 2020 mennessä nykyisestä määrästä 30 %, Kuntokadun liikenne 60 % ja Lääkärintien liikenne yli viisinkertaiseksi nykyisestäään. Liikennemäärä Teiskontien Kuntokadun liittymän länsipuolella nykyisin noin 47 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennemäärien kasvu johtuu paitsi yleisestä liikenteen lisääntymisestä, maankäytön tavoitellusta aktivoitumisesta keskussairaalan alueen ympäristössä sekä uusista asuinalueista Teiskontien itä-pohjoispuolella. Koska tämänlaatuisten tienparannushankkei-

den toteuttaminen kestää useita vuosia, ryhmä katsoo, että kaupungin edun mukaista on käynnistää hanke välittömästi.

Edellä tarkoitettu suunnitelma on tämän raportin liitteenä. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää ensimmäiseksi asemakaavan muutosta Kuntokadulla. Kaavoitusprosessi kestää noin vuoden. Kaava voisi olla siten valmis aikaisintaan keväällä 2008. Tiesuunnitelman tekemiseen kuuluu lisäksi muutama kuukausi. Rakentaminen voisi alkaa aikaisintaan saman vuoden syksynä.

Suunnitelman kustannusarvio on noin 4,5 miljoonaa euroa. Rakentaminen kestää noin 2 vuotta. Rahoitus voisi tapahtua kolmen budjettivuoden aikana, joten keskimäärin se edellyttäisi 1,5 miljoonaa euroa vuodessa. Osa kustannuksista kuuluu valtion maksettavaksi. Kysymyshän on sen hallinnassa olevan valtatie 12 (Teiskontien) parantamisesta. Toimenpiteillä turvataan myös Tampereen ulkopuolelta tulevien hälytysajoneuvojen pääsy sairaalaan. Kaupungin tulee käynnistää Tiehallinnon kanssa neuvottelut asiasta.

Riippumatta edellä mainittujen neuvottelujen tuloksesta, on kaupungin edun mukaista turvata hankkeen riittävä rahoitus alkaen vuodesta 2008. Muun liikenteen ohella erityisesti joukkoliikenne vaatii suunnitelman mukaisten bussikaistojen rakentamista Teiskontielle. Hämeen tiepiiri on nostanut valtatie 12 parantamisen välillä Hervannan valtavyölyä–Lääkärintie (TAYS:n liittymä) yhdeksi joukkoliikenteen edistämisen teemahankkeeksi. Täten valtion osallistuminen hankkeeseen nopeallakin aikataululla on todennäköisesti mahdollista.

Paasikiventien bussikaistat sekä Vaitinaronkadun eritasoliittymä

Kekkosentiellä, ennen Naistenlahteen tulevaa eritasoristeystä, ei tarvita mitään toimenpiteitä.

Paasikiventielle Sepänkadun ja Lielahden välillä tarvitaan nopeasti bussikaistat. Työryhmän mielestä ne pitää rakentaa mahdollisimman pian. Myös joukkoliikenteen edistäminen lisäkaistoilla Paasikiventien välillä kuuluu samaan joukkoliikenteen edistämisen teemahankkeeseen kuin TAYS:n liittymä.

Paasikiventien ja Vaitinaronkadun liittymään tarvitaan eritasoliittymä. Vaitinaronkadun liittymä tullaan suunnittelemaan samassa yhteydessä Niemenrannan alueen kaavoituksen kanssa. Näin ollen työryhmä ei voi ottaa siihen enempää kantaa.

Ryhmä toteaa vain, että eritasoliittymän suunnittelun ja rakentamisen tulee tapahtua kaupungin ja tiepiirin yhteistyönä. Niin ikään

näiden töiden rahoitus on aikanaan selvitettävä erikseen kaupungin ja valtion välillä.

Tieosuuden Naistenlahti–Santalahti vaihtoehdot

Edellä mainittujen valtatie 12 koskevien asioiden ja tieosuuksien jälkeen työryhmä on pitäytynyt tieosuutta Naistenlahti–Santalahti koskevien teknillisten ja taloudellisten vaihtoehtojen selvittelyyn.

Työryhmä totesi, että kyseessä olevalle tieosuudelle on esitetty kaksi päävaihtoehtoa tekniseksi ratkaisuksi. Ne ovat avovaihtoehto ja pitkä tunneliratkaisu. Molemmissa vaihtoehdoissa olisi Naistenlahdessa ja Santalahdessa samankaltaiset eritasoliittymät. Avovaihtoehdossa sellainen rakennettaisiin lisäksi Tampellan liittymään ja Mustalahteen. Paasikiventie jatkuisi Näsinsillalta länteen pilareiden päällä kulkevana tienä rinteeseen Teboilin huoltoaseman taakse ja siitä eteenpäin Onkiniemen alittavana tunnelina Santalahteen saakka. Onkiniemen tunnelin pituus olisi noin 0,4 kilometriä.

Pitkä tunnelivaihtoehto kulkisi yhtenäisenä tunnelina Naistenlahdesta Santalahteen. Tästä tunnelista ei olisi liittymää Tampellan alueelle eikä Mustalahteen. Käynti keskustaan ja Tampellan alueelle kulkisi nykyisiä väyliä pitkin. Tunnelin pituus olisi 2,3 kilometriä ja se alittaisi Tammerkosken siten, että tunnelin pohja on noin 20 metriä Tammerkosken pohjan alapuolella. Tunnelin rakentamisen mahdollistava asemakaava ja tiesuunnittelu on tekeillä.

Aikaisemmin on esitetty avoratkaisusta joitakin muunnelmia. Muun muassa on esitetty tien laittamista betonikouruun, jonka päälle voitaisiin rakentaa taloja. Työryhmä katsoi, että tällaiset ratkaisut ovat keinotekoisia ja vaikeasti toteutettavia. Tämän vuoksi ryhmä päätti tarkastella vain aitoa avovaihtoehtoa tunneliratkaisun rinnalla. Tällä tavoin ryhmän mielestä voidaan parhaiten selvittää kummankin perusvaihtoehdon edut ja haitat.

Peruslähdekohta vertailulle on, että liikenteenvälityskyvyltään molemmat vaihtoehdot ovat tasavertaisia ja riittäviä.

Avovaihtoehto

Avovaihtoehdon etu on, että siinä liikenne kulkisi suurimmalta osin avoimen taivaan alla. Vain Onkiniemen tunnelissa liikenne olisi maan alla. Autosta avautuva järvinäkymä on tekijä, jonka merkitystä ei voida objektiivisesti arvioida. Eräille autoilijoille se on merkittävä tekijä, toisille ei. Vielä vähemmän sen merkitystä voidaan arvioida rahassa.

Merkittävä etu avovaihtoehdossa on, että väylä voidaan toteuttaa ja ottaa käyttöön vaiheittain.

Suurin etu avovaihtoehdossa olisivat sen kokonaiskustannukset bruttona. Pari vuotta sitten tehtyjen kustannusarvioiden mukaan avovaihtoehdon toteuttaminen olisi maksanut noin 60 miljoonaa euroa. Maanrakennusindeksin mukaisesti tarkistettuna oikeana hintana tänä päivänä voidaan pitää noin 70 miljoonaa euroa.

Nykyisellä paikallaan Kekkosentie halkaisee pahasti ns. Ranta-Tampellan alueen. Rautatien ja valtatie väliselle alueelle ei voi sijoittaa, melu yms. haittojen vuoksi, asuinrakennuksia. Kekkosentien ja rannan välinen alue on niin pieni, että sille tuskin voidaan osoittaa käyttöä muuna kuin puistoalueena. Sellaiseenkin tarkoitukseen se soveltuu huonosti. Ranta avautuu pohjoiseen tuuliselle Näsinselälle. Oleskelua ranta-alueella häiritsee toisaalta liikennemelu.

Aikanaan on julkisuudessa puhuttu edellä mainitun ranta-alueen laajentamisesta järveä täyttämällä. Käytännössä sellainen ei ole mahdollista. Ranta on yli 20 metriä syvää. Täyttöön sisältyy riski pohjasta irtoavien – ei toivottavien maa-ainesten – kulkeutumisesta Tammerkoskeen. Täyttökustannukset ovat epäsuhteessa saatavaan hyötyyn.

Vesialue kyseessä olevan rannan kohdalla on YIT:n omistuksessa, joten täyttö voisi tapahtua vain yhtiön luvalla ja korvausta vastaan. YIT:n paikallisten edustajien mukaan he eivät missään tapauksessa suunnittele vesialueen täyttöä muuten kuin pienellä alueella Naistenlahden aallonmurtajan tyvessä.

Kaupunki ei näiden seikkojen vuoksi voi saada mitään taloudellista hyötyä Ranta-Tampellan maankäytöstä, jos Kekkosentie rakennettaisiin sen kohdalla avovaihtoehdon mukaisesti.

Mustalahteen tulisi avovaihtoehdossa eritasoliittymä rampeineen. Pilarit ja rampit veisivät tilaa sekä Mustalahden että Kortalahden pohjukoista. Ne eivät kuitenkaan muodostaisi estettä satama-alueen nykyisenkaltaiselle käytölle. Haitta olisi suurimmaksi osaksi maisemallinen. Kekkosentie nousisi viereisen rautatien tasolle. Tämä aiheuttaisi meluhaittoja Näsijärvenkadun varrella olevissa taloissa. Myös satamamiljöö kärsisi raskaista betonirakenteista.

Mustalahden eritasoliittymän rakentamisen olisi tapahduttava siten, että liikenne Paasikiven–Kekkosentiellä jatkuisi kokonaisuutena. Tämä on erittäin hankalaa – käytännössä lähes mahdotonta. Väliaikaisista järjestelyistä aiheutuu siten huomattava kustannusriski. Liikennehaittojen vuoksi rakentaminen pitäisi ajoittaa

3–4 vuoden ajalle läntisen ohitustien valmistumisesta ja liikennemäärien väliaikaisesta vähenemisestä Mustalahdessa.

Oman ongelmansa avovaihtoehdossa muodostaisi liikenteen ohjaaminen Särkänniemeeseen. Sen olisi pujoteltava Mustalahden eritasoristeyksen pilareiden sekä ramppien välistä ja alta huvipuihtoon.

Onkiniemen tunnelin ja Santalahden eritasoristeyksen rakentamiseen ei liity erityisiä ongelmia.

Tunnelivaihtoehto

Valtatie 12, joka kulkee Paasikiventien ja Kekkosentien nimisenä Näsijärven rantaa seuraillen Naistenlahdesta Santalahteen, on valtion Tiehallinnon hallinnassa ja hoidossa oleva liikenneväylä. Tämän vuoksi tiepiiri on laatinut yhdessä kaupungin suunnittelijoiden kanssa suunnitelmia kyseessä olevan tieosuuden uudelleen rakentamisesta.

Näissä suunnitelmissa tiepiiri on lähtenyt siitä, että liikenne johdetaan tulevaisuudessa kyseisellä välillä pitkää tunnelia pitkin. Tiepiiri on ehdottanut Tiehallinnolle, että hanke olisi mukana väyläinvestointiohjelmassa, joka sisältynee liikennepoliittiseen selonteokoon, jonka hallitus esittää viimeistään ensi syksynä eduskunnalle. Yltääkö tiepiirin esitys tunnelista valtakunnalliseen ohjelmaan saakka, on eduskuntakäsittelyyn asti avoin kysymys.

Tiehallinnon suunnitelmissa olevaa tunnelia ei voi sellaisenaan verrata pitkiin maantietunneleihin. Sopivampia vertailukohteita löytyy monista keskieurooppalaisista kaupungeista. Vuosikymmeniä vanhoja tunneleita on esimerkiksi Elben alittavat tunnelit Hampurissa, Reinin rannalla kulkeva tunneli Düsseldorfissa ja Zürichin lentokentältä keskustaan johtava tunneli. Työryhmä katsoo, että tunnelin rakenteiden kestävydestä ei tarvitse olla huolestunut siinä tapauksessa, että se alittaa vesiväylän.

Suurin hyöty Rantatien tunnelin rakentamisesta saadaan sen ansiosta, että tällöin Ranta-Tampellan aluetta ei rikkoisi valtatieason liikenneväylä. Alue voitaisiin suunnitella ja rakentaa yhtenäiseksi asuinalueeksi.

Aikaisemmin laadittujen luonnosten mukaan alueelle voisi kaavoittaa enimmillään noin 155 000 k-m². Tästä asuntopinta-alaa olisi noin 140 000 k-m² ja liike- ja toimistotilaa noin 15 000 k-m². Asuntoja tulisi alueelle lähes 2 000, asukkaita noin 4 000 ja työpaikkoja noin 700. Se olisi erittäin merkittävä lisä keskusta-alueen asukasmäärään ja auttaisi pitämään keskustaa elävänä. Alueen

infrastruktuurin rakentaminen on asukasta kohden laskettuna edullista.

Tampellan pitkän tunnelin rakentaminen sen sijaan on kallista. Tiepiiri on äskettäin päivittänyt tunnelisuunnitelmat kustannusarvioineen. Hinta on nyt 120 miljoonaa euroa.

Tästä summasta kaupunki saisi osan takaisin alueen rakentajilta. Jos Kekkosen tie poistuu nykyisestä käytöstä, sen maapohja palautuu kaupungin omistukseen. Kaupunki omistaa muutoinkin pienehkön alueen Ranta-Tampellassa. Yhteenlaskettuna kaupungin maanomistus alueella olisi lähes 50 %. Toisen puoliskon omistaa YIT-yhtymä.

Kaupungin tulot Ranta-Tampellan alueella tunnelivaihtoehdossa

Aikaisemmin on julkisuudessa sanottu, että YIT olisi valmis maksamaan osan tunnelin rakennuskustannuksista eräänlaisena avustuksena kaupungille. Yhtymän paikallisen edustajan mukaan näin ei heillä koskaan ole asiaa ajateltu. YIT on laskenut, että edellä mainituista kaupungin omistamista maa-alueista he ovat valmiit maksamaan kauppahintana tietyn summan sekä suorittamaan omien alueidensa kaavoituksesta niin sanotun kaavoituskorvauksen, jolla leikataan kaavoituksen ansiosta nousutta maanarvoa.

Työryhmä pitää selvänä, että YIT:ltä voidaan periä kaavoituksen yhteydessä edellä mainittu korvaus yhtiön omistamien alueiden kaavoittamisesta asuinkäyttöön käytännössä vakiintuneiden prosenttimäärien mukaisesti. Kaupungin omistamille alueille kaavoitettavien tonttien myynti pitää työryhmän mielestä sen sijaan kilpailuttaa rakennusliikkeiden kesken. Ryhmä uskoo, että tonteista saadaan siten paras kokonaishinta.

Ryhmä on arvioinut, että kaupunki voi saada yhteenlaskettuna tonttien myynnistä ja kaavoituskorvauksesta noin 60 miljoonaa euroa. Työryhmä on olettanut tällöin, että kauppahinta on kerosalaneliömetriltä 600 euroa. Se on sama hinta, millä on myyty asuntotontteja Ratinassa Pyhäjärven rannassa.

Tampereella on edellytetty, että tunnelin rakennuskustannuksista valtiolta saataisiin vähintään 30 prosenttia. Se tarkoittaisi euroissa 36 miljoonaa. Kuten alussa on todettu, hallitus antaa syksyllä eduskunnalle liikennepoliittisen selonteon, johon liittyy investioitiohjelma. Tiepiirimme on esittänyt muun ohella tunnelia tähän ohjelmaan.

Kaupungin omaksi maksuosuudeksi jäisi näin laskien noin 25 miljoonaa euroa. Se on pienempi nettosumma kuin mitä kaupunki joutuisi maksamaan avovaihtoehdon toteutuessa.

Tiehallinto on ilmoittanut periaatteellisella tasolla, että valtio on valmis vastaamaan pääosin käyttökuluista, vaikka tunnelissa olevan tien hoidon ja ylläpidon kustannukset lienevät mm. energian ja liikenteen hallinnan osalta korkeammat kuin avovaihtoehdossa. Tiesuunnitteluvaiheessa sovitaan yksityiskohtaisesti hoidon ja ylläpidon kustannusjakoperiaatteet.

Työryhmän toimenpide-ehdotus

Kaikkiin tässä väliraportissa esitettyihin perusteisiin viitaten työryhmä katsoo, että Rantatielle tulee rakentaa ns. pitkä tunneli. Kaupunginvaltuuston pitäisi tehdä tästä selkeä päätös. Sen jälkeen voidaan rakennussuunnitelma tehdä valmiiksi ilman mitään epävarmuustekijöitä. Milloin tunneli voitaisiin käytännössä rakentaa, riippuu myöhemmästä rahoituspäätöksestä.

Rahoitus selvitykset

Kuten aikaisemmin on todettu, kaupunki saisi rahaa tunnelin rakentamiseen tonttien myynnistä sekä kaavoituskorvauksista. Tällöin on kysymys tavanomaisesta maan myynnistä sekä vakiintuneesta kaavoituskorvausmenettelystä. Näiden tulojen saanti on siten varmaa ja niiden suuruus voidaan arvioida etukäteen varsin tarkkaan.

Sen sijaan valtion osallistumisesta rakennuskustannuksiin ei ole olemassa varmuutta. Hallitus antaa ensi syksynä eduskunnalle liikennepoliittisen selonteon ja siihen liittyvän investointiohjelman, joka muodostuu kahdesta ajallisesta ”korista”. Niiden sisällöstä päättää hallituksen liikennepoliittinen ministerityöryhmä.

Tiepiirin laskelmien mukaan Tampellan pitkän tunnelin hyöty-kustannus-suhde on 1,8 eli hankkeeseen sijoitettu 100 euroa tuottaa 180 euroa. Työryhmän mielestä hyöty-kustannus-suhde tulisi määritellä uudelleen ottaen huomioon myös hankkeeseen liittyvä maan arvon nousu ja kiinteistöjen myynnistä saatavat myyntitulot. Nämä huomioiden hyöty-kustannus-suhde nousisi nyt laskettua korkeammaksi. VTT:n selvityksen mukaan valtio saisi tunnelihankkeesta välillisesti veroina yms. itselleen noin 200 miljoonaa euroa tuloja. Täten valtion osuus palautuisi takaisin valtiolle noin kuusinkertaisena. Tiehallinnon suunnitelmissa Tampellan pitkää tunnelia ehdotetaan ns. 2. koriin. Toteutus olisi vuosina 2012–2017.

Näyttävä lobbaaminen tunnelihankkeen puolesta saattaisi tässä vaiheessa olla kaupungin etujen vastaista. Tampereen kaupunkiseudun muiden tiehankkeiden mahdollisuuksia saada budjettirahoitusta, voitaisiin vahingoittaa. Tällainen hanke on esimerkiksi valtatie 9 eli Orivedentie.

Liikennepoliittisen selonteon teksti valmistellaan liikenneministerin johdolla. Työssä on mukana liikennepoliittinen ministerityöryhmä, jossa on edustus kaikista hallitusryhmistä.

Jos tunneli halutaan rakentaa mahdollisimman nopeasti, ainoa realistinen vaihtoehto on työryhmän mielestä, että kaupunki aluksi vastaa myös valtion osuudesta kustannuksiin. Valtion kanssa pitää ensiksi saada aikaan sopimus, jossa määritellään, milloin ja millä ehdoilla valtio osuutensa maksaa. Maksuaikaa ei varmasti pystytä puristamaan lyhyeksi.

Jos neuvottelut asiasta valtion kanssa saadaan avatuksi, on samalla selvitettävä mikä on kaupungin kannalta edullisin rahoitustapa. Ns. elinkaarimallin käyttö on silloin varmasti yksi vakavasti tutkittava vaihtoehto.

Työryhmä on todennut, että uudessa hallitusohjelmassa mainitaan hallituskauden aikana selvitettäväksi kysymykseksi muun ohella tietullien käyttöönotto Suomessa. Jos tällaiset hankkeet etenevät lainsäädännöllisesti, ne voivat haluttaessa tarjota yhden uuden mahdollisuuden rahoituksen hoitamiseen. Malli olisi sikäli oikeudenmukainen, että siinä muutkin kuin tamperelaiset tienkäyttäjät osallistuisivat kustannuksiin.

Tämän väliraportin jälkeen työryhmä jatkaa työtään muun ohella rahoitusvaihtoehtojen selvittämiseksi.

Työryhmä esittää,

että Rantaväylä työryhmän väliraportti merkitään tiedoksi,

että kaupunginhallitus hyväksyy esityksen valtatie 12 rakentamisen aloittamisesta Teiskontien–Kuntokadun alueelta,

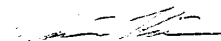
että kaupunginhallitus esittää vuoden 2008 budjettiin 1,5 miljoonaa euroa näiden töiden aloittamiseen sekä taloussuunnitelmaan loppurahoituksen vuosille 2009 ja 2010 ja

että kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston päätettäväksi, että rantaväylä rakennetaan ns. pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti.

Tampereella 29.5.2007



Pekka Paavola
puheenjohtaja



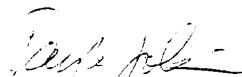
Hannamari Vuorinen
sihteeri



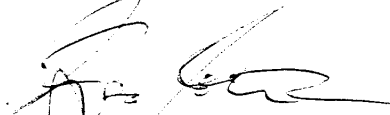
Elina Siren



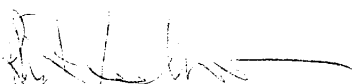
Ilpo Sirniö



Tarja Jokinen



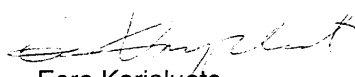
Esa Kotilahti



Risto Laaksonen



Jyrki Laiho



Eero Karjaluoto

Lääkärintie

