

Aloitusvaiheen palaute

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 4.1.–1.2.2018, yleisötilaisuus 18.1.2018

VIRANOMAISKOMMENTIT JA -LAUSUNNOT

L1 Terveydensuojelu, Tampereen kaupunki

Terveydensuojelulla ei ole huomautettavaa suunnitelmiin, kun suunnittelun edetessä ihmisiin ja elinympäristöön kohdistuvat terveysvaikutukset otetaan huomioon ja arvioidaan tilanteen mukaan.

L2 Kainuun ELY-keskus

Asemakaava-alueen lähivaikutusalueella sijaitsee Tammerkosken Yläkosken voimalaitosten patorakenteita, jotka on luokiteltu patoturvallisuuslain (494/2009) 11 §:n mukaiseen luokkaan 1. Luokan 1 padolla onnettomuus aiheuttaa vaaran ihmishengelle ja terveydelle taikka huomattavan vaaran ympäristölle tai omaisuudelle. Pysäköintiluola P-Hämpin Ronganramppi sijaitsee padoista laaditun vahingonvaaraselvityksen (31.10.2013) mukaan Tammerkosken Yläkosken ja Keskiputouksen voimalaitosten patojen vahingonvaara-alueella. Pato-onnettomuustilanteessa vesi saattaisi virrata Keskiputouksen voimalaitoksen padon jatkeena olevan itäisen reunamuurin yli. Suurin osa reunamuurin yli virtaavasta vedestä saattaisi Koskipuiston kautta takaisin Tammerkoskeen. Osa muurin yli purkautuvasta vedestä saattaisi vahingonvaaraselvityksen mukaan virrata Rongankadun ja Pellavatehtaankadun risteysalueelle, jossa nykyisin sijaitsee Ronganramppi. Ronganrampista vesi saattaisi päästä P-Hämpin kautta suunnitteilla olevaan Kunkun parkkiin ja sieltä edelleen suunnitellun Näsinkallion eritasoliittymän kautta Rantaväylän tunneliin. Hankkeesta vastaavan on hyvissä ajoin ennen rakennustöiden aloittamista oltava yhteydessä Tampereen Sähkölaitos Oy:öön patoturvallisuuden huomioimiseksi. Ennen louhintatöiden aloittamista on hankkeesta vastaavan yhdessä padonomistajien kanssa arvioitava ainakin patojen tarkkailuohjelman (patoturvallisuuslaki 13 §) tehostamistarve, koska louhintatyöt voivat olla patoturvallisuusasetuksen (319/2010) 8 §:n tarkoittama erityinen rasitus.

L3 Pirkanmaan ELY-keskus

Kunkun parkin YVA -hankkeessa on tutkittu luolaston pohjoisosiin johtavan maanpäällisen liittymän sijoittamista Hämeenpuiston katurakenteeseen. Näsikallion maanalaisen eritasoliittymän ja Amuritunnelin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Kunkun parkkiin johtava sisäänajo on sijoitettu Satakunnan kadun varteen. ELY-keskus pitää ratkaisua hyvänä ja katsoo sen mahdollistavan paremmin puiston kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttämisen. ELY-keskus esittää, että osallistumis- ja arviointisuunnitelman lähtökohtaosioon lisätään vireillä oleva Amurin yleissuunnitelma. Lisäksi ELY-keskus ehdottaa, että asiakirjassa kerrotaan myös työnaikaisten louhintareittien sijoittamisesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on asianmukaisesti kirjattu viranomaisneuvottelun tarve ja ELY-keskuksen viranomaisosallisuus. Vuorovaikutusmenettelyjen osata ELY-keskus pyytää lähettämään kaava-aineiston valmistelu- ja ehdotusvaiheessa tiedokseen mahdollista kommentointia tai lausuntoa varten.

L4 Pirkanmaan maakuntamuseo

Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Maanalainen asemakaavan vaikuttaa kulttuuriympäristöön Satakunnankadulle suunnitellun sisäänajorampin sekä Puuvillatehtaankadun tienoille suunnitellun poistumistien osalta. Lisäksi kulttuuriympäristön arvoihin voivat vaikuttaa mahdolliset muut tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet. Hämeenpuiston valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö sijoittuu kaavan vaikutusalueelle, ja kaava-alueen maanpäälliset vaikutukset koskevat todennäköisesti myös esimerkiksi Erik Bryggmanin suunnittelemaa, kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan merkittävää Amurinlinnan korttelia. Kaavaa varten ollaan asianmukaisesti laatimassa kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön liittyvää selvitystä, ja kaavan vaikutustenarvioinnissa on tarkoitus huomioida kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta maakuntamuseolla ei ole hankkeesta huomautettavaa. Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on kulttuuriympäristön arvojen osalta hyväksyttävissä. Kaavaluonnos pyydetään toimittamaan lausunnot Pirkanmaan maakuntamuseoon.

L5 Viheralueet ja hulevedet, Tampereen kaupunki

Ei huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Huleveden hallinnan selvittäminen on kirjattu yhdeksi asemakaavan selvityksistä.

Lisäksi Pirkanmaan liitto ilmoitti, ettei jätä kommenttia osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

MIELIPITEET

M1 Yksityishenkilö

Amuritunnelin ideana vaikuttaa olevan uuden väylän lisääminen nykyisten rinnalle ohitustieltä Hämeenpuistoon. Hämeenpuiston autoilun määrää ei mielestäni pitäisi edistää investoinneilla, vaan parempi olisi rauhoittaa aluetta muuhun käyttöön. Eikö olisi älykkäämpää pyrkiä saamaan autot suoraan pysäköintiin eikä katutasoon, eli rakentaa vain yhteys rantatunnelista Kunkun parkkiin ilman Amuritunnelia? Jos yhteys Rantatunnelista Kunkun parkkiin rakennettaisiin, kuinka paljon säästäisi jättää Amuritunneli rakentamatta? Onko tällaisessa ratkaisussa jokin erityinen ongelma, vai miksi tätä vaihtoehtoa ei ole käsitelty aiheeseen liittyvissä selvityksissä?

M2 Yksityishenkilö

Satakunnankatu on yksi harvoista kaupungin halki kulkevista pääväylistä. Raitiovaunuliikenteen alkamisen jälkeen se on myös ainoa, mikä lisää sen merkitystä entisestään. Ehdotus hidastaa liikennöintiä Satakunnankadulla ja lisää ruuhkia myös Hämeenpuistossa. Ei voi mitenkään olla kannattava investointi ja tukkii keskustan liikenteen lopullisesti.

Kannatin tunnelia ja ratikkakin lienee hyvä ratkaisu mutta tässä kaavaehdotuksessa ei ole mitään mieltä. Jos tunneliaukko on jonnekin laitettava, Puutarhakatu olisi paljon vähemmän liikennöity katu. Kansainvälisen käytännön mukaan keskelle tunnelia ei yleensä laiteta liittymiä, koska niin riskialtista onnettomuusriskin lisääntymisen vuoksi. Siksi nyt kannattaisi korkeintaan tehdä liittymä suoraan parkkihalliin, mikä tarjoaisi helpon väylän keskustaan henkilöille, jotka arastelevat keskustassa ajamista. Tämän kaavaehdotuksen täytyy perustua johonkin muuhun kuin järkevään suunnitteluun mutta olisi hauskaa tietää mikä se on. Satakunnankadulle pääsee ihan sujuvasti maan päällä ajamalla. Mutta äänestyskopissa muistetaan!

M3 Yksityishenkilö

Hämeenpuiston lähivaikutusalueen rajalla asuvana asukkaana vastustan Amuritunnelihanketta. Rantatunnelin eritasoliittymä ja Kunkun parkki ovat oivallisia hankkeita, mutta Amuritunneli on monella tapaa ongelmallinen.

Miksi ottaa takapakkia Tampereen ydinkeskustan viihtyvyyden eteen tehtyjen toimenpiteiden alettua (pyöräilykaistat, Hämeenkadun autottomuus, ratikka, Hämeenkadun elävöitys, Kyttälänkadun uudistus, uudet kävelykadut jne.), ja lisätä autojen määrää ydinkeskustan kaduilla? Suunnitelman tilanekatsauksessa [1] kyllä korostetaan niitä katuja, joilla autoliikenne vähenee, mutta esimerkiksi Hämeenpuistossa liikennemäärä kasvaa aineiston perusteella. Kasvu näyttää erityisen isolta, jos sitä vertaa vuonna 2017 tilastoituun Hämeenpuiston pohjoispään liikennemäärää [2]. Ketä tämä palvelee? Mihin autot taianomaisesti katoavat käännyttyään Hämeenpuistoon?

Toki keskustassakin on oltava autoliikenteelle merkittäviä väyliä. Mutta Amuritunnelin tapauksessa näen isona riskinä sen, että tunneli lisää läpiajoa rantatunnelista aina Tampereen valtatielle asti. Tämä ei paranna keskustan saavutettavuutta mitenkään, pelkästään heikentää sen houkuttelevuutta melu- ja ilmansaasteiden lisääntyessä. Amuritunneli hankkeena on mielestäni täysin ristiriidassa Viiden tähden keskusta - kehittämisohjelmassa [3] määritellylle stragialle, joka tähän asti on yllättänyt pelkästään positiivisesti ja tuottanut paljon hyvää ydinkeskustaan.

Aikoinaan kun asuimme Pirkkalassa, lyhin ja nopein reitti Lielahden liikekeskittymästä kotiin Partolaan oli Hämeenpuiston läpi. Tällaista Tampereen ydinkeskustan läpi ajamista tulisi mielestäni hankaloittaa niin paljon kuin mahdollista. Varsinkin nyt kun Pirkkala on kaavoittamassa laajasti uutta omakotitalovaltaista aluetta Tampereen rajalle. Mikä on ylipäätään se osuus Tamperelaisista, jotka hyötyisivät Amuritunnelista? Ratikan myötä esimerkiksi Lielahdelaisille on jo rakentumassa huomattavasti arkista liikkumista parantava ratkaisu. Miksi hätköidä Amuritunnelin kanssa ennen kuin nähdään mitkä vaikutukset ratikalla on?

Tilannekatsauksessa [1] keskitytään korostamaan autoilun vähenemistä keskustan alueella. Laskelmat pohjautuvat kuitenkin täysin siihen, että Kunkun parkki on rakennettu. Mielestäni kaikki panokset tulisi laittaa Kunkun parkin rakentamiseen ja unohtaa Amuritunneli kokonaan. Tämä olisi paremmin linjassa Viiden tähden keskusta -hankkeen kanssa ja oikeasti vähentäisi autoilua ydinkeskustassa. Pidemmälle tähtäävänä kehityssuuntana maanalaista parkkiluolastoa voitaisiin jatkaa aina Ratinan ostoskeskukseen asti, jolloin keskustan alle syntyisi pysäköintiverkosto niille autoille, jotka tulevat Tampereen keskustaan asioimaan. Tähän parkkiluolastoon pääsisi hyvin ydinkeskustan joka puolelta.

Vähin lisäselvitys, mitä kaavaehdotukseen mielestäni on tehtävä, on kännyköiden tukiasemiin perustuva selvitys sitä, mihin rantatiellä liikkuvat autot oikeasti kulkevat, ja erityisesti kuinka iso osa niistä käyttää Hämeenpuistoa Tampereen keskustan läpiajoväylänä. Tällainen selvitys tehtiin Robbie Williamsin Ratinan konserttiin liittyen, joten miksei myös tällaisiin kaavoitushankkeisiin liittyen?

Jos Amuritunneli toteutuisi, tulisi Hämeenpuistossa keskittyä kävelijöiden olojen parantamiseen. Jalankulkijoita varten voitaisiin rakentaa kortteleiden keskivaiheille kavennettuja kohtia suojateiksi, erityisesti Satakunnankadun ja Satamakadun välillä. Näin liikennevaloilla saadaan edelleen ohjattua autoja olemassaolevissa risteyksissä, mutta kävelijät pääsevät Hämeenpuiston yli entistä paremmin. Positiivisena sivuvaikutuksena kavennetut suojatiealueet ja Hämeenpuistoa ylittävät kävelijät alentanevat autojen nopeuksia koko Hämeenpuistossa. Nopeusrajoitus saisi muutenkin olla max. 30km/h Hämeenpuistossa.

1:<http://tampere.cloudnc.fi/fi->

[FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_30102017/Nasikallion_eritasoliityman_ja_Amuritunn\(3958_8\)](http://tampere.cloudnc.fi/fi-), liite "Näsikallion eritasoliittymä ja Amuritunneli, suunnitelman tilannekatsaus.pdf"

2:http://tampere.liikennetilastot.fi/excels/Keskusta_Vuosi_2017_20180101.xlsm

3:<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projektit/keskustahanke/keskustan-kehittamisohjelma.html>

M4 Yksityishenkilö

Amuritunneli olisi silkkaa rahan haaskuuta. Alueelle pääsee muita reittejä pitkin. On matemaattinen tosiasia, että autoruuhkat vähenevät vain autoilua vähentämällä. Muita liikennemenetelmiä pitää tehdä houkuttelevimmaksi, koska muut välineet vievät vähemmän tilaa kaduilta vrt. henkilöautot ja matkustajamäärät. Liittymä tunnelista tulee johtaa suoraan parkkihalliin, ei kadulle.

M5 Nimetön

Loistava idea muuten, mutta voidaanko liikenteen sujuvuus taata rakennustyömaista huolimatta?

M6 Yksityishenkilö

Jos tunnelityömaa vaikuttaa kielteisesti itsenäisten taloyhtiöiden mahdollisuuteen porata tontilleen maalämpökaivoja ja siten siirtyä edullisempaan lämmöntuotantoon, niin miten kaupunki kompensoi tämän eriarvoistavuuden niille taloyhtiöille ja heidän asukkailleen, jotka eivät saa mahdollisuutta siirtyä edullisempaan lämmöntuotantoon kyseisen amuritunnelin takia?

M7 Yksityishenkilö

Vastustan Amuritunnelin hanketta. Mistä kohdasta Satakunnankatua tuo ajoneuvoliikenteen vähentyminen 15 prosentilla on arvioitu tapahtuvan? Jos vähentyminen tapahtuu Mustalahdenkadusta länteen päin, eikö se ole melko merkityksetöntä? Idässä päin liikenteen määrät tuskin laskevat, jos syöttöliikennettä tulee lisää.

Kenen tarpeita Amuritunnelin on arvioitu palvelevan? Laskelmissa ennustellaan, että valtaosa keskustaan tulevasta liikenteessä ajaisi Rantatunneliin lännestä (Lielähti, Lentävänniemi?). Eikö siinä tapauksessa ole järkevintä odottaa raitiotien vaikutuksia lännestä tuleviin liikennemääriin?

Kaiken kaikkiaan Amuritunneli olisi syytä laittaa jäihin, kunnes raitiotie on saatu käyttöön ja nähdään, miten se vaikuttaa keskustan ajoneuvoliikenteeseen. Näen suurena riskinä helpottaa yksityisautoilijoiden saapumista jo nykyisellään herkästi ruuhkautuville ydinkeskustan länsipuolen kaduille. Voidaanko varmuudella tietää, että yksityisautoilijat suuntaavat maanalaiseen pysäköintiin eivätkä pyöri maan päällä lisäten ilman epäsuhtauksia, melusaastetta ja onnettomuusriskiä heikentäen näin paitsi kaupungissa asioivien, erityisesti siellä asuvien olosuhteita?

Amuritunnelia ei missään tapauksessa tule toteuttaa ja ottaa käyttöön ilman valmista Kunkun parkkia. Tuntuu täysin kaupungin strategian vastaiselta pyrkiä lisäämään Hämeenpuiston ajoneuvoliikennettä. Historiallista kaupunkipuistoa tulisi kehittää täysin toiseen suuntaan. Hyvä alku olisi laskea nopeusrajoitus koko puiston matkalta 30 kilometriin tunnissa ja lisätä nopeusvalvontaa.

Olen ehdottomasti maanalaisten liikennejärjestelyjen kehittämisen kannalla. Kehittämistyötä tulee kuitenkin tehdä maltilla, liikennejärjestelyiden kokonaistilanne huomioiden. Yksityisautoilun vähentymistä tulisi rohkaista kaikin keinoin, ei helpottaa sen käyttöä. Tutkimukset osoittavat, että kun asiat helpottuvat, niiden käyttö lisääntyy. Jälleen tarvitaan raitiotien kaltaisia rohkeita päätöksiä.

M8 As Oy Aktuaari

Voidaanko lähivaikutusalueella porata maalämpökaivoja? Satakunnankadun ja Kortelahden kulmassa As Oy Aktuaari.

M9 Yksityishenkilö

Ensinnäkin: Näsikallion etl ja yhteys Kunkun parkkiin ja Amuritunneli on jaettava kahteen eri kaavaan, jos Kunkun parkin yhteys halutaan tehdä (valitusrumba tiedossa Amuritunnelin takia). Amuritunnelin voi tosin unohtaa näillä seuraavilla. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn strategia 2030 sanoo, että kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta vuoden pitää kasvattaa vuoden 2005 40 prosentista 50 60 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä ja henkilöautomatkojen kulkutapaosuus on vähentynyt vastaavalla määrällä eli 10-20%. Amuritunnelin kaavamateriaalissa sanotaan, että se ei muuta kulkutapaosuutta mihinkään suuntaan. Miten Amuritunneli siis auttaa saavuttamaan tämä tavoite?

Ilmasto- ja energiasstrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrä on lähdeittävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelinhan onkin täysin uusi kulkuväylä, jonka ansiosta ei suljeta yhtä ainutta tietä, eli autoilun kapasiteettia kasvatetaan. On tunnettu fakta, että mitä enemmän autoille on tilaa niin sitä enemmän se lisää autoilua, eli voidaankin olettaa siis automäärien lisääntyvän.

Amuritunnelin hyötykustannussuhde on noin 1.0 tällä tiedolla, joten se ei edes tällä moottoritien hyötylaskentatavalla ole muuta kuin +/-0 hanke. H/K -suhde ei ota kuitenkaan kantaa Hämeenpuiston ja Satakunnankadun alueen heikentyneeseen elinympäristöön ja haittoihin millään tavalla vaan se mittaa vain autoliikenteen aikasäästöjä. Heikentyneen elinympäristön lisäksi kevyen liikenteen matkajat pitenevät liikennevalojen autoille tehtävien optimointien ansiosta. Eli H/K -suhde ei sovi millään tavalla kaupunkiin mittariksi. Jos sen perusteella rakennettaisiin kaupunkia niin kaupunkia ei olisi edes!

Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan että tunnelin ilmanvaihto tehdään erillisenä Rantatunnelin ilmanvaihdoista. Tämä tarkoittaa että tunnelin saasteet on johdettava jostain ulos. Koska maanpäällinen alue on rakennettua kaupunkia niin savupiippuja tulee siis mitä luultavammin Hämeenpuistoon? Alueen asukkaana en halua lisää ilmansaasteita.

Museoviraston RKY-määritelmässä sanotaan: "Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat historian kuvastajia. Kyse on sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa." Hämeenpuiston liikennemäärä kasvaa Satamakatu-Satakunnankatu välillä (joka on n. puolet Hämeenpuiston pituudesta) jopa 40%. Vaikka luvataan että puita ei kaadeta, niin Hämeenpuiston ominaisluonne tai erityispiirteet ovat viihtyisässä puistossa. Kun liikenne meteleineen ja saasteineen lisääntyy noin dramaattisesti, niin se voidaan laskea alueen ominaisluonteen heikentämiseksi ja täten on RKY-käsitystä vastaan.

Mustanlahdenkadun katkaisu on myös suuri heikennyt kevyelle liikenteelle. Keskustaa pitäisi kehittää edelleen jalan kulkevan ihmisen näkökulmasta strategian mukaan. Ja vaikka Satakunnankatu onkin osa keskustakehää niin se ei tarkoita sitä, että keskustakehästä tehdään asuinkelvoton moottoritie. Kaava-aineistossa sanotaan että Amuritunneli parantaa kevyen liikenteen edellytyksiä keskustassa. Miten? Aineistossa ei ole mitään lupauksia tai suunnitelmia kevyen liikenteen parantamiseksi. Ainoat konkreettiset muutokset ovat todella suuria huononnuksia.

Tampereen kaupunki haluaa keskustan alueelle paljon lisää asukkaita ja tiivistää yhdyskuntarakennetta. Jos keskustaa kehitetään vain muualla asuvien näkökulmasta, että muualta tulevat pääsevät autoilemaan keskustaan mahdollisimman helposti, niin se ei lisää keskustan houkuttelevuutta asuinalueena. Muissa kaupungeissa lapsiperheiden lukumäärä on kasvanut keskustan alueella, mutta lapsiperheet eivät kaipaa lisää autoinfraa vaan turvallista ja rauhallista asuinympäristöä, aivan kuten ei-lapselliset perheetkin.

PK-seudulla, jota vastaan Tampere vahvimmin kisaa, ei ole yhtään vastaavia yksityisautoilun helpottamiseen ja kapasiteetin kasvattamiseen johtavia suunnitelmia. Helsinki jopa on muuttamassa moottoriteitä bulevardeiksi. Vaikka Tampere rakentaakin raitiotietä niin kaikki muut hankkeet ovat yksityisautoilun kasvattamiseen ja helpottamiseen johtavia hankkeita. Keskustan alle on tällä hetkellä

suunnitteilla parkkipaikkojen määrän moninkertaistaminen, nyt suunnitellut viralliset hankkeet Kunkku+Hämppi laajennus tarkoittavat yli 2000 uutta parkkipaikkaa. Miksi Tampere ei usko joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen vetovoiman kasvuun, kuten Helsinki ja jopa Espoo tekevät, vaan suunnittelee kaupungin tulevaisuutta edelleen pääosin yksityisautoilun kannalta? Onko liikenne-ennusteissa edes huomioitu raitiotien tuleamista?

M10 Nimetön

Toteamus: kun haluttiin rakentaa Rantatunneli, jotta liikenne ohjautuu sujuvasti pois keskustasta -> autoittaa keskustan, eikö nyt voitaisi todeta: "on myöhäistä rypistää kun p*t on housuissa" ja jättää maanalainen liittymä rakentamatta? Hermostuttaa, kun äänestäjiä aina höynäytetään. Ei tuotu esiin, että liittymä on välttämätön Rantatunnelin ohella. Nyt sitten runnetaan tämä ratkaisu väkisin läpi, kun sitä ei uskallettu Rantatunnelinkustannuksiin liittää. Tee tai äänestä niin tai näin, aina on väärin päin. Voihan...

M11 As Oy Amurin Hurmuri (1)

- Maisemointi välillä Kortelahdenk.-Hämeenpuisto
- Ilmansaasteiden hallinta suuaukolla
- Pelastusteiden varmistaminen esim. Satakunnankatu 33

M12 Yksityishenkilö

Hanke lienee hyvin tarpeellinen, hyvä! Toivomuksena ainoastaan, että Satakunnankadun ja Kortelahdenkadun puut korvataan tarpeeksi isoilla uusilla puilla Hämeenpuiston tapaan.

M13 Nimetön

En kannata tunnelia. Liian paljon haittaa lähiasukkaille, kallis, kaupunki velkaantuu muutenkin rajusti.

M14 Yksityishenkilö

Tutustuttuani karttapalvelu Oskarissa Tampereen keskustan väestötiheystietoihin (Väestötiheys as/ha 2014), kyseenalaistan vahvasti ajatukset Amuritunnelin rakentamisen takana. Miksi tuoda ilmansaasteita, melusaastetta ja kevyttä liikennettä haittaavia autoja Tampereen keskustan tiheimmin asutetun risteuksen alueelle?

Miksi keskustan kaavoituksessa ei pyritä vähentämään entisestään kaikkea kolmea asumismukavuutta ja alueen arvoa heikentävää seikkaa tällaisella tiheään asutetulla alueella?

Kunkun parkin rakentaminen olisi alueelle hyväksi, mutta jättäkää Amuritunneli rakentamatta. Kunkun parkki olisi riittävällä tavalla saavutettavissa rantatunnelin kautta.

Jos Kunkun parkki yhdistettäisiin Hämppiin, olisi sinne myös jo valmis yhteys Ratapihankadulta. Näin maanalainen parkkiverkosto olisi hyvin saavutettavissa joka puolelta Pirkanmaata ilman keskustan tiheimmin asutun alueen pilaamista.

[1]: Kuvankaappaus otettu 2018.01.21 osoitteesta https://kartat.tampere.fi/oskari?zoomLevel=9&coord=327944.66825_6822290.74555&mapLayers=6+100+raster,627+60+vaesto2014_asukasta_hehtaarilla_10x10m_contour_SLD&showMarker=true

M15 As Oy Hämeenpuisto 17-19

Vastustamme nykyistä suunnitelmaa Amurintunnelin rakentamiseksi seuraavin perustein:

1. Asumisen laadun heikkeneminen tunnelin suulla ja Hämeenpuistossa

Amurintunnelin suunniteltu suuaukko Satakunnankadulla Kortelahdenkadun ja Hämeenpuiston välissä tulee lisäämään merkittävästi liikennettä Hämeenpuiston ja Satakunnankadun risteyksessä sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun eteläpuolella. Samat alueet ovat Tampereen väestötiheyskartalta (<http://kartat.tampere.fi/oskari>) katsottuna Tampereen tiheimmin asuttuja kortteleita. Lisääntyvän liikenteen asumiselle aiheuttamat haittavaikutukset, eli heikentynyt ilman laatu ja lisääntynyt melu, kohdistuvat näin suurimpaan mahdolliseen ihmismäärään. Emme voi välttyä mielikuvulta, että kaupunki asettaa tässä muualla asuvien yksityisautoilun helpouden tunnelin vaikutusalueella asuvien satojen ihmisten terveyden ja asumisen laadun edelle.

2. Haitat kevyelle liikenteelle

Liikenteen lisääntyneen volyymin vuoksi jalankulkuympäristö tulee heikkenemään pidentyneiden punaisten jalankulkuvalojen ja uusien ajokaistojen aiheuttaman estevaikutuksen sekä lisääntyvän melun ja pakokaasujen vuoksi. Alueella asuvien lisäksi heikentyneestä jalankulkuympäristöstä kärsivät kaikki Hämeenpuistoa kulkureittinä käyttävät. Hämeenpuiston ympäristössä asuvat liikkuvat pääosin jalkaisin ja Hämeenpuisto on suosittu kulkureitti, joten jalankulkumäärät ovat suuret. Hämeenpuisto on myös pyöräilyn pääreitti pohjois-eteläsuunnassa.

3. Haitat kivijalkamyymälöille

Hanke tulee aiheuttamaan haittaa Hämeenpuiston varren kivijalkatiloissa toimiville yrittäjille. Heikentynyt jalankulkuympäristö ja lisääntynyt liikenne tulee karkoittamaan erityisesti jalkakäytävien jalankulkijoita. Lisäksi hankkeen myötä kadun varren parkkipaikat tulevat häviämään Hämeenpuiston lisäkaistojen tieltä. Tämä tekee asioinnin liiketiloissa hankalaksi sekä kävellen että autolla. Kannatamme läntisen keskustan liikenteen suunnittelua sellaiseksi, että sekä liikenne että pysäköinti tapahtuisivat mahdollisimman suurissa määrin maan alla. Jos Näsinkallion eritasoliittymästä olisi pääsy ainoastaan Kunkun parkkiin, tekisi se parkkihallin käytön helpoksi ja houkuttelevaksi verrattuna maan pinnalla oleviin pysäköintipaikkoihin. Samalla pysäköintipaikkojen etsimisestä johtuva liikenne keskustan kaduilla vähenisi. Jos Kunkun parkista toteutettaisiin heti pitkä versio, palvelisi se koko läntistä keskustaa ja muodostaisi käytännössä maanalaisen kadun keskustan poikki. Tämä olisi todellista tulevaisuuden suunnittelua, jonka hyödyistä keskustan asukkaat olisivat varmasti tyytyväisiä. Tuntuu melkoiselta tuhlaukselta, että Hämeenpuisto, kaupungin hienoin puistoesplanadi, uhrataan pelkäksi läpikulkuliikenteen väyläksi.

M16 Yksityishenkilö

Näsikallion eritasoliittymä ja Kunkun parkki ovat perusteltuja hankkeita, mutta sikäli kun Tampereen keskustaa halutaan kehittää entistä houkuttelevammaksi ja viihtyisämmäksi, Amuritunneli on syytä unohtaa. Se lisää liikennettä Amurissa ja laskee asumisviihtyvyyttä, se haittaa kevyttä liikennettä ja jos keskustaan on pakko päästä autolla, keskustaan pääsee muuta reittiä.

M17 Yksityishenkilö

Kuljen päivittäin autolla Satakunnankatua ja kävellen Mustanlahdenkatua. Kaavassa Satakunnankadun suojatiet Mustanlahdenkadun kohdalla on poistettu ja osittain siirretty sillaksi tunneliaukon päälle. Satakunnankatu mustanlahdenkadun kohdalla on ollut havaintojeni mukaan vilkkaat ylityspaikka Hämeenpuiston ja Pirkankadun välisellä osuudella. Mustanlahdenkatu myös erittäin vilkas jalankulkuväylä etelä- pohjoissuunnassa kun siinä sijaitsee 2/3 Amurin ruokakaupoista sekä kahvila, ruokapaikka ja Metson pääkirjasto.

Toivoisin kiinnittämään suojatiesillan kohdalla huomiota kevyen liikenteen pitämiseksi sujuvana. Esim. siltä tulisi olla tarpeeksi leveä mahdollisimman lähellä mustanlahdenkadun risteystä. Voisiko tunneliaukko olla jyrkempi tai alkaa aikaisemmin, jotta suojatie olisi lähempänä nykyistä kohtaa? Muuten oletan että ihmiset jatkossa ylittävät siitä missä sujuvinta, oli siinä suojatie tai ei.

M18 As Oy Dosentti

Kaavan esittämä tunneliratkaisu on mahdollinen, jos Puuvillatehtaankatu muutetaan kaksisuuntaiseksi välillä Mustanlahdenkatu- Hämeenpuisto. Tällöin Mustanlahdenkadun pohjoispää ei kärsi Satakunnankadun liittymän muutoksista. Eteläpäästä vastaavasti palvelee Puutarhakatu. Vaihtoehtoisesti luiska ja betonitunneli mahtuisivat hyvin Kortelahdenkadun ja Sotkankadun väliselle alueelle, jolloin ei tulisi häiriötä Satakunnankadun ja Mustanlahdenkadun risteykseen.

Asunto Oy Dosentti, Kortelahdenkatu 7, edellyttää, että sen tontilla IV/37/11 olevaa rakennusta tarkkaillaan, ennen rakennustyön aloittamista, työn aikana ja sen jälkeen, ainakin painuma- ja tärinämittauksin. Kaikki korttelin 37 rakennukset on perustettu maanvaraisesti, joten pohjaveden korkeusmuutoksilla saattaa olla vaikutusta painumiin. Mainittakoon, että Mustanlahdenkatu 3 sisäpihalla olevassa pohjaveden tarkkailuputkessa on havaittu huomattavia vaihteluita jo Rantatunnelin rakennustyön johdosta.

M19 As Oy Puistolinna

Asemakaava 8676 on valmistelussa ja siihen liittyvät osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä luonnosvaiheen dokumentit ovat nähtävillä 4.1.-1.2.2018. Mainittu asemakaava, tultuaan voimaan, sallii maanalaisen rakentamisen ja sen pohjalta rakennettaneen aikana ns. Amurin tunneli, josta on ajoyhteys Rantatunneliin ja mahdollisesti rakennettavaan Kunkun parkkiin.

Rantatunnelin rakentamisen jälkeen on todettu mittauksilla, että pohjaveden pinnan taso on laskenut huomattavasti Rantatunnelin eteläpuolella. Uuden tunnelin rakentaminen oletettavasti laskee edelleen pohjaveden pinnan tasoa.

Asunto Oy Puistolinnan hallitus tuo tietoonne, että kiinteistön 105-70-5 rakennus on suurelta osin perustettu puupaalujen varaan ja että säilyäkseen kunnossa puupaalujen tulee olla jatkuvasti pohjaveden pinnan alapuolella. Asunto Oy Puistolinna on suorittanut usean vuoden ajan pohjaveden pinnan tason mittauksia kahdesta pisteestä rakennuksen alla varmistaakseen, että vedenpinta on tarpeeksi korkealla.

Asunto Oy Puistolinnan hallitus edellyttää, että Amurin tunnelin ja Kunkun parkin kaavasuunnittelussa, rakennussuunnittelussa ja rakentamisessa huomioidaan kaikissa vaiheissa läheisten rakennusten erikoispiirteet, kuten Asunto Oy Puistolinnan puupaalut ja niiden vaatima pohjaveden pinnan taso.

Mikäli mainittujen hankkeiden rakentamisvaiheessa tai sen jälkeen pohjaveden pinnan tasossa tapahtuu muutoksia, jotka aiheuttavat riskin puupaalujen kantavuudelle Asunto Oy Puistolinna varaa itselleen oikeuden vaatia korvaus aiheutetusta vahingosta ja rakenteiden mahdollisesti vaatimasta korjauksesta.

M20 Yksityishenkilö

Olen tutustunut kaupungin suunnitelmiin etenkin Amurintunnelin rakentamisesta ja seuraavassa kommenttejani mahdollisen Amurintunnelin Satakunnankadun suuaukon välittömällä lähivaikutusalueella asuvan ja tamperelaisen veronmaksajan näkökulmasta.

1) Mahdollisen rakennusajan haitat

Rantatunnelin rakentamisen kokemuksista voidaan suoraan vetää johtopäätökset, että Amurintunnelin rakennusaika on suhteellisen pitkä (useita vuosia) ja sinä aikana tulee olemaan jatkuvia ja mahdollisesti merkittäviäkin vaikutuksia lähivaikutusalueen asukkaisiin ja rakennuksiin. Jatkuvat räjäytykset aiheuttavat päivittäisiä meluhäiriöitä pitkän aikaa lähivaikutusalueen asukkaille ja muille käyttäjille. Meluhäiriöiden lisäksi rakennuksiin kohdistuva tärinä voi aiheuttaa jopa vaurioita rakennusten perustuksiin ja muihin rakenteisiin (halkeamat) sekä rikkoa mm. asukkaiden tietokoneiden ja esim. digiboksien kiintolevyjä. Tästäkin on kokemuksia Rantatunnelin rakentamisesta. Pitkä rakennusaika laskee varmasti ainakin väliaikaisesti lähivaikutusalueella olevien asuntojen arvoa, sillä asunnon myyminen käypään markkinahintaan maanalaisen rakennustyömaan vierestä voi olla käytännössä mahdotonta.

2) Amurintunnelin vaikutus lähivaikutusalueelle ja lähialueelle

Mahdollisen tunnelin valmistuttua, tulee liikenne Amurintunnelin suulla Satakunnankadulla sekä lähialueen muilla kaduilla lisääntymään, ehkä jopa moninkertaisesti nykytilanteeseen verrattuna. Lisäksi ruuhkautumisen mahdollisuus tulee kasvamaan, kun liikenne tunnelin suuaukolla puuroutuu. Näin ollen meluhaitat sekä ilmansaasteet alueella tulevat kasvamaan entisestään nykyiseen verrattuna. Tämä laskee tietysti olennaisesti asumismukavuutta ja -viihtyisyyttä, sekä näin ollen myös asuntojen arvoa. Amurintunnelin aiheuttamasta liikennemäärien lisääntymisestä alueella ei ole muuta kuin haittaa asukkaille. Käytännössä liikenneyhteydet eivät parane yhtään asukkaiden näkökulmasta. Enkä näe että mitenkään olennaisesti juuri kenekään näkökulmasta.

3) Tarpeellisuus ja kustannukset yhteiskunnalle

Tamperelaisena veronmaksajana en näe Amurintunnelin rakentamisessa mitään hyötyjä. Kustannukset hyötyihin nähden vaikuttavat täysin olemattomilta. Mikäli näitä suunnitelmia aiotaan vielä edistää, tulisi ensin vaatia laadittavan erittäin tarkat hyötylaskelmat näistä. Vastaavia mitä raitiotien rakentamisesta aikanaan laadittiin. Nämä hyötylaskelmat tulisivat perustua todellisiin, tutkittuihin lähtöarvioihin, eikä johonkin hatusta heitettyihin arvioihin esim. liikennemäärien kasvusta. Lisäksi, kaikki nämä suunnitelmat tulisi jäädyttää täysin siihen asti, että raitioliikenne Tampereella on otettu käyttöön ja sen vaikutukset koko kaupungin liikenteeseen ja yksityisautoilun määriin olisi saatu tutkittua. Ja vasta tämän jälkeen näiden kerättyjen tietojen perusteella tehdä ne hyötylaskelmat Amurintunnelista. Koska on aivan selvää, että raitiotien vaikutus liikenteeseen tulee olemaan suuri, niin joukkoliikenteeseen kuin yksityisautoiluunkin. Ilman täsmällisiä hyötylaskelmia en katso että suunnitelmia voidaan millään tavalla edistää. Kustannuslaskelmistakin huolimatta on täysin mahdollista, että maanalaisen rakentamisen kustannukset karkaavat käsistä ja ylittävät kaikki arviot. Veronmaksajien rahat tulisi käyttää tuottavammin muihin liikennesuunnitelmiin. Paljon tuottavampia liikenneratkaisuja olisi kehittää kevyttä liikennettä ja pyöriteitä etenkin, sekä joukkoliikenteen sujuvuutta. Kun tuhlata verorahoja maanalaiseen yksityisautoiluun.

Maanalaisen ajoyhteyden rakentaminen Rantatunnelista Amuriin on täysin turhaa, erittäin kallista ja riskialtista, sekä kaikkien tamperelaisien veronmaksajien rahojen hukkaanheitämistä. Se ei myöskään tule ratkaisemaan muita keskustan liikenteen puuroutumisen ongelmia, päinvastoin: aiheuttaa niitä mahdollisesti vain lisää. Ei ole mitään järkeä keskittää autoliikennettä tarkoituksella Satakunnankadun ja Hämeenpuiston kulman alueelle.

Katson siis, että Amurintunnelin mahdollisesta rakentamisesta ei ole kuin haittaa Amurintunnelin suuaukon lähivaikutusalueen asukkaille ja taloyhtiöiden osakkaille. Asumisviihtyvyys tulee varmasti laskemaan ja riskit mm. asuntojen arvon alenemisesta tulevat kasvamaan merkittäviksi. Näin ollen ehdotan, että näiden suunnitelmien eteneminen keskeytettäisiin nyt kokonaan, vähintäänkin siihen saakka kunnes saatavilla on raitiotieliikenteen aloituksen jälkeen kerättyä todellista liikennemäärä- ja muuta dataa.

M21 As Oy Satahovi, As Oy Mustalahdenkatu 24, As Oy Amurin Hurmuri, As Oy Amurinportti, As Oy Puistolinna

Allekirjoittaneet asunto-osakeyhtiöt vastustavat voimakkaasti Amuritunnelin eli Rantatunnelin katuyhteyden sijoittamista luonnoksissa esitetyllä tavalla ja esittävät katuyhteyden, mikäli sellainen katsotaan tarpeelliseksi, sijoittamista paremmin keskustaa palvelemaan paikkaan. Olemme huolissamme asuntojemme arvon putoamisesta, saavutettavuuden oleellisesta heikkenemisestä, ilman laadun heikkenemisestä, melun lisääntymisestä ja asuinalueen rauhallisuuden katoamisesta. Tilaisuudessa 18.1. tehdyssä äänestyksessä valtaosa paikalla olleista vastusti tunnelin rakentamista ehdotetusti.

Asiakastilaisuudessa 18.1.2018 menttiin suoraan Amuritunneli-vaihtoehtoon perustelematta sen valintaa tarkastelussa olleista seitsemästä vaihtoehdosta. Sama asia tulee esille kaupunginhallituksen suunnittelukokouksen 13.3.2017 pöytäkirjasta: "Ajoyhteys katuverkkoon osoitetaan yleissuunnitelmassa Satakunnankadulle" (periaate 4). Olisimme odottaneet kaupunginhallituksen perusteluja Satakunnankadun valinnalle seitsemästä tarkastellusta vaihtoehdosta. Niissä oli useita Amuritunnelin kanssa hyvin tasa-arvoisia vaihtoehtoja .

Vastustamme Amuritunneli-vaihtoehtoa seuraavista syistä:

1. Vaihtoehto lisää rajusti Satakunnankadun ja Hameenpuiston risteuksen liikennettä eli liikenne painottuu vain yhteen risteykseen. Sen sujuvuus edellyttää liikenteen ohjauksen painottamista autoliikenteelle, mikä heikentää keskusta-alueella tärkeän jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.

2. Vaihtoehto sumentaa ja vaikeuttaa voimakkaasti Hameenpuiston länsipuolisen ja Pirkankadun pohjoispuolisen asuinalueen, erityisesti Mustalahdenkadun liikennettä huomioiden sekä jalankulku ja pyöräily että autoliikenne.

- Sekä tunneliin että omalle tontille pääseminen edellyttävät autolla jopa useiden kortteleiden kiertämistä.

- Tunneliaukon takia pyöräily ja jalankulku (mm. koulumatkat) erityisesti Mustalahdenkadulla vaikeutuvat oleellisesti, samoin palvelujen saavutettavuus ja turvallisuus.

- Sumputus tuo ongelmia myös suunnitellulle Amurin täydennysrakentamiselle.

3. Hameenpuiston liikenteen voimakas kasvu vähentää Hameenpuiston arvoa valtakunnallisesti arvokkaana kulttuuriympäristönä {RKY 2009} . Hameenpuiston kehittämismahdollisuudet viher- ja virkistysalueena sekä kävelykeskustana ja hitaan liikkumisen alueena heikkenevät oleellisesti. Tämän vaihtoehdon rakennettavuuden merkitys Hameenpuistoon on samaa luokkaa kuin Hameenpuisto-vaihtoehdossa, jossa asia oli merkitty punaisella eli hyvin negatiivisena. Ainoa punainen koko vaihtoehtotarkastelussa.

4. Katuyhteyksien sijoituspaikkojen vertailussa Amuritunneli-vaihtoehtoa pidettiin kalliina. Esillä on ollut yli 50 milj.euron kustannusarvio. Tulee kysyä saadaanko hyötyjä vastaavasti, kun haitat huomioidaan täyspainoisesti.

5. Näemme, että katuyhteys, mikäli sellainen katsotaan tarpeelliseksi, sijoitettaisiin lähelle työpaikkoja ja palveluja, ei asuinalueelle. Amuri on pääasiallisesti asuinalueita.

6. Kunkun parkin rakentaminen on allekirjoittaneiden taloyhtiöiden mielestä oleellisesti tärkeämpi kuin pelkkä katuyhteys. Autojen saaminen maan alle tulee olla ensisijainen tavoite keskustassa. Se merkitsee myös pääsyä Kunkun parkkiin Tammerkosken länsipuolella Hameenkadun sekä etelä- että pohjoispuolelta, ei vain Rantatunnelista ja Hämpin parkista. Amuritunneli palvelisi heikosti erityisesti läntisen keskustan yhteytenä Kunkun parkkiin.

7. Olemme huolissamme liikehuoneistojen saavutettavuudesta ja liikkumisen helppoudesta, kävellen, pyörällä, autolla ja bussilla. Kiinteistöillemme liiketilöiden saavutettavuus ja haluttavuus ovat tärkeitä, tahdomme pitää tilat vuokrattuina ja pysäköintijärjestelyt maltillisina. Pysäköintimahdollisuudet tulisivat poistumaan kokonaan mm. Satakunnankadulta Mustalahdenkadun ja Kortelahdenkadun väliltä vaikeuttaen sekä asiointia että asukas-pysäköintiä.

M22 As Oy Amurin Hurmuri (2)

Pidämme hanketta kohtuuttomana Satakunnankadulle suunnitellun Amuritunnelin aiheuttaman liikenteen lisäästä ja sen myötä lähivaiikutusalueen asukkaille ja kiinteistöille aiheutuvaa saaste- ja liikennemelukuormaa seuraavin perustein:

Täydennys- ja lisäkerrosrakentaminen korttelissa VIII Tampereen kehityssuunnitelmien mukaisesti ja Kaupunkikaavoituksen toimenpiteiden seurauksena on VIII korttelissa (Satakunnankatu-Hameenpuisto-Puutarhakatu-Mustalahdenkatu) ryhdytty korttelin asuntoosakeyhtiöiden toimesta hyvinkin laajoihin ja vaativiin kehityshankkeisiin tarkoituksena lisätä huomattava määrä asuntoja ja tiivistää Tampereen kaupungin asettamien tavoitteiden mukaisesti korttelin käyttöä likimain 100:lla uudella asunnolla. Taloudelliset panostukset eivät ole olleet lainkaan pienet.

Tampereen kaupunki ei ole yllämainitun korttelin VIII täydennysrakennushankkeen yhteydessä tai aikana esittänyt, että korttelin eteen Satakunnankadulle tullaan sijoittamaan tunnelin suuaukko. Tässä asiassa aikajänne on ollut täysin riittämätön kun tietoa kaupungin muista korttelia koskevista hankkeista mm. Amuritunneli ei ole ollut minkäänlaista tietoa korttelia koskevan kaavamuutoksen toteutusvaiheessa eikä korttelin rakennuslupien käsittelyaikana sen paremmin.

Voisi olettaa, että Tampereen kaupunki tukisi korttelin täydennysrakentamista kaikin tavoin muutoinkin kun korttelin kaavamuutoksella mm alueen yleistä viihtyisyyttä korostavilla toimilla.

Tässä tapauksessa Tampereen kaupungin toiminta, ohjata yli 5000 ajoneuvoa lisää nykyiseen 5000 ajoneuvon liikennemäärään on täysin yllättänyt kyseisen korttelin yrittäjät, asukkaat ja taloyhtiöt. Viihtyisyyttä ajetaan alas ohjaamalla lisäliikennettä käsittämättömässä määrin kortteliin tuoden melua ja saastetta korttelin alueelle.

Edellä mainitut, hyvinkin negatiiviset seuraukset tunnelin suuaukon johdosta eivät voi olla vaikuttamatta nyt jo korttelin uusien, valmistuneiden asuntojen arvoon sekä myynnissä olevien asuntojen osalta menekkiin.

Sama kohtuuttomuus pätee korttelin ja naapurikorttelien kaikkien asuntojen arvoa mietittäessä.

On todella tapahtunut suunnittelussa suuri virhe, ensinnäkin ajatellun suuaukon sijoituksessa ja toiseksi ajankohdan valinnassa asian julkistamisen osalta. Vaadimme hankkeen osalta parempaa Amurin ja Hämeenpuiston asukkaiden huomioimista.

Suunnittelun perusteena on ollut, että muutaman vuoden kuluttua tunnelin suuaukon liikenne on 11.000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pelkästään hiilidioksidimäärä, joka asuinalueelle purkautuu tunnelihaarasta on tonni vuorokaudessa. Hanke lisätunnelin rakentamisesta Satakunnankadulle on jo tässä vaiheessa aiheuttanut asuinalueena Amuriin negatiivisesti ja sen suunnittelu tulisi välittömästi pysäyttää tässä muodossa.

M23 Yksityishenkilö

Lainaus pormestariohjelmasta:

"Näsinkallion maanalaisen eritasoliittymän toteuttaminen kytkeytyy Viiden tähden keskusta - kehitysohjelman kokonaiskuvaan keskustan kehittämisestä. Eritasoliittymän tarve selvitetään ja hanke toteutetaan kustannus-hyötyarvioon nojaten."

Kustannus-hyötyarvio pitää tehdä myös vaihtoehdosta, jossa Näsikallion eritasoliittymästä ei tehdä yhteyttä katuverkolle. Arviota pitää myös verrata muihin hankkeisiin, joiden tarkoitus on parantaa liikkumista Tampereella sekä niiden kustannus-hyötyarvioihin. Hyviä vertailukohtia ovat esimerkiksi Hatanpään valtatie joukkoliikennekaistat, laadukkaan pyöräilyväylän rakentaminen Hervantaan koko matkalle ja laadukkaat pyöräilyväylät Koiliskeskukseen, Tesomalle/Epilään sekä Kaukajärvelle ja pyöräilyn väylien selkeyttäminen sekä jatkuvuuden parantaminen. Väylien selkeyttäminen ja jatkuvuus ovat myös mukana pormestariohjelmassa.

Lisäksi kustannus-hyötyarviossa on laskettu matka-aikojen lyheneminen selvästi vain positiiviseksi, vaikka matka-aikojen lyheneminen kasvattaa tehtyjen matkojen pituutta, jolloin omalla autolla tullaan kauempaa keskustaan. Tämä taas edistää yhteiskuntarakenteen hajaantumista.

Hämpin parkin valmistumisen jälkeen pintapysäköintiä ei juurikaan ole vähennetty Tammerkosken itäpuolella. Kunkun parkin suunnitelmiin pitääkin liittää suunnitelma siitä, millä toimilla ja minkälaisella aikataululla läntisen keskustan liikennettä ja pintapysäköintiä vähennetään.

M24 Yksityishenkilöt

Me allekirjoittaneet haluamme antaa palautetta Amuritunnelin suuaukon sijoituspaikasta ja sen vaikutuksista lähikortteleiden asukkaisiin.

Kuten asukastilaisuudessa huomasimme, tuskin kukaan suuaukon vaikutusalueen asukkaista sen sijoituspaikkaa piti hyvänä. Se sijoittuu liian lähelle Hämeenpuiston ja Satakunnankadun risteystä vaikeuttaen oleellisesti jalankulkua ja muuta kevyttä liikennettä risteyksessä, koska liikenteen sujuvuuden tähden liikennevalot on kuitenkin priorisoitava tunneliliikenteen eduksi.

Kaupungin sivuilla on vertailu alussa olleiden seitsemän tunnelivaihtoehdon välillä. Vertasimme Satakunnankadun ja Hämeenpuiston vaihtoehtoja ja merkkasimme kohta kohdalta, kumpi on parempi. Hämeenpuiston vaihtoehto olisi yhtä hyvä tai parempi kaikissa kohdissa.

Tuskin Hämeenpuiston kulttuurihistoriallinen arvo molemmin puolin olevasta rampista kovasti kärsii.

Vaihtoehtojen suhde keskustan strategiseen osayleiskaavaan:

- Hämeenpuisto – yleiskaavan liikennetavoitteiden mukainen.

- Satakunnankatu – ei ole täysin yleiskaavan mukainen, lisäksi tämä sijainti haittaa huomattavasti mm. alueen asukkaiden, liikkeiden asiakkaiden ja koululaisten liikkumista kaikilla tavoilla. Tunneliin ajaminen ja tunnelista poistuminen lisäävät kortteliliikennettä huomattavasti, kun se taas Hämeenpuisto-vaihtoehdossa ei vaadi niin paljon kiertämistä.

Miksi haitta asumiselle olisi muka Hämeenpuistossa suurempi kuin Mustanlahdenkadulla??? Satakunnankatu-vaihtoehdossa vain tonteilleajo on merkitty haitaksi, eiköhän tunnelin käyttö aiheuta häiriötä asukkaille Satakunnankadulla yhtä paljon kuin Hämeenpuiston varrella. Lisäksi on suuaukosta johtuva turha kortteliralli jotta tunnelista pääsee tonteille ja päinvastoin.

Asumme as.oy Hämeenpuisto 16/ Mustanlahdenkatu 19 talossa. Pihastamme liikennöidään sekä puiston puolelle, että Mustanlahdenkadulle, jonne varsinkin isompien autojen on pakko ajaa (Hpuiston puoleisen kongin mataluuden vuoksi). Siinäkin suhteessa alueella liikennöiminen vaikeutuu entisest. Onko ajateltu, kuinka Satakunnankadun liikenne itäänpäin sujuu, kun tunnelista poistuva haluaa kääntyä Hämeenpuistoon oikealle ja Pispalasta Satakunnankatua ajava on menossa suoraan Satakunnansillalle? Saako oikeanpuoleista kaistaa ajaa suoraan(ja estää tunnelista tulevan kääntyminen) vai pitääkö yrittää päästä vasemmanpuoleiselle kaistalle? KOLISEE!!

Liikenne jakaantuisi tasaisemmin Hämeenpuisto-vaihtoehdossa kuin Satakunnankadun liittymässä. Kannattaisiko harkita uudelleen, tarvitaanko Amuritunnelia lainkaan vai voisiko jo olemassa olevaa maanalaista kiertoliittymää hyödyntää tarpeellisen Kunkun parkin rakentamisessa.

Toivomme todella, että asia otettaisiin vielä perusteelliseen harkintaan ja otettaisiin asukkaiden mielipiteet oikeasti huomioon.

M25 Urbaani Tampere ry

Urbaani Tampere ry ilmoittaa olevansa osallinen kaavaan nro 8676 ja lausuu hankkeesta tässä vaiheessa seuraavaa:

ONKO HANKE VALTUUSTON ITSENSÄ ASETTAMIEN OHJELMIEN MUKAINEN?

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn strategian 2030 mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta tulee kasvattaa vuoden 2005 40 prosentista vuoteen 2030 mennessä 50-60 prosenttiin. Samalla henkilöautomatkojen kulkutapaosuutta tulee vähentää vastaavalla määrällä eli 10-20%. Amuritunnelin kaavamateriaalissa arvioidaan, että kulkutapaosuudet eivät tule muuttumaan. Tunnelin päätehtävä on kuitenkin yksityisautoilun sujuvoittaminen.

Amuritunnelin suuaukon suunnitelmassa olevat Mustanlahdenkadun katkaisu, liikennevalojen optimointi tunnelista tulevan autovirran valittamiseksi ja lisäkaistat Hämeenpuistossa tulevat heikentämään kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta suuaukon ympäristössä ja Hämeenpuistossa. Alue on tiheästi asuttua ja autokanta suhteessa asukasmäärään on vähäinen, joten jalankulku on yleisin tapa liikkua. Hanke tulee hankaloittamaan tuhansien ihmisten päivittäistä liikkumista.

Amuritunneli on näin ristiriidassa strategian tavoitteiden kanssa sujuvoittaessaan yksityisautoilua kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella.

Ilmasto- ja energiastrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrän on lähdeittävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelihan onkin täysin uusi kulkuväylä, jonka ansiosta ei suljeta yhtä ainuttakaan tietä, eli autoilun kapasiteettia kasvatetaan. On tunnettu fakta, että mitä enemmän autoille on tilaa niin sitä enemmän se lisää autoilua, eli automäärien voidaan olettaa lisääntyvän.

TALOUS

Amuritunnelin ja Näsinkallion ETL:n hinta-arvio on tällä hetkellä 54 miljoonaa euroa. Hyöty-Kustannus-suhteeksi on laskettu suunnilleen 1,0. H/K-suhteessa on laskettu taloushyödyksi autojen nopeutuneet matka-ajat, mutta kevyelle liikenteelle aiheutuneita matkojen pidennyksiä laskentakaava ei huomii.

Myös onnettomuuskustannusten vähentäminen on laskettu taloushyödyksi. Missään ei ilmeisesti kuitenkaan eritellä, kuinka paljon vähemmän onnettomuuksia tunnelin alueella tapahtuu nykyiseen verraten, vai vähenevätkö ne todellisuudessa lainkaan.

On myös huomioitava, että autoilijan säästämästä muutamasta minuutista ei kukaan maksa oikeasti kenellekään mitään. Tähän laskennalliseen vääristymään ollaankin juuri puututtu myös laskentamallin tuottaneessa LVM:ssa ja se on juuri uudistumassa paremmin totuutta vastaavaksi.

VAIHTOEHTOTARKASTELUT TEHTÄVÄ

Noin 50-55 miljoonalla eurolla saisi 0,7 km autotunnelin sijaan esimerkiksi 5-6 km raitiotierataa pysäkkeineen, tai vaikkapa noin 6 km lisäraidetta kaupunkijunille sisältäen 8-10 uutta seisaketta. Tai sitten raha voitaisiin käyttää näiden raidehankkeiden osien ja autoilun kevyempien hankkeiden yhdistelmään, jolla todennäköisesti saataisiin samalla rahalla merkittävästi laajemmat ja pitkäaikaisemmat hyödyt sekä autoliikenteelle, kestäväälle liikenteelle että myös maankäytölle, joka tuottaa kaupungille varmaa ja huomattavaa tuloa. Näin kalliissa hankkeessa on siis syytä selvittää kaikki eri vaihtoehdot ja eri vaihtoehtojen yhdistelmät. Erillisiä "ohituskaistoja" rahanjaossa ei nykyisten jakamattomien arvojen aikana pidä olla enää yhdellekään hankkeelle.

PUISTON LUONTEEN MUUTTUMINEN

Amuritunnelin vaikutukset Hämeenpuistoon ovat myös suuret. Hämeenpuiston liikennemäärä kasvaa Satamakatu-Satakunnankatu välillä jopa 40%. Vaikka puita ei ainakaan tässä vaiheessa olla kaatamassa, muuttuu puiston luonne kasvavan liikenteen tuoman melun ja päästöjen myötä melko viihtyisästä esplanadista läpikulkuliikenteen ajoväyläksi. Samalla menetetään lopullisesti mahdollisuus kehittää Hämeenpuistosta Helsingin Esplanadin veroista virkistysaluetta. Huomattakoon, että Helsingissä vastaavaa esplanadia ollaan juuri muuttamassa kävelykaduksi toiselta laidaltaan (Pohjois-Esplanadi).

YHTEENVETO

Amuritunneli nyt esitetyssä muodossaan on kaupungin julkilausutun strategian vastainen, Suomen ilmastostrategian vastainen, kulkutapaosuuksien kehityksen kannalta negatiivinen, tiheästi asutun kaupunginosan ilmanlaatua heikentävä ja melutasoa nostava, pilaa Hämeenpuiston kehittämisen potentiaalia, on kallis, ja jo vanhentuneiden kannattavuuslaskelmien perusteellakin vain juuri ja juuri kannattava. On selvää, ettei tätä hanketta tule viedä eteenpäin tähän asti annetuilla tiedoilla, eikä ilman laajoja vaihtoehtoisia taloustarkasteluja eri hankkeista tai niiden yhdistelmistä.

M26 Pirkanmaan Osuuskauppa / Koy Portinvartija

Allekirjoittanut kiinteistöosakeyhtiö vastustaa voimakkaasti Amuritunnelin katuyhteyden sijoittamista Amuritunnelin osallistumis- ja arviointisuunnitelmien luonnoksissa (nähtävilläoloaika 4.1.-1.2.2018) esitetyllä tavalla. Kiinteistöosakeyhtiö on huolissaan liiketilojen saavutettavuuden merkittävästä huononemisesta poistuvien ajoyhteyksien myötä, Satakunnankadun varrella sijaitsevien asiakaspysäköintipaikkojen poistamisesta, ohikulkevan ajoneuvoliikenteen määrän kasvusta kiinteistön välittömässä läheisyydessä, jalankulkuyhteyksien hankaloitumisesta, ilman laadun huonontumisesta, kiinteistön kehittämismahdollisuuksien heikkenemisestä ja kiinteistön arvon alenemisesta, mikäli Amuritunneli toteutuu asemakaavan nro 8676 osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Kiinteistöyhtiö esittää katuyhteyden sijoittamista lähemmäksi ydinkeskustaa, paremmin liikennettä palvelevaan paikkaan ja lähemmäksi Kunkun parkin suunniteltua sijaintia. Ajoyhteys olisi yhtiön näkemys mukaan toteutettavissa Hämeenpuiston pohjoisosaan siten, että puiston kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti tärkeät arvot eivät merkittävästi vaarantuisi. Ajoyhteyden sisään- ja ulostuloväylät olisi mahdollista hyvällä suunnittelulla toteuttaa siten, että ne yhdistyisivät kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti hyvin kunnioittaen Hämeenpuiston kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennettua ympäristöä.

Ajoyhteys Hämeenpuistosta Amuritunneliin voitaisiin toteuttaa juurikaan leventämättä Hämeenpuiston nykyisiä ajokaistoja ja hyvällä suunnittelulla väylät vahvistaisivat Hämeenpuiston rakennetun ympäristön eri vuosikymmenten tyylillistä kerroksellisuutta. Lisäksi poikittaisen kevyenliikenteen vähäisyyden vuoksi Hämeenpuiston sijainnissa ei syntyisi yhtä merkittävää estevaikutusta kuin muissa vaihtoehdossa ja kevyenliikenteen yhteydet pystyittäisiin alueella järjestämään ilman merkittävää häiriötä.

Allekirjoittanut kiinteistöyhtiö esittääkin, että Amuritunnelin vaihtoehtojen tarkastelua jatkettaisiin vielä muiden aiemmin tutkittujen katuyhteyksien osalta (yhteensä 7 tarkasteltua ajoyhteyttä).

Satakunnankadun vaihtoehdon vaikutuksen sekä asumiseen että kiinteistöjen käyttöön tulisi arvioida merkittäväksi. Vaihtoehto toisi selkeitä haittoja nykyiselle asutukselle ja kiinteistöille. Satakunnankadun ylityksen estevaikutus olisi merkittävä sekä ajoneuvo- että kevyelle liikenteelle. Ratkaisu aiheuttaisi hankalia kiertoreittejä kiinteistöille kohdistuvalle ajoneuvoliikenteelle ja hankaloittaisi ja vaarantaisi jalankulkuliikennettä, jota kyseisessä sijainnissa on paljon. Ajorampin sijoittaminen länнемmäksi Satakunnankadulla ratkaisi jonkin verran este- ja turvallisuushaasteita liikennöinnin osalta, mutta ei kuitenkaan riittävästi poistaisi niitä.

Kiinteistö Oy Portinvartija on Pirkanmaan Osuuskaupan 100% omistama tytäryhtiö. Pirkanmaan Osuuskauppa pyytää merkittävänä alueellisena toimijana päästä osalliseksi Amuritunnelin kaavaprosessiin.

M27 Yksityishenkilö

Amuritunnelin toteuttaminen esitetyllä tavalla vaikeuttaisi liikennettä Satakunnankadulla. Satakunnankatu on yksi pääväylistä, jota mm. hälytysajoneuvot säännöllisesti käyttävät. Tunnelin rakentaminen kaventaisi ajokaistoja Satakunnankadulla tunnelin suuaukon kohdalla ja voi aiheuttaa merkittävän hidasteen hälytystehtävissä oleville ajoneuvoille ja aiheuttaa haitan niiden tehtäville.

Satakunnankadun ajokaistojen kaventaminen Amuritunnelin rakentamisen esitetyllä tavalla ei myöskään tue suunniteltua Amurin täydennysrakentamista. Täydennysrakentamisen vaikutuksesta on oletettavaa, että ajoneuvoliikenne Amuriin Satakunnankadun kautta tulee lisääntymään.

Näin ollen Amuritunnelia ei tulisi toteuttaa esitetyllä tavalla.

M28 As Oy Näsinpuisto

Amuritunnelin toteutuksella päädyttäisiin keskustan liikennettä rajoittaviin ratkaisuihin. Liikennevirtojen kannattavuuslaskelmat perustuvat arvioihin, joilla haetaan laskennallista tuottoa ajallisesta hyödystä virtuaalirahan muodossa. Niin kuin tunnelillekin laskettiin erheellisesti yli 400 miljoonan euron tuotto, joka ei näy kenenkään kukkarossa.

Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteysalue on kaavassa hidaskatuna ja ruuhkat lisääntyisivät tunnelin toteutuksen jälkeen. Risteysalueen katujen pitäisi olla keskustan vetovoimaisia kehäteitä. Suunnitelman mukaiset ratkaisut ainoastaan lisäävät liikenteellisiä ongelmia. Satakunnankatu on Hämeenpuiston ja Kortelahdenkadun välisellä osuudella 15 m leveä, tähän ratkaisuna tarjotaan 13 m leveää avotunnelia. Tunnelista Hämeenpuistoon tuleva liikenne ruuhkautuu. Seurauksena on ratkaisu, joka ei edistä kevyenliikenteen, joukkoliikenteen, eikä henkilöliikenteen tarpeita. Katuosuudet kuristetaan yksikaistaisiksi ja vanhat lehmukset kaadetaan, kadunvarsipysäköinnit poistetaan ja kulku kiinteistöille vaikeutuu. Mustanlahdenkadun liikennettä Satakunnankadulle rajoitetaan avotunnelin estäessä poikittaisen liikenteen. Tunneli, kiertoliittymät ja rampit ovat yhteensä pituudeltaan noin 1,5 km. Tunneli aiheuttaisi keskustan saavuttamiseksi lähes kilometrin pituisen kiertotien.

Tunneliin tulevien ja lähtevien autojen määräksi on arvioitu 11.000 ajoneuvoa/vrk ja ruuhka-aikoina 1200-1400 ajoneuvoa tunnissa. Tunnelissa liikennevirta saattaa olla sujuvaa, mutta Hämeenpuiston liikennevalojen läpäisykyky aiheuttaa ruuhkan, jonka seurauksena myös pysähdyksiä tunnelissa mikä muodostaa turvallisuusriskin.

Liikennevirrat hakevat aina nopeimmat ja suorimmat reitit, niin kuin virtaava vesi. Mitä enemmän rakennetaan esteitä sitä heikommiksi virtaukset muuttuvat? Hämeenpuisto ja Tammerkosken välinen osuus määrittelevät keskuksen suuntaan tulevien autojen reitit. Autot jotka tulevat Idästä keskustaan Sepänkadun tai Mustanlahden kautta eivät käytä keskustan tunnelia, koska ajoaika ja ajomatkat pidentyisi tunnelin kautta. Näin kävisi myös autojen jotka tulevat idästä keskustaan Erkkilänkadun, Lapintien tai Tampellan kautta. Tässä tilanteessa autot jakaantuvat eri reittejä pitkin tasaisesti päämääriinsä. Kunkunparkkia ilmeisesti tarvitaan, koska Särkänniemen massapysäköinti poistuu ja kadunvarsipysäköintiä jatkuvasti karsitaan. Kiertoliittymät ja rampit ovat merkittävä osa tunnelin kustannuksista. Mikäli Amuritunnelia ei rakenneta, jäisi ramppi ja kiertoliittymä kustannukset Kunkunparkille eli Finnpark Oy:lle. Päätökset rakentamisesta pitäisi tehdä samanaikaisesti eikä tunnelihankkeen kustannuksella.

18.1.2018 oli keskustan tunneliin liittyvä yleisötilaisuus. Väkeä oli runsaasti paikalla ja käsiäänestyksessä tunnelin puolesta kannattajia oli vain kaksi tai kolme. Olisiko nyt vihdoin kuunneltava kaupunkilaisten mielipiteitä herkällä korvalla? Tilaisuudessa kävi ilmi, että tunnelin hinta-arvio oli noussut 43:sta 54 miljoonaan euroon. Kyllä nyt pitäisi ymmärrettävällä ja luotettavalla tavalla pystyä perustelemaan hankkeiden tarpeellisuus ja hyöty, etteivät näennäiset tuotot muodostuisi kuluiksi ja maksettaisiin väylien tukkimisesta ja liikenteen hidastamisesta.

M29 Tampereen Polkupyöräilijät ry

Tampereen polkupyöräilijät ry ilmoittautuu osalliseksi ja esittää mielipiteenään seuraavaa:

Amuritunneli on kustannuksiltaan merkittävä investointi ja siksi hankkeen tavoitteet tulisi esittää ja perustella tarkemmin, sekä perustella yhteensopivuus kaupunkistrategian ja muiden kaupungin itsensä päättämien ja valtakunnallisten tavoitteiden kanssa. Mikäli hanke toteutuu, on samalla sitouduttava toimenpiteisiin, joilla varmistetaan tavoiteltujen hyötyjen toteutuminen.

Kaupungin strategiset tavoitteet

Hankkeen päätavoitteeksi on esittelymateriaaleissa määritetty "autoliikenteelle hyvä keskustan tavoitettavuus". Investointi on merkittävä, yksi valtuustokauden suurimmista liikenneinvestoinneista, jonka sellaisena pitäisi edistää kaupungin sitovia strategisia tavoitteita. Hanke ei esittelymateriaalin mukaan muuta kulkumuoto-osuuksia, mikä tarkoittaa, että yksityisautoilun absoluuttinen määrä kasvaa.

Onko näin merkittävän summan käyttäminen autoliikenteen lisäämiseen kaupungin strategian mukaista, vai pitäisikö investointien tulisi kasvattaa kestävien liikennemuotojen osuutta? Onko hanke yhteensopiva Kestävä Tampere 2030 -tiekartan kanssa, kohti hiilineutraalia Tamperetta vuonna 2030? Näihin kysymyksiin toivomme selvennystä kaavatyön edetessä.

Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen

Hankkeen kerrotaan myös antavan lisätilaa pyöräliikenteelle, jalankululle ja joukkoliikenteelle vähenevän autoliikenteen myötä. Tämä toki antaa hyvän pohjan kehittää kestävien kulkutapojen olosuhteita, mutta mielestämme pelkkä liikenteen väheneminen ei yksinään paranna millään tavalla jalankulun tai pyöräilyn asemaa. Tavoitteet näiltä osin saavutetaan vain, mikäli samalla sitoudutaan

investoimaan jalankulun ja pyöräilyn väyliin. Valitettavasti joudumme palauttamaan mieliin Hämpin parkin, jonka myös luvattiin antavan katutilaa autoilta muille kulkutavoille. Käytännössä näitä toimenpiteitä on kuitenkin alettu näkemään vasta vuosien päästä Hämpin parkin valmistumisesta ja osittain lupaukset ovat edelleen lunastamatta. Esitämmekin tällä perustella seuraavat kysymykset:

- Mitä konkreettisia toimenpiteitä on ajateltu samalla toteuttaa jalankulun ja pyöräilyn osalta tavoitteiden saavuttamiseksi?

- Miten nämä toimenpiteet aiotaan sitoa Amuritunnelin toteuttamiseen?

Hyödyt, kustannukset ja varmuus niiden toteutumisesta

Hankkeen kustannus/hyöty-suhteeksi on mainittu noin yksi. Hyödyistä 14 miljoonaa on laskettu vähentyneinä onnettomuuskustannuksina. On vaikea kuvitella, että pelkällä maanalaisella eritasoliittymällä ja Amuritunnelilla saavutetaan tämä summa, vaan mukaan on laskettu parantuneiden jalankulun ja pyöräilyolosuhteiden vaikutusta. Tämäkin näkökohta vaatii sitoutumista konkreettisiin toimenpiteisiin kestävien liikennemuotojen suhteen hankkeen yhteydessä, muuten laskettuun K/H-suhteeseen ei päästä.

Myöskin vähentynyt liikenne katuverkolla on vain osatotuus: ennusteiden mukaan Hämeenpuistossa liikenne lisääntyy ja Satakunnankadulla vähenee. Satakunnankadulla ei ole pyöräliikenteen infraa, eikä sinne ole sellaista esitetty, joten autoliikenteen väheneminen tai lisääntyminen joillakin kymmenillä prosenteilla ei vaikuta sen pyöräiltävyyteen nähdäksemme mitenkään. Ainoastaan kadun ylittävien liikennevalojen kiertoaikojen muuttamisella saattaisi olla marginaalinen positiivinen vaikutus. Hämeenpuistossa taas olisi paremmat lähtökohdat pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi, mutta lisääntynyt autoliikenne vaikeuttaa sitä.

Yleisesti hankkeen hyöty/kustannus-laskelma herättää kysymyksiä: onko esimerkiksi tunnelin suuaukon estevaikutus pyöräilylle ja jalankululle huomioitu, miten onnettomuuskustannukset on arvioitu, jne. Verrattuna tyypilliseen investointiin pyöräilyverkostoon hyöty/kustannus-suhde on merkittävän heikko. Mielestämme vähintäänkin hankkeen yksityiskohtainen hyöty/kustannuslaskelma tulisi julkaista kaavatyön edetessä.

Hämeenpuisto kehittämisestä yleisesti

Hankkeen yhteydessä on vakuutettu, että Hämeenpuisto pysyy muuttumattomana. Tämä on ongelmallinen lähtökohta, sillä puisto kaipaa kehittämistä varsinkin lisääntyvän liikennepaineen takia, eikä nykytila ole mitenkään ideaali kenenkään kannalta. Esimerkiksi erillisten pyöräteiden tai -kaistojen rakentamista ajoradan varteen tai reunimmaisten puurivien väliin ei pitäisi kategorisesti sulkea pois museoimalla nykytilanne. Keskustan strategisessa osayleiskaavassa Hämeenpuisto on merkitty sekä pyöräilyn pääreitiksi, että osaksi keskustan kehäkatua. Hämeenpuiston liikennettä on kehitettävä nämä molemmat kaavamerkinnot tasaveroisesti huomioiden. Nyt käsiteltävässä Amuritunnelin suunnitelmassa käsitellään oikeastaan vain autoliikenteen kehittämistä.

Hämeenpuiston asema pyöräliikenteen verkostossa on muutenkin ongelmallinen; aluetta yritetään kehittää yhtä aikaa liikenteen pääväylänä ja tapahtumapuistona. Nämä sopivat huonosti yhteen - pääväylää ei pitäisi voida sulkea mielivaltaisesti esimerkiksi markkinoiden takia ilman, että vaihtoehtoisia reittejä on tarjolla. Nämä vaihtoehdot päinvastoin ovat vähenemässä ainakin pohjoispäässä, missä Mustalahdenkatu on tällä hetkellä pyöräilijälle luonteva etelä-pohjoissuuntainen reitti, jolla Paasikivenkadulta saavuttaessa pääsee Puutarhakadun pyöräilyn pääreitille tai esimerkiksi pääkirjastoon. Toteutuessaan Amuritunneli katkaisee tämän reitin. Jalankulkijoille on mietitty ylityskohta tunnelin suuaukon tuntumaan, mutta pyöräilyn reittejä on mietittävä suunnittelun edetessä.