



TAMPEREEN KAUPUNKI

KUNKUN PARKKI, Maanalainen asemakaava nro 8437

Diaarinumerot:

TRE:6498/10.02.01/2016 (vuodesta 2016 eteenpäin)

TRE:6029/10.02.01/2013 (vuodet 2013-2016)

PALAUTEKOOSTE 2013-2016

Valmisteluaineiston 1. nähtävilläoloaikana 22.9.–12.10.2016 saadut mielipiteet (10 kpl) ja viranomaislausunnot (6 kpl).



Asemakaavan suunnittelualueen rajaus vuonna 2016

	TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA
M1	"Kunkun parkki sen alle aina Kauppa-aukiolle saakka Näsilinnankatua, on erityisenä huolena: - toteutusten rytmitys ja - maaperätutkimusten tulokset" Huoli siitä että pehmeä savimaa ei kestä raitiotien ja Kunkun parkin rakentamista.

M2	<p>Eteläisen sisäänajon sijoittaminen Satamakadulle Hämeenpuiston ja Papinkadun välille on huono ratkaisu. Eteläisen sisäänajon sijoittaminen Hämeenpuistoon Satamakadun ja Hallituskadun välille version VE B:n mukaisesti olisi tätä parempi.</p> <p>Valmisteluaineistossa mainittua Satamakadun sisäänajon työmaan aikaista avokaivantoa ei ole esitetty aineistossa.</p>
M3	<p>Kauppa-aukiolle suunniteltu hissikiulu tulee suunnitelman mukaan kulkemaan Asunto Oy Halituskatu 20 taloyhtiön autohallin läpi. Autohallipaikkojen mahdollisessa lunastuksessa tulee huomioida se, että autohallipaikat ovat osakepaikkoja, eli taloyhtiö ei voi yksin päättää autohallipaikkojen mahdollisesta lunastuksesta.</p>
M4	<p>Kiinteistön 105-70-5 Puutarhakadun puoleinen rakennuksen osa on perustettu puupaalujen varaan ja että säilyäkseen kunnossa puupaalujen tulee olla jatkuvasti pohjaveden pinnan alapuolella. Asunto Oy Puistolinnan hallitus edellyttää, että asia huomioidaan Kunkun parkin suunnittelussa ja toteutuksessa.</p> <p>Mikäli Kunkun Parkin 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 mahdollisesta korjauksesta.</p>
M5	<p>Huoli Satakunnankadun tulevasta (liikenteellisestä) "sumpusta" ja etelästä tulevan liikenteen ongelmista. Kauppakadun tarjoama liikenneväylää olisi myös tutkittava.</p>
M6	<p>Finnpark Oy esittää, että kaavaprosessia ei saateta loppuun ennekuin kaupunki on valinnut laitoksen toteuttavan tahon ja toteuttaja on päässyt vaikuttamaan lopulliseen kaavaan.</p> <p>Ajoyhteydet laitokseen tulisi toteuttaa Hämeenpuistosta - parhaimmassa tapauksessa sekä Hämeenpuiston pohjoispäästä että eteläpäästä. Perusteluna Satamakadun tärkeys henkilöautoliikenteen reittinä.</p> <p>Sisäänajojen kaava-alueiden laajentaminen, jotta saadaan joustovaraa rakennesuunnitteluvaiheeseen ja toteutukseen.</p>
M7	<p>Kuninkaankatu 24 kohdalle on merkitty ma-6a-2 yhteys parkkiin. Kuinka suuri käytännössä tarvittava tila on. Millaisen korvauksen kaupunki maksaa tilasta. Käytännössä tila vie katutasen liiketilaa, parkkihallista 2 autopaikkaa ja alemmasta varastosta saman verran.</p>
M8	<p>Onko mitään riskiä, että parkin rakentamisaikaiset työt ja kaivaukset vaikuttaisivat Puistolinnan korttelin ja lähistön pohjaveden korkeuteen, ja siten olisivat uhka talon perustuksille?</p>
M9	<p>Ilmaistemme huolemme Hämeenpuiston pohjoispään pyöräilyn sujuvuudesta ja turvallisuudesta.</p> <p>Kävelykeskustan, keskustan kehäkadun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä ei pidä sitoa pysäköintilaitoksen toteuttamiseen, vaan niiden on pystyttävä etenemään joka tapauksessa viivytyksettä.</p> <p>Jos Satamakadulle jätetään varaus ajorampille, pitää sen aiheuttama liikennekuormitus ottaa huomioon Eteläpuiston ja Hämeenpuiston eteläpään liikennejärjestelyissä, vaikka yhteyttä ei koskaan rakennettaisi. Tämä vaikeuttaa alueen kehittämistä viihtyisänä kävely- ja pyöräilykaupunginosana. Varaus pitäisi tästä syystä poistaa ja suunnitella sen sijaan ajoyhteyttä jatkossa vain Hämpin parkin kautta, mikäli lisää reittejä laitokseen tarvitaan.</p>

M10	<p>Kustannuslaskelmat, vaikutusarvioinnit ja tuotto-odotukset on laskettava läpinäkyvästi, huolellisesti ja avoimesti tiedottaen. Epäilemme, että hankkeen hyödyt ovat hintaansa nähden vähintäänkin kyseenalaiset.</p> <p>Mikäli hanke päätetään toteuttaa joko kaupungin omistaman yhtiön avulla tai yksityisin voimin, on toteuttamisen ehdoksi asetettava pintapysäköintipaikkojen poistaminen kaava-alueelta.</p> <p>Nykysuunnitelmissa Satamakadun liittymä saattaa sekoittaa Eteläpuiston liikennettä. Hämeenpuistoon liittymää ei pidä rakentaa: Eteläpuistosta on luotava autoilulta pitkälti rauhoitettu, elävä ihmisten kokoontumispaikka, eikä parkkihaliin sisäänajoaluetta. Maanalaisten liittymien osalta on käytettävä tarkkaa harkintaa. Mahdollisen parkkiluolan sujuva saavutettavuus on elinehto hankkeen toteutuskelpoisuudelle, vaikka liittymät nostavatkin hintaa dramaattisesti.</p>
L1	<p>Pirkanmaan liitolla ei ole huomautettavaa Tampereen Kunkun parkin valmisteluaineistosta. Emme jätä lausuntoa.</p> <p>Haluamme kuitenkin tuoda esiin muutaman asiavirheen tarkistetussa OAS:issa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman ote on rasu 2040 mutta tekstissä viitataan rasu 2030. Lienee tarpeen tarkentaa kumpaa tarkoitetaan. • Maakuntakaava 2040 ehdotus on asetettu nähtäville. Tekstissä ei sinänsä ole virhettä, mutta tämä on hyvä ottaa huomioon suunnittelua jatkettaessa. • Maankäyttö- ja rakennusasetus on muuttunut ja OAS:issa viitataan vanhentuneeseen lainsäädäntöön. Voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti: <p>Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön; 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon; 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin; 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen; 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön; 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.
L2	<p>Paloturvallisuuden viranomaistehtävät on keskitetty Kainuun ELYlle, joten OASissa (12.9.2013, tark. 22.9.2016) tulisi osalliseksi nimetä Kainuun ELY-keskus Hämeen ELY-keskuksen sijasta.</p> <p>P-Hämpin pysäköintilaitokseen johtava Ronganramppi sijaitsee Tammerkosken Ylä- ja Keskiputouksen patojen vahingonvaara-alueella. Pato-onnettomuustilanteessa vettä saattaisi siten virrata Ronganrampin kautta P-Hämpiin ja sieltä edelleen tulevaan Kunkun parkkiin.</p> <p>Hankkeesta vastaavan on hyvässä ajoin ennen rakennustöiden aloittamista oltava yhteydessä Tampereen Sähkölaitokseen ja Alakoski Oy:öön patoturvallisuuden huomioimiseksi. Ennen louhintatöiden aloittamista on hankkeesta vastaavan yhdessä padonomistajien kanssa arvioitava ainakin patojen tarkkailuohjelman (patoturvallisuuslaki 13 §) tehostamistarve.</p>
L3	<p>Jatkosuunnittelussa kaikki maanpäälle sijoittuvat yhteydet on tarkastettava hulevesien sisään pääsy silmällä pitäen.</p>

L4	<p>Kommenttipyyntönne asiassa TRE:6498/10.02.01/2016 on lähetetty 3.10. ja vastaus on pyydetty 12.10. mennessä. Tässä aikataulussa emme ehdi valmistelemaan mitään ja viemään Nokian kaupunginhallitukseen (kokoukset 3.10 ja 17.10). Onneksi tässä asiassa ei ole välttämätöntä tarvetta kommentoida, mutta toivomme vastedes sellaista aikataulua, että ehdimme tarvittaessa valmistelemaan lausumamme ja viemään sen kaupunginhallitukseen määräajan puitteissa.</p>
L5	<p>Arkeologisten selvitysten osalta sivun 5 listaa tulee vielä täydentää:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosken historiallinen asuinpaikka Kirjastonpuiston läheisyydessä - teollisuushistoriallisia muinaisjäännöksiä - kaava-alueen itäosassa vedenalaisia kiinteitä rakenteita - Pyynikin kirkkopuiston hautausmaa <p>Hankkeessa tulee kiinnittää erityistä huomiota pysäköintiluolan ajo- ja jalankulkuaukkojen sijoittamiseen arvokkaaseen kaupunkiympäristöön sekä suhteessa muinaisjäännöksiin ja muihin kulttuuriperintökohteisiin. Eri vaihtoehtoja on syytä havainnollistaa kuvasovittein. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota maanpinnalle tulevien teknisten rakenteiden sijoitteluun ja ulkoasuun. Hankkeen vaikutuksia arvioitaessa tulee lisäksi huomioida rakentamisen aikaisen tarinan vaikutukset kaavan tarkastelualueen ja sen ympäristön arvokkaisiin kohteisiin ja museokokoelmiin.</p> <p>Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta tulee pyytää lausunto Museovirastolta (Länsi-Suomen kulttuuriympäristöpalvelut, intendentti Maija Matikka). Kaavaluonnos tulee lähettää lausunnolle Pirkanmaan maakuntamuseoon.</p>
L6	<p>Tampereen Sähkölaitos Oy edellyttää, että Kunkun parkin rakennuttaja I toteuttaja laativat louhinnan aikaisen patojen tarkkailuohjelman joka tulee hyväksyttävä patoviranomaisella. Tarkkailuohjelmaan tulee sisällyttää patomuurien ja voimalaitosten turbiinikammioiden katselmointi sekä tarina- ja siirtymämittaukset. Parkkihallin suunnittelussa on huomioitava tulvajuoksutuksen ja patomurtuman hyökyaallon aiheuttama vahingonvaara.</p>



KUNKUN PARKKI, Maanalainen asemakaava nro 8437

Diaarinumerot:

TRE:6498/10.02.01/2016 (vuodesta 2016 eteenpäin)

TRE:6029/10.02.01/2013 (vuodet 2013-2016)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana 12.9.-10.10.2013 saadut mielipiteet (3 kpl) ja viranomaiskommentit (3 kpl)



Asemakaavan suunnittelu- ja tarkastelualueiden rajaukset vuonna 2013

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	
M1	Kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseksi tutkittava vaihtoehtoa, jossa pysäköintilaitos toteutetaan jo 1. vaiheessa Kuninkaankadun alle. Hämeenkadun alla olisi vain pysäköintitilaa Keskustorin päähän ja yhdystunneli Hämpin parkkiin. Pysäköintilaitosta jatkettaisiin vasta 2. vaiheessa länsipäähän Hämeenkatua. Sisäänajo tapahtuisi länneestä Näsinkallion eritasoliittymän kautta. Rauhoitaisi Hämeenpuistoa ja saattaisi olla yhtä nopea autoilijoille, jos Viinikan liittymän muutokset tulevat ennen hanketta. Hämpin parkin sisäinen ajoväylä on sujuva reitti ajaa ja Hämeenpuiston sisäänkäynti ei välttämättä tuo lisäarvoa. Vaikuttaa lisäksi negatiivisesti kaupunkikuvaan (puiden korvaaminen suuaukolla, lisääntynyt autoliikenne) ja lisää rakennuskustannuksia, mikä lopulta nostaa pysäköintimaksun hintaa. Kaikissa vaihtoehdoissa

	<p>tutkittava tarkkaan vaikutukset raitiotiehankeeseen sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn. Pormestarin kaupunginvaltuustossa 16.9.2013 esittämä ja valtuuston hyväksymä lausunto määritteli, että liikenneinvestointien painopiste siirretään Rantaväylän tunnelihankkeen myötä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämiseen sekä raitiotien toteutuksen priorisointiin. Hankkeen on siten annettava yleismääräyksenä kielto toteuttaa pysäköintilaitos ennen kuin raitiotie on toteutettu ja käyttöön otettu vähintään ensimmäisen vaiheen osalta (keskusta-Hervanta).</p>
M2	<p>Hankevaihtoehto 0: Toteuttamisen tarpeellisuutta harkittava, koska muiden pysäköintilaitosten käyttöaste ei ole vielä kovin korkea, ja koska Kunkun parkin rakentaminen tuottaa myös monia haittoja.</p> <p>Hankevaihtoehto 1: Länsisuunnan sisäänajo- ja ulostuloramppi tulisi toteuttaa Hämeenpuistoon. Vaatii vähemmän rakentamista/louhintaa, sisään- ja ulostulorampista on vähemmän haittaa ja on todennäköisesti liikenteen kannalta sujuvampi.</p> <p>Hankevaihtoehto 2: Rampia ei tule toteuttaa Satamakadulle. Jos toteutetaan, tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle Hämeenpuiston risteystä. Aiheuttaa huomattavaa viihtyvyys-, melu- ja pakokaasuhaittaa sekä rakennus- että käyttövaiheessa. Huomattava rasitus Satamakadun ja Papinkadun risteyksessä olevan As.oy. Lehmustalojen sekä muiden alueen taloyhtiöiden asukkaille. Riskit ja haitat Aleksanterin kirkolle arvioitava huolellisesti. Tärinästä haittoja rakenteille, laitteille, rakennuksille, asukkaille ja yleisesti viihtyvyydelle. Kalliorakentaminen lisää hiukkaspitoisuuksia ydinkeskustassa ja saattaa aiheuttaa terveyshaittoja.</p>
M3	<p>Tampellan piipun kohdalla oleva rautatien alittava tunneli pitää ehdottomasti säilyttää ajoneuvoliikenteellä, koska muuten kaikki Keskusparkin ajoneuvot kiertävät lähtiessään koko Tampellan esplanadin (600 metrin turha lenkki keskellä kaupunkia!).</p>
L1	<p>Arkeologisten selvitysten osalta sivun 5 listaa tulee täydentää.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suunnittelualueen itäosassa sijainnut Tammerkosken historiallinen asuin- ja markkinapaikka (Kirjastopuiston arkeologinen inventointi, 2008). Muinaisjäännösrekisterissä tunnus 1000018817 Kirjastopuisto. Jäännösten sijainti ja säilyneisyys ei ole tiedossa. - Teollisuushistoriallisia muinaisjäännöksiä suunnittelualueen lähellä. - Kaava-alueen itäosassa vedenalaisia kiinteistä rakenteita. - Länsipuolella käytöstä poistunut Pyynikin kirkkopuiston hautausmaa 1700-1800 luvuilta. Huomioitava ajo-, jalankulku- ja teknisten rakenteiden sijoittelu suhteessa arvokkaaseen kaupunkiympäristöön ja muinaisjäännöksiin. Syytä havainnollistaa kuvasovitein. Tärinän vaikutukset myös huomioitava. <p>Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta pyydettävä lausunto Museovirastolta (Länsi-Suomen kulttuuriympäristöpalvelut, intendentti Maija Matikka). Kaavaluonnos lähetettävä lausunnonlehdelle Pirkanmaan maakuntamuseoon.</p>
L2	<p>Paloturvallisuus riittävästi huomioitu.</p>
L3	<p>Pirkanmaan liitto</p> <p>Ei lausuntoa.</p>



TAMPEREEN KAUPUNKI

KUNKUN PARKKI, Maanalainen asemakaava nro 8437

Diaarinumerot:

TRE:6498/10.02.01/2016 (vuodesta 2016 eteenpäin)

TRE:6029/10.02.01/2013 (vuodet 2013-2016)

Karttapalautekysely, huhtikuu 2014

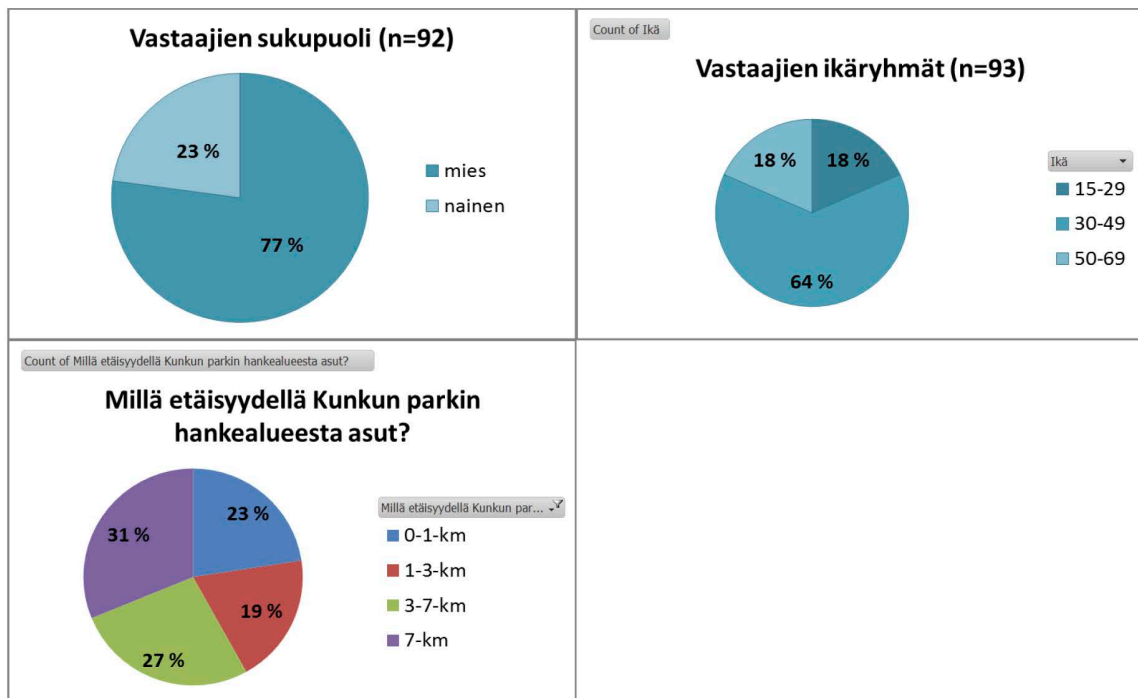
Kyselyssä kaupunkilaiset pääsivät kommentoimaan vuoden 2014 hankesuunnitelmaa ja kertomaan näkemyksensä hankkeen koetuista vaikutuksista sekä eri vaihtoehtoista. Kyselyyn saatiin 93 vastausta.



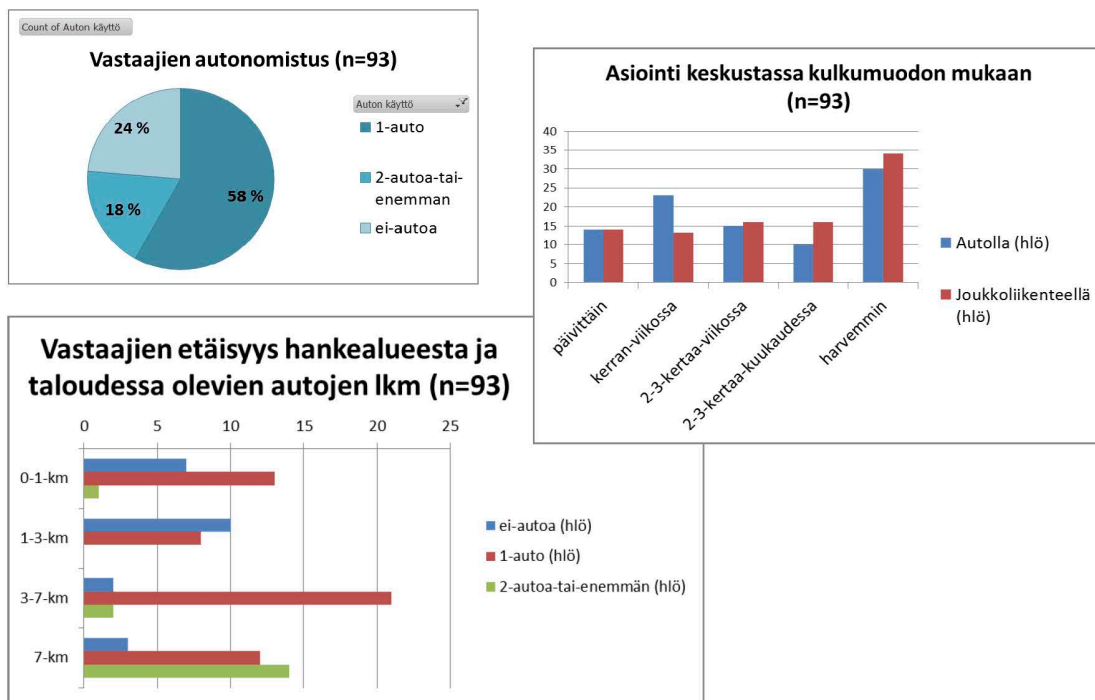
Vuoden 2014 hankesuunnitelmaluonnos



Vastaajien taustatiedot

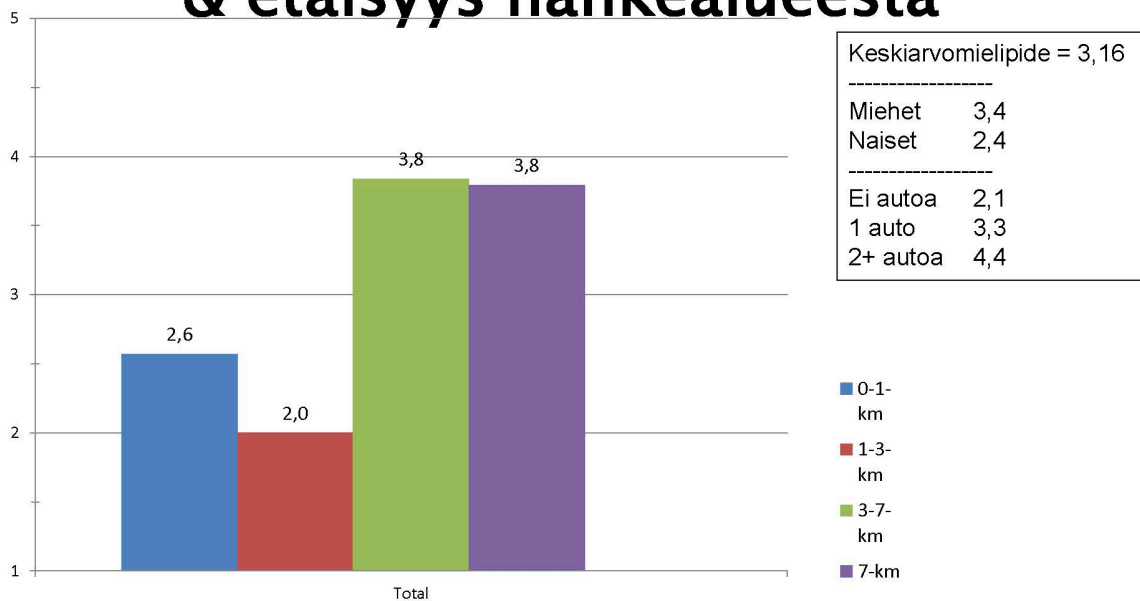


Vastaajien autonomistus ja asiointi keskustassa



Mielipide Kunkun parkin hankkeesta & etäisyys hankealueesta

5

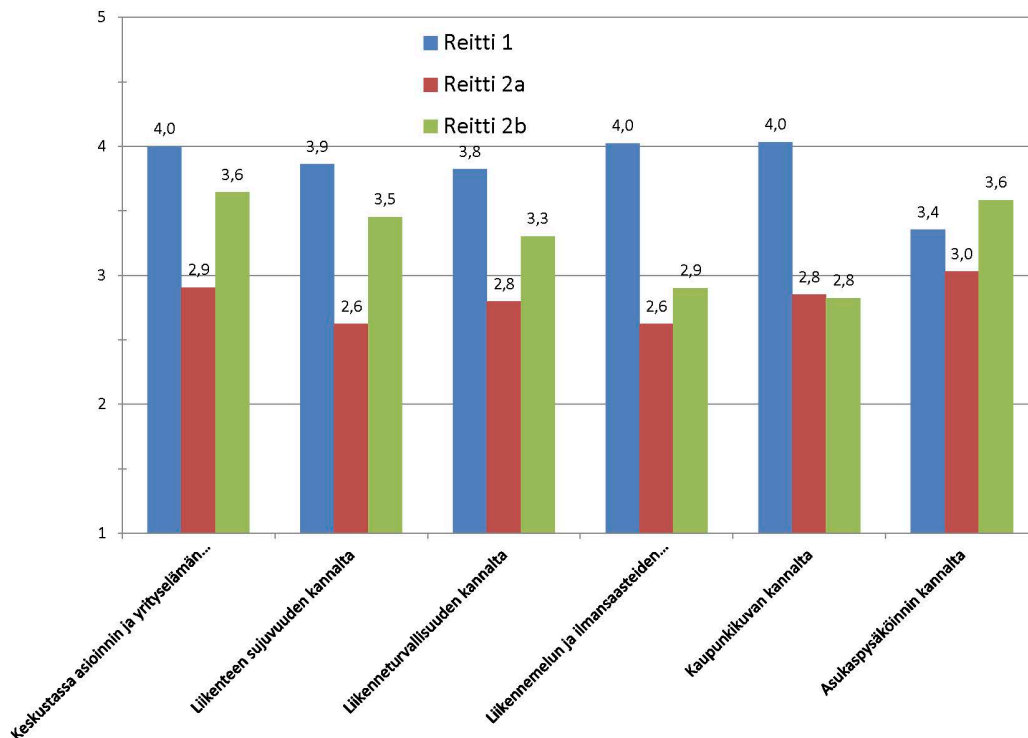


N= 93

1= erittäin huono ... 5 = erittäin hyvä.

Arvio Kunkun parkkiin suunnitelluista ajoreiteistä

6



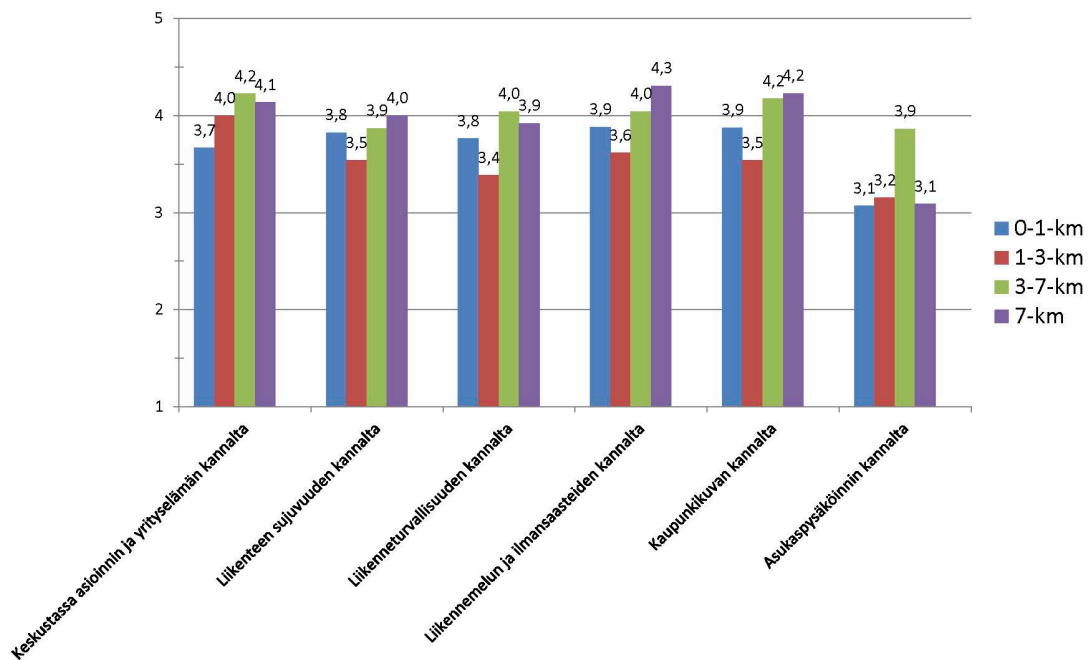
N= 73-92

1= erittäin huono ... 5 = erittäin hyvä.

Kokonaiskeskiarvot: Reitti 1= 3,9 Reitti 2a= 2,8 Reitti 2b= 3,3

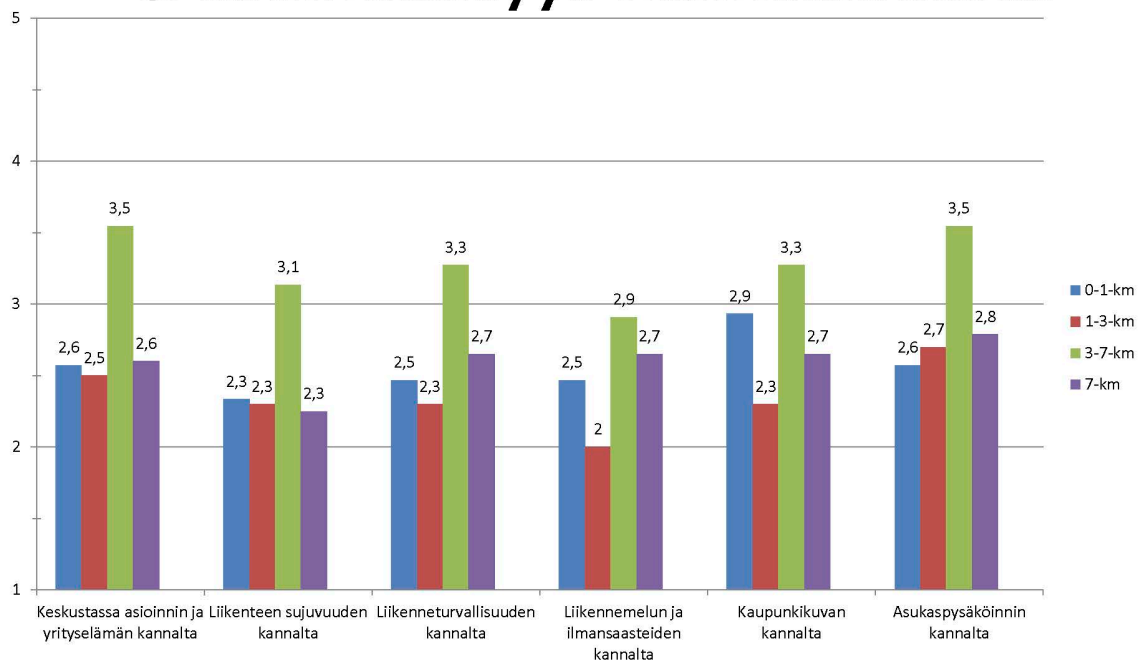
Reitti 1 – Rantaväylän sisäänajo & asuinetäisyys hankealueesta

7



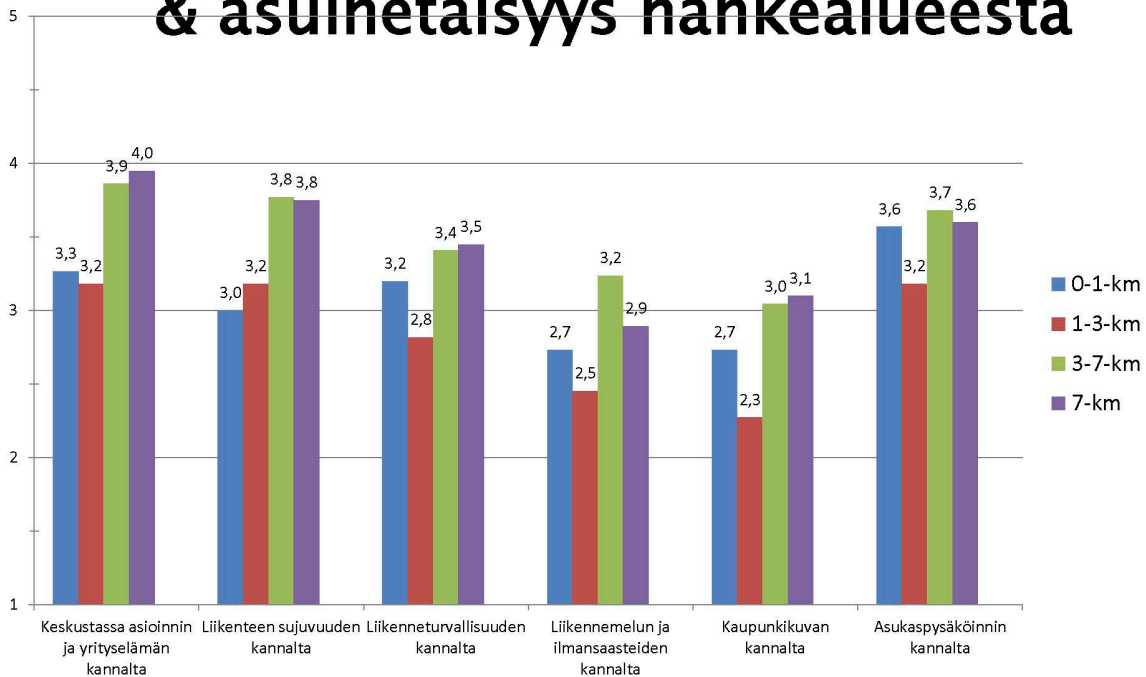
Reitti 2a – Satamakadun sisäänajo & asuinetäisyys hankealueesta

8

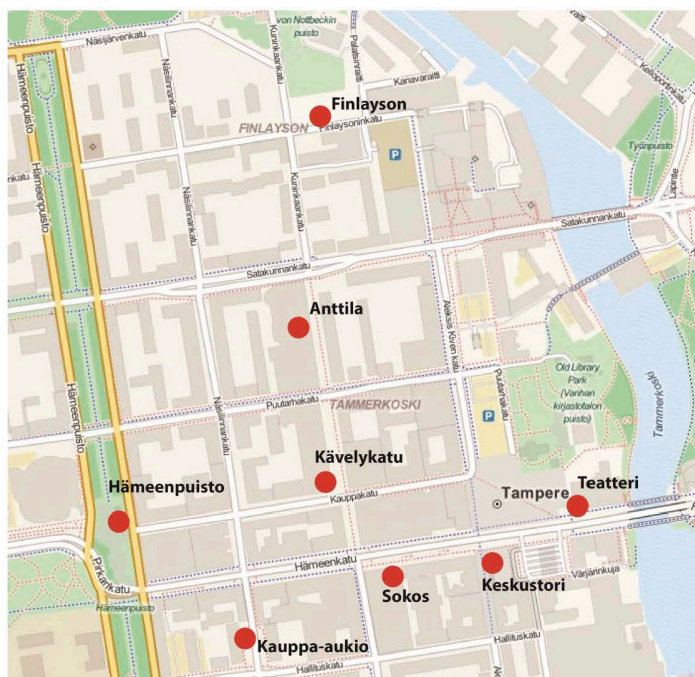


Reitti 2b – Hämeenpuiston sisäänajo

& asuinetäisyys hankealueesta



Mielipiteet sisäänkäynneistä



Anttilan sisäänkäynti



Finlaysonin sisäänkäynti



Keskustorin sisäänkäynti

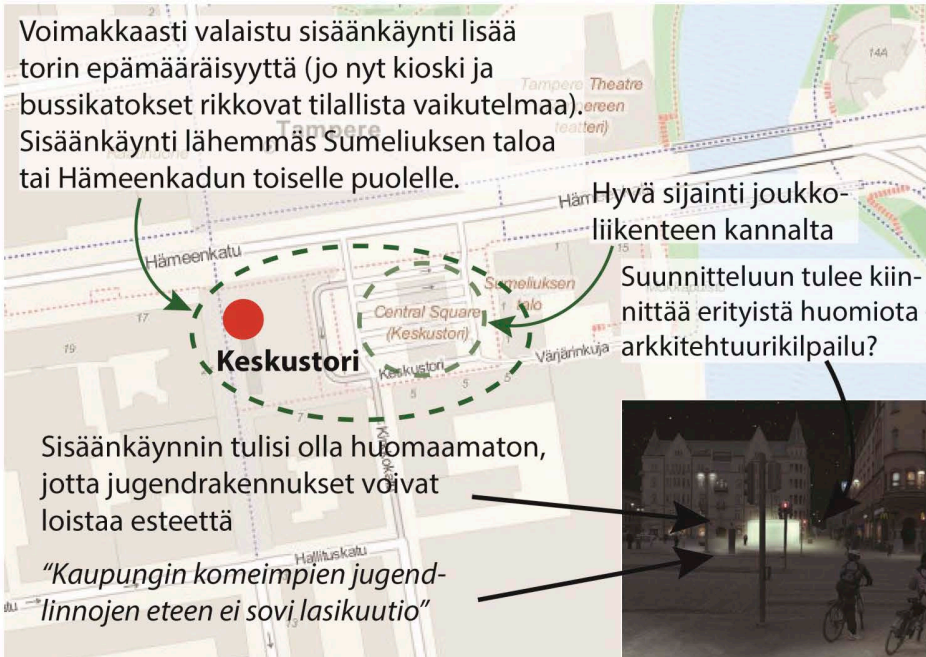
Voimakkaasti valaistu sisäänkäynti lisää torin epämääräisyyttä (jo nyt kioski ja bussikatokset rikkovat tilallista vaikutelmaa). Sisäänkäynti lähemmäs Sumeliuksen taloa tai Hämeenkadun toiselle puolelle.

Hyvä sijainti joukko- liikenteen kannalta

Suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota - arkkitehtuurikilpailu?

Sisäänkäynnin tulisi olla huomaamaton, jotta jugendrakennukset voivat loistaa esteettä

"Kaupungin komeimpien jugend- linnojen eteen ei sovi lasikuutio"



Kävelykadun sisäänkäynti

sijainti lähemmäs Kelan toimistoa

sijainti kävelykadun keskelle, jolloin palvelisi paremmin muitakin palveluntarjoajia

Maanalainen kävelytunneli hyötykäyttöön

"Hämeenkadulle tulee sijoittaa mahdollisimman paljon sisäänkäyntejä, jotta kadunvarsipysäköinti muuttuisi turhaksi."



Sokoksen sisäänkäynti



Teatterin sisäänkäynti



Hankkeen hyödyt vastaajien mukaan...

- Poistaa ruuhkaa keskustasta ja rauhoittaa keskustaa
- Pysäköintialueiden vapautuminen täydennysrakentamiselle
- Katutilaa vapautuu kävelyille ja pyöräilylle
- Mahdollistaa pitkäaikaispysäköinnin ja jakeluliikenteen poistamisen kaduilta sekä jätekeräilyyn
- *"Viimeisteleee erinomaisen pysäköintilaitosverkoston poistaen tarpeen läpiajoliikenteen sallimiselle ja pintapysäköinnille Keskustorilla."*
- Tuleeko jalankulkijoille kulkuyhteyksiä maan alle?
- *"Autoa ei saa ihan kaupan oven eteen kannustaa ihmisiä ekologisempiin valintoihin kuten jättämään auton Kunkun parkkiin koko päiväksi yhdelle paikalle eikä siirtämään sitä aina yhden liikkeen oven edestä toiselle."*



...ja riskit

- *"Maan alle rakentaminen on kallista ja pysyy harvoin budjetissa."*
- *"Jos priorisoidaan raitiotien ja autottoman keskustan ehdoksi, keskustan kehittäminen viivästyy vuosilla. Hankkeen oltava riippumaton autottomasta Hämeenkadusta."*
- Riskinä matala käyttöaste jos pysäköinnin hinta liian korkea:
"Sisäänajovaihe voitaisiin hoitaa paremmin kuin Hämpin: aluksi voisi olla maksualennuksia, jotta ihmiset ottaisivat parkin heti omakseen"
"Kiinteistönomistajat hakevat taloudellista hyötyä ja jos he eivät sitä saa, he eivät sitoudu."
- Hanke tulisi sitoa pintapysäköinnin lopettamiseen/vähentämiseen –ajallinen yhdistäminen hankkeeseen
- Vähentääkö hanke keskustan autoliikennettä liikaakin? Muuttuuko keskusta sosiaalisesti turvattommaksi jalankulkijoille iltaisin ja öisin?
- *"Pelkkä parkkiluola on yksitotinen. Virkistystoiminnot voisivat vetää käyttäjiä."*



Yleisiä kommentteja hankkeesta

- ”Autoilun tukeminen parkkihallilla on rahan tuhlausta.”
- ”Robottiautot ovat jo ovella. Parkkiluolat ovat vanhentunutta ajattelua. Täytyy tutkia vaihtoehdot vielä moneen kertaan eikä siltikään kannata tehdä kannattamatonta luolaa.”
- ”Kunhan P-Hämppi alkaa täyttyä, muuttua kannattavammaksi ja liikennejärjestelyt selkiävät keskusta-alueella, voi tämän aiesuunnitelman pistää toteutukseen.”
- ”Parkista olisi hyötyä mielestäni ainoastaan jos kaikki keskustaliikenne saataisiin ohjattua maan alle, eli parkki sisältäisi myös tieverkoston joka korvaisi maanpäälliset tiet tai vähintään Hämeenkadun.”
- ”Rauhoitetaan keskustaa muilta osin yksityisautoilulta ja panostetaan joukkoliikenteeseen.”
- ”Pidän Kunkun parkista ajatuksen tasolla ja voisin jossain olosuhteissa kannattaa sitä, mikäli vastaava määrä pysäköintipaikkoja ja autoväyliä vähennettäisiin katutasolta.”



VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Tilaisuuksista 3.10.2013 - 27.9.2016

15.11.2016

TAMMERKOSKEN JA HÄMEENPUISTON VÄLISEN MAANALAISEN PYSÄKÖINTILAITOKSEN (KUNKUN PARKIN) ASEMAKAAVA NRO 8437 (maalainen)

Dno TRE:6498/10.02.01/2016



Sisällysluettelo

1.	Osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät.....	3
2.	Kysymykset ja vastineet tilaisuuksissa aiheittain	6
2.1.	Hanke yleisesti ja pysäköintilaitoksen tarve	6
2.2.	Kaava- ja hankesuunnittelu	6
2.3.	Ramppi- ja jalankulkuyhteyksien vaihtoehdot	8
2.4.	Huoltotunneli	11
2.5.	Liikenteen ohjaaminen Kunkun parkkiin	13
2.6.	Ajoyhteydet keskustakehän sisäpuolella.....	13
2.7.	Kiinteistöliittymät ja asukaspysäköinti.....	14
2.8.	Vaikutukset ilmanlaatuun.....	14
2.9.	Rakentamisen aikaiset vauriot	15
2.10.	Louhinnan vaikutukset	16
2.11.	Pysäköinnin määrä.....	17
2.12.	Pysäköinnin kustannukset ja liittymät kiinteistöihin.....	17
2.13.	Kokemuksia keskustapysäköinnistä ja Hämpin parkista	18
2.14.	Keskustelu Hämpin parkin ekskursion pohjalta	18
2.15.	Keskustelu Helsingin huoltotunnelin ja Stockmannin parkin ekskursion pohjalta ..	19
2.16.	Kortteleiden ja asuinympäristön kehittäminen.....	19
2.17.	Pirkanmaan ELY-keskuksen kanta.....	20
2.18.	Hankkeen kustannukset	20
2.19.	Aikataulu.....	22
2.20.	Yhteys rantaväylän tunneliin ja muihin maanalaisiin tiloihin	23
2.21.	Pyöräliikenne ja -pysäköinti	24
2.22.	Päätöksenteko ja vaikuttamismahdollisuudet	25
2.23.	Muita kysymyksiä	26
3.	Mielipiteet ja kommentit aiheittain	27
3.1.	Kulkuyhteydet	27
3.2.	Pysäköintilaitoksen ajoyhteydet.....	27
3.3.	Hämeenpuisto	27
3.4.	Esteettömyys ja invalupa.....	27
3.5.	Jakeluliikenne.....	28
3.6.	Muut puheenvuorot ja kommentit.....	28

1. Osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät

Hankkeen erityispiirteitä on se, että kaavoitus ja YVA (ympäristövaikutusten arviointi) on yhdistetty, jolloin hankkeen seuraaminen ja siihen vaikuttaminen on yksinkertaisempaa. Yritys- ja kiinteistöryhmän lisäksi hanketta kommentoimaan ja seuraamaan perustettiin asukas- ja yhdistysryhmä (= *osallisyhmä*).

Osallisyhmä tulee maankäyttö- ja rakennuslaista. Osallisia ovat MRL:n mukaan kaavoitettavan alueen maanomistajat sekä ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa *huomattavasti vaikuttaa*. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnitelmassa käsitellään.

Vuorovaikutusraportissa on käsitelty seuraavat tilaisuudet:

- 3.10.2013
Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1, Tampereen Pantin auditorio, paikalla n. 25 osallistujaa.
- 13.11.2013
Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yritys- ja kiinteistöryhmä, Tampere Tunnetuksi ry:n toimisto.
- 21.11.2013
Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisyhmä Birger/Frenckell.
- 13.9.2016
Kunkun parkki ja keskustan kehäkatu, Yrittäjien ja kiinteistönomistajien aamukahvitilaisuus, paikalla n. 40 yrittäjien ja kiinteistöjen edustajaa.
- 6.2.2016
Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Osallisyhmä Birger/Frenckell.
- 11.2.2014
Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yritys- ja kiinteistöryhmä Tampere Tunnetuksi ry:n toimisto.
- 23.5.2014
Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Osallisyhmä Tampere Tunnetuksi ry:n toimisto.
- 10.12.2014
Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yritys- ja asukasryhmän yhdistetty tapaaminen, Galleria Nottbeck, Finlayson.
- Kiinteistönomistajille 19.8.2015 ja 20.8.2015 kaikille avoin yleisötilaisuus. Kunkun parkin YVA ja asemakaavoitus, Kiinteistöomistajat ja yleisö.

Galleria Nottbeck, Finlayson + maastokierros

Kutsutut kiinteistönomistajat: Hämeenpuiston eteläpään kiinteistöt, hankkeen osallisryhmät ja e kiinteistöt, joiden alueelle on alustavasti suunniteltu pystykuiluja. Kiinteistönomistajien tilaisuudessa n. 26 osallistujaa, yleisötilaisuudessa n. 16.

- 4.11.-15 Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yleisötilaisuus 2 Galleria Nottbeck, Finlayson, paikalla n. 18 osallistujaa.
- 29.5.2016 Kunkun parkin asemakaava ja keskustan kehäkatu, Yleisötilaisuus, kaupunginvaltuuston sali, paikalla n. 30 osallistujaa.

Suurimmassa osassa tilaisuuksissa on siis käsitelty sekä Kunkun parkin ympäristövaikutusarviointia että Kunkun parkin asemakaavaa. Näiden kokousten lisäksi kiinteistönomistajien ja yrittäjien osallisryhmälle järjestettiin ekskursion Helsingin huoltotunneliin 13.1.2014 ja Oulun Kivisydämeen 12.2.2014. Kunkun parkin asukasosallisryhmälle järjestettiin ekskursion 15.1.2014 Hämpin parkkiin.

Palautekoosteet:

Kirjallisesti toimitetuista palautteista on tehty koosteet, joissa on vastineet:

- Kunkun parkin asemakaava 8437: Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja valmisteluaineiston palautekooste 2013
- Kunkun parkin asemakaava 8437: Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja valmisteluaineiston palautekooste 2016

Kunkun parkin hankkeen karttakyselystä (30.11.2013) on myös tehty kooste, jossa on tiivistelmä menetelmistä ja tuloksista, sekä palautteet ja vastineet:

- Kunkun parkin asemakaava 8437: Karttakyselyn palautekooste (liite 3)

Suunnittelualueetta koskevat selvitykset ja suunnitelmat:

- Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri (Tampereen kaupunki), 1998
- Tampereen arkkitehtuuriohjelma (Tampereen kaupunki), 2007
- Tampere - Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys (Tampereen kaupunki), 2008
- Tampereen keskustan kaupan rakenne (Santasalo Oy), 2012
- Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma (WSP Finland, Ramboll Finland Oy), 2014
- Pysäköinti osana kaupunkikehitystä – Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset (Tampereen kaupunki), 2016

- EHYT - Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella (Tampereen kaupunki), 2011
- Hyvinvointipalvelut - Palveluverkon kehittämissuunnitelma (Tampereen kaupunki), 2009-2010
- Keskustan kehittämishankkeiden kaupallisten vaikutusten arviointi (Santasalo Oy) 2013
- Tampereen kaupungin meluselvitys vuonna 2012 (Liikennevirasto, Tampereen kaupunki & WSP Finland Oy), 2012
- Tampereen kantakaupungin valuma-alue selvitys (Pöyry), 2012
- Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelma (Pöyry Finland Oy), 2012
- Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö (A-Insinöörit Suunnittelu Oy), 2012
- Pirkanmaan maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt (Pirkanmaan liitto), 2006
- Pirkanmaan kulttuurihistorialliset kohteet (Tampereen seutukaavaliitto), 1990
- Tampereen kantakaupungin avoimet maisematilat (Tampereen kaupunki), 2015
- Hämeenpuiston puistohistoriallinen selvitys (Maisemasuunnittelu Hemgård), 2014
- Tampereen ilmanlaatu 2015 (Tampereen kaupunki), 2016
- Kunkun parkin asemakaava - Katuverkkoanalyysi (WSP Finland Oy), 2014
- Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys (WSP Finland Oy), 2014
- Tampereen ilmanlaatuselvitys 2013 (Enwin Oy), 2014
- Maa- ja kallioperäselvitys, Pohjavesiselvitys, Melu-, värinä ja ilmanlaatuselvitys, Taloudellinen tarkastelu pysäköinnin ja huollon toteutustapoihin
- Hämeenkadun yleissuunnitelma (SITO), 2015
- Eteläpuiston ja lähiympäristön asemakaava nro 8581 luonnosvaiheen dokumentit, 2016
- Tampere - Keskustan osayleiskaava-alueen arkeologinen inventointi (Pirkanmaan maakuntamuseo), 2014

Kysymykset ja vastineet tilaisuuksissa aiheittain

1.1. Hanke yleisesti ja pysäköintilaitoksen tarve

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Yleisesti koko pysäköintilaitoksen tarve herätti runsaasti keskustelua ja tarve myös jossain määrin kyseenalaistettiin. Mihin parkkia tarvitaan ja kuka hanketta vetää? Kenen "bisnes" parkki on? Myös kaupungin kasvusta esitetyistä luvuista (3000 asukasta/vuosi) keskusteltiin, ja haluttiin tietää mihin laskelma perustuu. Kadunvarsipysäköinnin vähentämistä ja maanalaisen pysäköinnin kasvattamista pidettiin keskenään ristiriitaisena (ei lisää autoja ja silti uusi pysäköintilaitos).

Vastineet

Kaupunki vetää hanketta. Tampereen kaupunkiin muuttaa joka vuosi 3 000 uutta asiakasta. Pysäköintilaitoksen rakentamiselle varaudutaan kaupungin keskustan kasvun (1000 asukasta/vuosi) asettamaan tarpeeseen. Kaupungin tahtotila on kehittää keskustaa asumisen ja liikeliikkeen suhteen ja luoda viihtyisä, kävelypainotteinen keskusta, jonka saavutettavuus on hyvä. Tavoitetta pyritään toteuttamaan ohjaamalla keskustasta autoja maan alle, jolloin saadaan autovirrat paremmin hallintaan. Myös kadunvarsipysäköintiä on tarkoitus vähentää ohjaamalla pitkäaikainen pysäköinti maan alle ja lyhytaikainen pysäköinti jäljelle jääville kadunvarsipaikoille. Kaupungilla on parhaillaan tekeillä myös pysäköintipolitiikka ja pysäköintipaikkannormit, joilla tähän voidaan vaikuttaa. Edellä mainittua kehittämistä pyritään toteuttamaan myös olemassa olevan rakentamisen täydentämisellä ja täydentämisen rakentamisen mahdollistamisella. Nykytilanteessa harvalla tontilla on tilaa täydennysrakentamiseen. Mahdollistamalla autopaikkojen siirto maanalaiseen pysäköintilaitokseen, mahdollistetaan kiinteistöjen täydennysrakentaminen kiinteistön omistajien niin halutessa. Esimerkiksi ns. 10-korttelin kehittäminen nojaa vahvasti Kunkun parkkiin.

1.2. Kaava- ja hankesuunnittelu

21.11.2013, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Keskusteltiin mm. kävely-yhteyksien toteuttamisen kustannuksista sekä huollon (esim. jätehuolto, kaukokylmä) järjestämisestä sisäänajo-yhteyksien toteuttamisesta, muun muassa Hämpin parkin esimerkkikuvien pohjalta. Keskusteltiin myös maaperäselvityksistä, mm. pohjavedenpinta pyritään pitämään nykyisellä tasolla, ja louhintaa seurataan sekä ohjataan työmaan aikana mm. tärinämittauksin, jotta vaurioita ei aiheudu.

6.2.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Tilaisuudessa tarkasteltiin kaavaluonnoksen ja YVA:n vaihtoehtoja:

Hankkeen vaiheistusta (ensin pohjoinen-itäinen Kuninkaankadun sekä Hämeenkadun itäisempi osa, mahdollisessa toisessa vaiheessa läntinen Hämeenpuiston osuus) pidettiin oikeana. Pohjoinen tulosuunta on liikenteellisesti suotuisin. Etelästä tulee vähemmän potentiaalisia käyttäjiä, ja toisaalta Hämeenpuisto on vaikein ja kallein osuus toteuttaa. Rantaväylän tunnelin maanalaista eritasoliittymää pidettiin liikenteellisesti erinomaisena yhteytenä Kunkun parkkiin.

Tilaisuudessa myös esiteltiin hissi/kävely-yhteyksien luonnoksia ja keskusteltiin niistä. Luonnoksia pidettiin pääosin hyvin onnistuneina. Kauppa-aukion lähitaloissa oli huolta rakentamisen vaikutuksista talon rakenteisiin. Hissirakennukseen voisi liittyä kioski/kahvila. Kauppa-aukion (nykyisin lähinnä parkkiaukio) uudistamiseen liittyvistä myönteisistä mahdollisuuksista oltiin kiinnostuneita. Teatterin taakse tulevan hissirakennuksen osalta kaavassa pystytään varautumaan mahdolliseen Tampereen teatterin myöhempään laajennushankkeeseen.

Laukontorin yhteyteen toivottiin jalankulkuyhteyttä Kunkun parkista. Mikäli Hämeenkatu muuttuu kävelykaduksi, maanalaiset yhteydet parantavat katutason liiketilojen saavutettavuutta ja palvelutasoa.

23.5.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Keskustelussa nousi esiin mm. Kunkun parkin saavutettavuus Hatanpään valtatie ja Pispalan suunnista. Myös sisäänajon puuttuminen länsikeskustan ruutukaava-alueelta aiheutti kysymyksiä. Ratkaisu Hämeenpuiston sisäänkäynnin poisjättämiseen perustuu laadittuun liikenneselvitykseen, jonka mukaan n. 90% pysäköintilaitoksen kysynnästä tulee Rantatunnelin kautta. Rakennettavan katuverkoston myötä saavutettavuus Rantatunnelin kautta paranee myös etelän suunnasta saavuttaessa. Toteutukseltaan erittäin kallis ja kaupunkikuvallisesti arvokas Hämeenpuiston alue päätettiin ohjausryhmässä jättää tässä vaiheessa kaava-alueen ulkopuolelle.

Kauppa-aukion hissi-porrasyhteys edellyttää kiinteistön alapuolisen pysäköintihallin läpäisyä poistaen sieltä n. 4 autopaikkaa. Yhteys muodostaa kuitenkin Kauppa-aukiosta paljon nykyistä paremmin saavutettavan ja houkuttelevan aukion, liiketilojenkin toimintaedellytykset paranevat. Myös Kauppa-aukion pohjoisseinään suunniteltu valogalleria tulee huomioida suunnittelussa.

Kalliokaton riittävyys huolestutti sekä pohjoisosassa että Hämeenpuiston-Näsilinnankadun alueella. Louhinnan yhteydessä tullaan tekemään jatkuvaa seurantaa, ja kallioon tehdään tarvittavat tiivistykset. Kallion pinnan korko ja kallion laatu on selvitetty niin hyvin, kuin se tässä vaiheessa voidaan tehdä. Jätteiden putkikeräyksen mahdollisuus esitettiin merkittäväksi kaavaan.

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Pysäköintilaitoksen yleinen sijoittuminen sekä joidenkin yksityiskohtien sijoittuminen suhteessa kiinteistöihin/katuverkkoon sekä maan/kallion pintaan ja tehtyjen tutkimusten määrä herätti useita kysymyksiä. Huolta aiheutti esimerkiksi omalla asuinkiinteistöillä kasvavien puiden kohtalo mahdollisissa rakennustöissä. Myös ylipäättään se että, miksi pitää kaivaa niin syvällä, herätti kysymyksiä. Esimerkkinä todettiin, että Keski-Euroopassa laitokset ovat lähempänä maanpintaa.

Vastineet

Pysäköintilaitos sijoittuu noin korkeustasolle +50 eli noin 30–40 metriä maanpinnan alapuolelle. Asemakaavassa tullaan määrittelemään laitoksen korkeusasema.

Pysäköintilaitoksen sijoittuminen (syvyysuunnassa) määräytyy kallionpinnantason mukaan. Alueella on tehty tutkimuksia, mutta niitä tehdään myöhemmässä vaiheessa vielä lisää. Laitos sijoitetaan kallioon, koska sen rakentaminen kallioon on halvempaa kuin rakentaminen pehmeisiin maakerroksiin. Kalliossa ei myöskään ole tiellä erilaisia johtolinjoja tai muita rakenteita. Keski-Euroopassa ei ole vastaavaa kalliota, joten siellä ei siksi voida sijoittaa halleja samalla periaatteella, ja rakennustekniikkakin on erilainen.

Pysäköintihallit sijoittuvat pääasiassa Hämeenkadun ja Kuninkaankadun alapuolelle, joskin Kuninkaankadun kapeuden vuoksi halli sijoittuu osittain korttelien alueelle. Tavoitteena on pysyä mahdollisimman paljon kaupungin omistamien kiinteistöjen alueella, jotta esimerkiksi sopimuksia yksityisten kiinteistönomistajien kanssa on tarvetta tehdä mahdollisimman vähän.

1.3. Ramppi- ja jalankulkuyhteyksien vaihtoehdot

10.12.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Ramppivaihtoehto 3 (Hämeenpuisto pohjoinen) sai kannatusta, sillä se koettiin liikenteellisesti sujuvimaksi ja loogisimmaksi. Rampit on suunniteltava huolella ja laadukkaasti. Arveltiin että kaupunkikuvalliset ja viihtyvyshaitat ovat voitettavissa, ja nähtiin mahdollisuuksia tehdä Hämeenpuistostakin parempi kävelyakseli.

Ramppivaihtoehto Paasikiventie sai kritiikkiä, koska sillä on haitallinen vaikutus kävely-, pyöräily- ja virkistysyhteyksiin Särkänniemelle ja Näsijärven rantaan.

Näiden kahden vaihtoehdon vertailu – erityisesti kaupunkikuvaan ja kävely/pyöräilyyhteyksiin kohdistuvat vaikutukset - on tärkeä tehtävä.

Vaihtoehtoa Näsijärvenkatu kritisoitiin myös. Erityisesti katuverkolle yhdistyminen on hankalaa, pitkät ja kiertävät yhteydet ennen kuin pääsee katuverkkoon

4.11.2015, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus

Kysymykset

Hämeenpuiston ramppivaihtoehdoista vähemmän puistotilaa vievät nähtiin parempina. Yleisesti tosin kaikkia Hämeenpuistoon sijoituvia ramppeja pidettiin huonoina, johtuen Hämeenpuiston arvosta. Hämeenpuiston ramppien vaikutukset puiden kasvuun tuotiin myös esille. Keskustelussa tuotiin esille puiston arvo pohjoismaiden pisimpänä puistokäytävänä. Keskustelussa vastustettiin erityisesti Hämeenpuiston pohjoisosaan sijoituvaa ramppivaihtoehtoa. Satamakadun ramppia pidettiin hyvänä vaihtoehtona, joskin nostettiin esille louhintatöiden vaikutukset Työväen teatterin toimintaan. Pohjoisessa Kunkun parkin kytkemistä Rantatunneliin pidettiin hyvänä. Kauppa-aukion jalankulun yhteyteen liittyen kysyttiin hissien sijoittumisesta.

Vastineet

Satamakadun ramppien louhinnat eivät ole Työväen teatterin toiminnan kannalta ongelma. Esimerkiksi P-Hämpissä louhinnat sovitettiin juna-aikatauluihin. Vastaavasti Työväen teatterin kohdalla on mahdollista sovittaa louhinnat teatterin näytösaikataulujen mukaisesti.

Ramppien sijoittumista on tehty tarkastelu, johon kannattaa tutustua. Erillisraportti löytyy ELY-keskuksen hanketta koskevalta www-sivulta. Ramppien rakentamisen yhteydessä puita joudutaan jonkin verran poistamaan. Lisäksi rammit vaikuttavat paikoin puiden kasvumahdollisuuksiin, joten ramppien alueella ei ole mahdollista palauttaa puurivejä nykyistä vastaaviksi.

Kauppa-aukiota on tarkastelu mahdollisena paikkana hissiyhteydellä Kunkun parkkiin. Tiedossa on, että alueella on maanalaisista pysäköintiä, joka ulottuu päällä olevan talon ulkoseinälinjoiden ulkopuolelle. Hissiyhteyden suhteen on tarvetta tehdä vielä yhteensovittamista.

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Jalankulkuyhteyksissä esille nousi Kauppa-aukio, Kuninkaankadun yhteydet (Anttila ja Kuninkaankatu) sekä teatterin yhteys. Kauppa-aukion yhteyteen liittyen esille tuotiin se, että yhteyden kohdilla on viereisen taloyhtiön maanalainen pysäköintihalli. Kuninkaankadun yhteyksiä pidettiin hyvinä ja ehdottoman tärkeinä liike-elämälle. Tampereen teatterin kannalta yhteys nähtiin positiivisena. Mahdollisuus päästä ”kuivin jaloin” eli suoraan parkista teatteriin olisi teatterin kannalta positiivista. Myös nykyinen P-Frenckell on hyvin toimiva teatterin Frenckellin näyttämölle.

Havainnollistamiskuvien perusteella ramppeja pidettiin rumina. Myös ramppien suunnittelun tasoa ei pidetty samantasoisena. Miksi Satamakadun ramppi on parhaimman näköinen (ramppi esitetty kuvissa katettuna), ja Hämeenpuistoon sijoittuvat rammit rumia (esitetty kattamattomina). Onko Hämeenpuiston rammit mahdollista kattaa/maisemoida? Myös kuvissa esitetyt ramppien pituudet herättivät

keskustelua. Keskusteluissa nostettiin myös esille muita sijoittamisvaihtoehtoja rampeille (Nalkalantori) sekä autohissiä/hissejä (Anttilan kohdalle). Myös toteuttajan mahdollisuudesta päättää toteutettavia rampeja kysyttiin.

Vastineet

Kauppa-aukion pysäköintihalli on tullut esille tähänastisessa suunnittelussa. Hallin sijainti ja hankkeen vaikutukset halliin huomioidaan myös jatkosuunnittelussa.

Rampeja ei haluta sijoittaa keskustakehän sisäpuolelle, koska se olisi ristiriidassa keskustan liikenneverkkosuunnitelman kanssa. Myös autohissiä on jossain vaiheessa mietitty, mutta tämän kokoiseen pysäköintihalliin sellainen ei ole kapasiteetiltaan riittävä. YVA-ohjelmavaiheessa vaihtoehtona oli esillä myös muun muassa ramppi Näsilinnankadulta, joka ei ole vaihtoehtona enää selostusvaiheessa. Rampinvaihtoehdoissa on tehty linjanveto, että niihin ei suunnitella katoksia. Noin viiden metrin korkeuteen maanpinnasta kohoavat katokset katsottiin kaupunkiympäristöön sopimattomiksi. Näin myös Satamakadun vaihtoehdossa, vaikka sen havainnekuvasta voi saada toisen käsityksen. Katokset voi tietysti maisemoida/kattaa, mutta silloin ne myös erottuvat katu ympäristössä korostetusti. Jatkosuunnittelussa valittu/valitut rampit tutkitaan tältäkin osin tarkemmin. Tarvittavien katosten korkeuden mitoitus määräytyy siitä, että ramppia voidaan käyttää huoltoliikenteessä, ja se mahdollistaa pelastusajoneuvojen ajon. Kuvissa ramppien pituudet riippuvat niiden sijoittumisesta suhteessa maanpinnan muotoihin. Satamakadulla (VE Laaja+S ja VE Pieni+S) ja Hämeenpuiston vaihtoehdossa (VE Laaja+H ja VE Pieni+H) rampit sijoittuvat selvään ylämäkeen, jolloin maanpäällinen osuus on lyhyempi verrattuna Eteläpuistovaihtoehtoihin (VE Laaja+H Eteläpuisto(1) ja VE Laaja+Eteläpuisto(2)) ja Hämeenpuiston pohjoisosaan sijoittuvaan vaihtoehtoon (VE Suppea+Hpohj), joissa rampit sijoittuvat tasaisemmalle alueelle. Asemakaavavaiheessa päätetään, mihin rampeja saa sijoittaa.

27.9.2016, Kunkun parkin asemakaava ja keskustan kehäkatu, yleisötilaisuus

Kysymykset

Tilaisuudessa tiedusteltiin, onko Satakunnankadun ramppi lyöty lukkoon tai onko muita vaihtoehtoja tutkittu.

”On vanha käsitys, että Tampereen liikenne olisi vain itä-länsi suuntaista. Parkkiin tulisi olla etelästä parempi yhteys. Eteläyhteys on ehdoton edellytys myös Kunkun parkin suppeassa vaihtoehdossa. Ratinan alueen pysäköintitarjonta ei riitä, eikä palvele vanhaa keskustaa, koska kävely matka on liian pitkä.”

”Miksi Kirkkokadun ramppi on vain työnaikainen? Se ottaisi hyvin vastaan etelän suunnan liikennettä.”

”Onko järkeä antaa lopullinen päätös (sisäänajoista/kuluista) ratkaisusta operaattorille ja urakoitsijoille?”

”Auttaako Kunkun parkki Särkänniemen pysäköintitarvetta? Onko kausiluonteinen muutos pysäköintitarpeissa huomioitu? Kannattaisi mahdollistaa tulevaisuudessa yhteyksien kehittäminen tai laajentaminen Särkänniemen suuntaan.”

Vastineet

Vaihtoehtoja on tutkittu useita. Vaihtoehto on tässä vaiheessa nähty parhaimpana ja toteuttamiskelpoisimpana.

Etelän suunta on tärkeä, mutta sisäänajojen suhteen mm. kalliopinnan alhainen korkeusasema on haaste keskustan eteläosissa. Eri rampinvaihtojen liikennettä on simuloitu, ja Satakunnankadun yhteys todettu toimivimmaksi. Muihin tutkittuihin sisäänajoihin verrattuna Satamakadun liittymä ottaa vastaan vähiten liikennettä. Suurempi tarve on vanhan keskustan pohjoisosissa, ja siksi Satakunnankadun yhteys on nähty tärkeäksi Rantatunneliyhteyden lisäksi.

Kaikkia Kunkun parkin ajoramppeja on suunniteltu kehäkadun yhteyteen. Kehän sisäpuolinen ajoramppi lisää liikennettä alueella, jolla halutaan edistää jalankulku-painotteista hidasta liikkumista keskustan yleiskaavan mukaisesti.

Kaupungin tavoite on saada Kunkun parkin laatutaso vähintään samalle tasolle kuin Hämpin parkissa. Hämppi on palkittu useassa eri foorumissa erinomaisena pysäköintilaitoksena. Kaupunginhallitukselle on tehty esitys, että hanke kilpailutetaan osissa, joiden toteuttamiseen kilpailija sitoutuu. Kaupunginhallitus päättää sisäänajoista ja -kuluista sekä luolaston laajuudesta. Laitoksen rakentamisajankohta jää toteuttajan päätettäväksi.

Särkänniemen pysäköintitarve on tiedostettu. Kunkun parkki ylettyy suhteellisen pitkälle vanhan keskustan pohjoisosaan. Siten on mahdollista kehittää nykyistä selkeämpi jalankulkuyhteys Kunkun parkin pohjoisesta sisäänkulusta Särkänniemeeseen. Ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelmassa on kaavailtu Kunkun parkin laajentamista tulevaisuudessa myös Hämeenpuiston pohjoisosan alle.

1.4. Huoltotunneli

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Mikä on arvioitu lisäkustannus huoltotunnelista? Voiko sen sijoittaa samaan tasoon niin että tapahtuisi vain eriaikaisesti?”

”Jätehuolto täyttää nyt sisäpihat, voisiko jätehuolto tapahtua parkin huollon kautta, jolloin jäteastiat saataisiin pois sisäpihoilta?”

”Mitä kaikkea huoltotunneli palvelee? Kuorma-auto/jakeluliikenne, ambulanssit?”

”Hyödynnetäänkö huoltotunnelia esim. vesihuoltoon, kaukolämpöön ja –kylmään? Parkkiluola tarjoaa hyvät huoltomahdollisuudet?”

Vastineet

Huolto ja pysäköinti voivat käyttää samaa sisäänajoreittiä. Huoltoajo ei voi kuitenkaan kulkea pysäköintialueen kautta. Huollon talousmallissa hyödynnetään Helsingin hieman vastaavan huoltotunnelin esimerkkiä. Kustannusmalli ja kustannusten suuruus eivät ole tässä vaiheessa tiedossa.

Huoltotunnelin yhtenä vahvuutena voisi olla esim. juuri jätehuoltoon liittyvä toiminta. Maanalaisen huollon ajatus on, että kaupunkitilan viihtyvyys kasvaa ja kortteleiden sisäpihojen kehittyminen mahdollistuisi. Tällainen suuri infrahanke mahdollistaa myös kaupunkikuvan kohdistuvat muutokset.

Alueella on vain pari isoa toimijaa, joiden huolto yksittäisinä toimijoina on järkevää. Muutoin maan alla voisi olla esim. pari keskitettyä huollon palvelualueita, joista jakelu tapahtuisi eteenpäin (esim. keskitetyn huollon malli). Kaikkea tunnelin mukana tuomia mahdollisuuksia ei vielä ole tunnistettu, suunnittelussa huomioidulla 50 v aikajänteellä saattaa tulla esiin aivan uusia tarpeita.

Hämpin osalta tiedostettiin huoltomahdollisuudet (mm. vesihuolto, kaukolämpö), mutta niitä ei saatu kunnolla mukaan. Tätä selvitetään hankesuunnitelman yhteydessä.
(vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013)

11.12.2014 Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yritys- ja kiinteistöryhmä

Kysymykset

”Kuinka paljon tilaa jätekontit vievät? Kuinka kiinteistönomistajat saadaan mukaan jätehuoltoon?”

Vastineet

Helsingin huoltotunnelin ja Stockmannin parkissa jätekontit veivät 3-4 kontin tilan. Poltettava jäte murskataan. Jos osallisia kiinteistön omistajia on useampia, niin toteutetaan joko yhteinen jätekuilu tai imukeräysjärjestelmä, ja asuntoihin erilliset jätehuoneet. Pirkanmaan jätehuoltoon ollaan oltu yhteydessä.

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Huoltotason ja huollon toteuttamisen kustannukset herättivät kysymyksiä. Kuinka paljon osallistujia vaaditaan, että se toteutuu? Onko huoltotunnelilla muu tarkoitus, kuin käyttö huoltoajoon ja tuleeko huoltotasolle esimerkiksi kunnallistekniikkaa, jonka sijoittamista huoltotasolle nähtiin järkevänä.

Vastineet

Huoltopihojen rakentamisen kustannukset tulevat kiinteistöjen kannettavaksi. Huoltotason toteuttaminen kuuluu kilpailutuksen perusteella valittavalle toteuttajalle/operaattorille samoin kuin pysäköintilaitoksen toteuttaminen muutoinkin.

On mahdollista, että huoltotunneliosuuteen sijoitetaan erilaista yhdyskuntatekniikkaa kuten kaukolämpö-, kaukokylmä- ja tietotekniikkajohtolinjoja. Vielä ei ole oltu yhteydessä mahdollisiin toimijoihin, koska hanke on niin alkuvaiheessa. Myös jätteen putkikeräysjärjestelmää on pohdittu. Pienempien osioiden (asunto-osakeyhtiöiden liitokset) toteuttaminen on yksinkertaista toteuttaa. Suurempia keräysasemia voidaan myös toteuttaa. Nämä voidaan mahdollistaan kaavalla. Kun toteuttaja ja operaattori on valittu, asiat nousevat tarkempaan valmisteluun.

27.9.2016, Kunkun parkin asemakaava ja keskustan kehäkatu, yleisötilaisuus

Kysymykset

Miten huoltotunnelin toteutuksen hintaa ja rahoitusta on laskettu?

Vastaukset

Huoltokokonaisuudesta ei ole tarkkaa kokonaishintatietoa, mutta eri hankeosien kustannuksia on arvioitu. Ne on esitetty laitoksen alustavan hankesuunnitelman liitteissä. Kokonaiskustannus riippuu siitä, millaisista osista hanke toteutetaan.

1.5. Liikenteen ohjaaminen Kunkun parkkiin

10.12.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Tilaisuudessa keskusteltiin paljon liikenteen ohjaamisesta Kunkun parkkiin. Eteläsuunnasta tulevien autoilijoiden palveleminen Kunkulla on vaikeaa. Autoilijan opastaminen parkkiin keskustan katuverkolta on haastavaa, eikä Hämpissä onnistuttu kovin hyvin. Opastus pitäisi olla jo pääkatuverkolta kaupunkiin saavuttaessa.

1.6. Ajoyhteydet keskustakehän sisäpuolella

4.11.2015, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus

Kysymykset

Veikko Vänskän esityksessä, pysäköintilaitoksen suunnittelun tausta ja tavoitteet sekä suhde Keskustan strategiseen osayleiskaavaan, tuli esille periaate Keskustakehän sisäpuolisen alueen jakamisesta neljään erilliseen lohkoon. Näiden lohkojen välillä ei olisi liikennettä vaan liikennöinti tapahtuisi Keskustakehän kautta. Tarkoittaako se, että esimerkiksi Näsilinnankadun tai Aleksanterinkadun kautta ei olisi

ajoyhteyttä. Kysymyksissä palattiin myös arviointiohjelmassa mainittuun keskustakehän sisäpuolelle sijoittuneeseen ramppivaihtoehtoon.

Vastaukset

Hämeenkadun yleissuunnitelmassa lähtökohtana on, että Näsilinnankadun ja Aleksanterinkadun ajoyhteydet säilyvät. Pellavatehtaan ja Koskikadun tilanne vielä tutkitaan, koska raitiovaunupysäkki on haasteellista mahduttaa siten, että molemmat kadut ovat liikennöitävissä.

Tarkoituksena on pysyä keskustakehällä eikä tuoda liikennettä ruutukaava-alueella. Keskustakehän sisäpuolella ei ole enää tarkasteltavia ramppivaihtoehtoja.

1.7. Kiinteistöliittymät ja asukaspysäköinti

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Otetaanko vaikutukset asukaspysäköintiin huomioon? Saavatko asukkaat autonsa parkkiin vähän edullisemmin?”

Vastineet

P-Hämpissä kiinnostuneet asukkaat ovat saaneet pysäköintisopimuksia edullisempaan hintaan. (vast. Markku Hiltunen, Finnpark, 3.10.2013)

10.12.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Hämpin Stockmannin ja Varman talon ratkaisuksista hyviä kokemuksia. Stockmann on tyytyväinen parkkihallin vaikutukseen bisnekselle. Kunkun parkista Anttilaan myös tarpeen oma kiinteistöliittymä.

Asunto-osakeyhtiöiden päätöksentekoa pidettiin haastavana, investointi epätodennäköinen. Asukaspysäköinnin hinta on oltava sopiva. Vaikutus asuntojen arvoon olisi ajateltava pitkän aikavälin investointina. Rakentamisvaiheessa yhden kävely-yhteyden hinta on korkea.

1.8. Vaikutukset ilmanlaatuun

4.11.2015, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus

Kysymykset

Rakentamisen aikaisista vaikutuksista ilmanlaatuvaikutukset ja niiden suuruus herätti keskustelua. Myös pitkien ramppien ja niiden ympäristön ilmanlaatu ja ramppien liikenteen kasvun ilmanlaatuvaikutus herätti keskustelua. Myös ilmanlaatuun liittyvien ohjearvojen lukuarvoja kysyttiin.

Sähköpostitse kysyttiin, vaikuttaako Kunkun parkki Rantaväylän tunnelin ilmanvaihtoon ja tunnelin suuaukkojen ilmanlaatuun Santalahdessa ja

Naistenlahdessa. Rantaväylän tunnelin ilmanvaihtoon liittyvä alue (tunnelin keskellä poisto?) on muuttumassa liikennealueeksi

Vastaukset

Ohjearvojen lukuarvot ovat arviointiselostuksessa, joista ne on mahdollista tarkistaa. Ilmanlaatuvaikutusten ehkäisemisessä ja lieventämisessä pölynsidonta on merkittävässä roolissa. Raskaan liikenteen haittoja voidaan vähentää esimerkiksi asfaltoimalla ja kastelemalla ajoväyliä sekä ajoneuvoja ja ajoväyliä pesemällä. Hämeenpuiston pohjoisten ramppien läheisyydessä on päiväkotia, joka on auki myös yöaikaan. Erityisesti tällaisella alueella tulee varmistaa, että altistusta ei tapahdu. Ramppien lähialueella voi rakentamisen aikana syntyä tilanne, jossa ilmanlaatu ylittää sallitut vuorokausiohjearvot hetkellisesti. Pysäköintilaitoksen ilmanvaihto puhaltaa ulos esimerkiksi P–Hämpissä jopa ulkoilmaa puhtaampaa ilmaa.

Kunkun parkki ei vaikuta Rantaväylän tunnelin ilmanlaatuun tai tunnelin suuaukkojen ilmanlaatuun. Kunkun parkin ilmanvaihto ei tule tukeutumaan tunnelin ilmanvaihtoon vaan sen poistoilmaratkaisut ja ilmanpoistopisteet suunnitellaan muualle kuin Santalahteen tai Naistenlahteen. Mikäli tunnelin Näsinkallion maanalainen eritasoliittymä rakennetaan, tunnelin ilmanvaihto tullaan mukauttamaan uuteen tilanteeseen.

1.9. Rakentamisen aikaiset vauriot

4.11.2015, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus

Kysymykset

Rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvista vaurioista, kuten halkeamista, esimerkiksi Keskustorin ympärillä sijaitseviin arvorakennuksiin oltiin huolissaan ja haluttiin tietää, miten varmistetaan, että vaurioita ei tule. Lisäksi haluttiin tietää, tuliko rakennuksiin vaurioita P–Hämpin rakentamisen yhteydessä. Lisäksi haluttiin tietää tullaanko rakennuksiin asentamaan tärinää rekisteröivät mittarit. Asunto-osakeyhtiön Hämeenkatu 29 edustaja toi esille huolensa töiden vaikutuksesta rakennukseen todeten, että rakennettaessa Hämeenkatu 31:tä rakennukseen tuli vaurioita. Asunto-osakeyhtiö 29 on suojelukohde. Lisäksi hän toi esille, että Metso–kirjaston paikkeilta Laukontorin alueelle on 1700-luvulla ollut joki ja halusi tietää, onko alueen rakentamisen vaativuus tiedossa.

Vastaukset

Rakentamisen vaativuus on tunnistettu. Rakentajan oman edun mukaista on, että haitallisia vaikutuksia ei tule. Jos on riski, että vaikutuksia syntyy, suunnittelu etenee uhkat huomioiden ja läpikäyden. Rakentajille tulee myös olla vakuutukset, joiden turvin mahdolliset vauriot voidaan korjata.

Ennen rakentamista tullaan inventoimaan ja katselmoimaan vaikutusalueella olevat rakennukset sekä olemassa olevat raot tullaan sinetöimään mahdollisten muutosten havaitsemiseksi. Kiinteistöjä tullaan lähestymään sekä isännöitsijän että taloyhtiön

hallituksen kautta.

Lisäksi tullaan ottamaan huomioon muut rakentamiseen vaikuttavat seikat, kuten rakennusten perustamistapa ja sijoittuminen suhteessa kallioon sekä pohjavedenpinnan taso ja maa-aineksen laatu. Rakennusten perustamistapa ja sijoittuminen suhteessa kallioon vaikuttaa mm. tärinä- ja runkoäänihaittaan ja pohjavedenpinnantaso sekä maa-aineksen laatu puupaaluperustuksiin ja painumariskeihin. Esimerkiksi kiinteistöihin sijoitettavien tärinämittarien kautta tehtävän tärinäseurannan avulla on mahdollista toisaalta säätää louhinnan tekotapaa ja toisaalta saada tietoa rakennukseen kohdistuvasta rasituksesta. Näin tehtiin P–Hämpin rakentamisen yhteydessä.

P–Hämpin rakentamisen aikana ei syntynyt kiinteistöihin vaurioita lukuun ottamatta Pakkahuonetta, jonka kohdalla kaivinkone poisti kiilakiven aiheuttaen paikallisesti painuman. Rakennukselle aiheutunut vaurio korjattiin.

1.10. Louhinnan vaikutukset

3.10.2013, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Onko arvioitu, mitä kautta ja minkälaisia määriä louhetta tulee ja mihin kiviaines sijoitetaan?”

Toivottiin tarkemmat tiedot siitä, minne louhe sijoitetaan pohjoisessa ja etelässä, sekä tieto siitä ajetaanko louhetta molempiin suuntiin.

Vastineet

Keskeistä vaikutusten kannalta on, mitkä ovat ulosajopisteet, sillä näiden läheisyydessä liikenne on suurinta. Paikoista ei vielä tietoa. Esim. hyötykäyttöön Santalahden rannat, tai teollisuusalueiden tonttien pohjiin esim. Ruskon teollisuusalue. (vast. Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki, 3.10.2013)

Tarkkaa louheen sijoitussuunnitelmaa ei vielä ole. Sijoitukseen vaikuttaa olennaisesti Kunkun parkin rakentamisen ajoitus ja sen hetken louheen tarve kaupungin rakentamishankkeissa. Tämän hetkisen tiedon mukaan louhetta ajetaan sekä Eteläpuistoon että Lielahden Hiedanrantaan.

28.9.2016, Kunkun parkin asemakaava ja keskustan kehäkatu, Yleisötilaisuus

Kysymykset

”Mistä louhintamurskeen pois vienti tapahtuu?”

Vastineet

Rantatunnelista, kehäkadulle rakennettavan ajorampin ja Kirkkokadun rakentamisen aikaisen ajorampin kautta.

1.11. Pysäköinnin määrä

4.11.2015, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Nykyisten pysäköintipaikkojen määrä ja jakautumisen kadunvarsilla oleviin ja maanpäällisissä ja maanalaisissa pysäköintilaitoksissa oleviin kiinnosti. Samoinpysäköintilaitoksien käyttöaste sekä se, tarvitaanko oikeasti lisää maanalaista parkkitilaa. Lisäksi kiinnosti nykyisten pysäköintilaitosten (muun muassa P–Hämppi, P–Fenckell, Sokoksen ja Anttilan tavaratalojen paikoitus) käyttöaste. Kadunvarsien pysäköintipaikkojen vähenemisen pelättiin vaikeuttavan päivittäistä asiointia esim. pankissa tai apteekissa.

Tilaisuudessa vastattiin kysymyksiin näin:

Pysäköintipaikkoja on tällä hetkellä keskustassa yhteensä reilu 13 000, josta karkeasti puolet on kadunvarsipysäköintipaikkoja ja puolet maanpäällisissä ja maanalaisissa pysäköintilaitoksissa. Nykyisten paikoituslaitosten käyttöaste ei ole tarkkaan tiedossa. Ainakin P–Frenckell on kutakuinkin päivittäin täynnä. P–Hämpin valmistuttua ei lähikaduilta poistettu kadunvarsipysäköinnin paikkoja, millä yleensä on käyttöastetta kasvattava vaikutus (pysäköidään laitokseen kun kadunvarsilla ei ole paikkoja käytettävissä). Aiemmin operaattorilta saatujen tietojen mukaan käyttöasteen kehittyminen on tapahtunut ennakoidulla tavalla.

Kaupunki on sitoutunut täydennysrakentamiseen. Sitä voidaan edesauttaa mahdollistamalla tonteilla olevan pysäköinnin siirtäminen maan alle ja siten tonteilla olevan maa-alan ottamisen täydennysrakentamiskäyttöön.

Tampereen seudulle muuttaa vuosittain 3 000 uutta asukasta. Keskustan strategisen osayleiskaavan tavoitteena on lisätä sekä asukkaita että työpaikkoja vuoteen 2030 mennessä 15 000, eli keskimäärin vuosittain noin 1 000. Kysyntää pysäköinnille tulee tämän vuoksi olemaan. Lyhytaikaista asiakaspysäköintiä ja mm. inva–paikoitusta on tarkoitus säilyttää, joten asiointi katutason pysäköintiä käyttäen on edelleen mahdollista.

1.12. Pysäköinnin kustannukset ja liittymät kiinteistöihin

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Pysäköintilaitosten autopaikat yleensä liian kalliita. Onko haarukkaa, mikä autopaikan hinnaksi tulee? Tämä on kiinteistön omistajan kannalta merkityksellinen asia.”

”Korttelin yhteinen kulku pysäköintilaitokseen voisi olla parempi yksittäisen kiinteistön oman kulun sijaan. Vaatiiko silti yksittäisen kiinteistön päätöksen?”

” Mikä on hissikuilun hinta?”

Vastineet

Autopaikkojen hinta tulee luultavasti olemaan yli 50 000 e. Kunkun parkin osalta on todennäköistä, että on ”omasta” liittymästä kiinnostuneita, joiden kanssa sitten neuvotellaan, millä ehdoilla se voidaan toteuttaa. P-Hämpissä näiltä vapaaehtoisilta toimijoilta on saatu pääosin hyvää palautetta.

Hämpissä kiinteistön hissikuilun hinta oli 1-1,5 miljoonaa euroa. Vuokrassa vaikutus kuitenkin vain noin 1 e/m², jos tietyn kokoinen kiinteistö. (Markku Hiltunen, Finnpark, 3.10.2013)

Hämeenkadun länsipäässä kiinteistöt aika suppealla omistuksella. Joten päätöksenteko voi olla helpompaa.

Kortteleiden yhteinen kulku pysäköintilaitokseen ei ole helppo vaihtoehto päätöksenteon kannalta, mutta edullisempänä voi olla monelle realistisempi kuin yksittäinen liittymä. (vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013)

10.12.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Tasapainon hakeminen, jotta käyttöaste on optimaalinen. Hinnoittelun ja maksuvaihtoehtojen sopivuus sekä asukkaille (ehdotettiin kuukausivuokraa) että vierailijoille, asiakkaille ja kävijöille (ehdotettiin tuntihintaa).

1.13. Kokemuksia keskustapysäköinnistä ja Hämpin parkista

13.11.2013, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yritys- ja kiinteistöryhmä

Hanna Kalenoja (Liikenteen tutkimuskeskus VERNE, TTY) kertoi Tampereen keskustan pysäköintitutkimuksista yritys- ja kiinteistöryhmän tilaisuudessa 13.11.2013. Johtopäätösten mukaan pysäköintiolosuhteisiin ollaan yleisesti ottaen varsin tyytyväisiä muilta osin, paitsi että jotkut vastaavat pitävät laitospysäköinnin hintaa korkeana.

1.14. Keskustelu Hämpin parkin ekskursion pohjalta

Kunkun parkin asukasosallisryhmälle järjestettiin ekskursio 15.1.2014 Hämpin parkkiin.

Ekskursiota pidettiin onnistuneena ja Hämpin parkkia kokonaisuudessaan hienona saavutuksena. Ekskursion pohjalta keskusteltiin seuraavista aiheista:

Hämpin parkin valaistus epäsuora, mikä korostaa tilaa ja väljyyttä, ja takaa toiminnalle riittävän ja miellyttävän valotason. Käyttäjäkokemus oli hyvin positiivinen, korkealuokkaista designia. Kunkun parkin toteutuksessa oletetaan pyrittävän samaan tasoon.

Sähköautojen lataus koettiin vielä imagotekijäksi, jonka liikevaihto on minimaalinen. Latauspisteet ovat kuitenkin välttämättömiä. Lipunmyyntiin liittyvä sähköinen opastusjärjestelmä koettiin kansainvälisestikin lupaavaksi tuotteeksi.

Tekniikka on pyritty Hämpin parkissa kaupunkikuvallisesti häivyttämään, esim. Suomen pankin aukion sisäänkäynnissä poistoilmasäleiköt sijoittuvat rakennuksen kattopinnalle. Hämpin parkin markkinointiin toivottiin panostettavan vielä enemmän. Autoilijat tulisi tutustuttaa siihen esim. Tampere-päivän yhteydessä, sillä ensimmäisen käyttökerran rima on korkealla.

1.15. Keskustelu Helsingin huoltotunnelin ja Stockmannin parkin ekskursion pohjalta

Kiinteistönomistajien ja yrittäjien osallisryhmälle järjestettiin ekskursion Helsingin huoltotunneliin ja Stockmannin maanalaiseen pysäköintilaitokseen 13.1.2014.

Ekskursion pohjalta puhuttiin jätejärjestelmästä:

Stockan jätehuolto oli varsin tehokas (mm. jätelavat suoraan kontteihin). Se on ollut noin neljä vuotta toiminnassa. Biojäteputket ovat pestävissä, koska jäte menee pusseissa.

Kunkun parkin huoltotunneli mahdollistaa keskitetyn jätteiden keräyksen, joka on hyödynnettävissä keskustan kortteleissa korttelikohtaisilla keräyspisteillä. Jätejärjestelmä säästää tilaa keskustassa ja vähentää jätekuljetuksia. Kunkussa on tahtotila soveltaa samoja kokemuksia, Pirkanmaan jätehuolto kiinnostunut ja sitä selvitetään toteuttajaksi tai osatoteuttajaksi.

Keskitetyn jätehuollon vaikutukset ja mahdollisuudet keskustan asuinkorttelien kannalta kannattaa selvittää ja tuoda esiin: putkikeräysjärjestelmän suunnitteluratkaisut kortteleissa esimerkiksi viitesuunnitelmina (pihatalan vapautuminen autojen lisäksi jäteastioilta ja -katoksilta, mahdolliset lisärakentamismahdollisuudet), sekä kustannusarviot.

1.16. Kortteleiden ja asuinympäristön kehittäminen

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Olisiko Anttilan kiinteistön pysäköintialueen uudelleen rakentaminen esim. asuinalueeksi mahdollista? Finnpark:han omistaa Anttilan kiinteistön. Tällä hetkellä 400 autopaikkaa parkkitalossa.”

”Jokaisessa isommassa kiinteistössä on nyt väestösuoja. Voisiko parkki toimia väestönsuojana, jolloin vapautuu tiloja muuhun, ja lisärakentamisen yhteydessä ei tarvitse rakentaa uusia?”

Vastineet

Tässä hinta nousee vaikuttavaksi tekijäksi. Tällä hetkellä Anttilan alueen katutaso on jo tehokkaasti käytetty liiketiloiksi. Tällä hetkellä sellainen tilanne, että taloudellisesti ole mahdollista muuttaa. Kaupunkikuvallisten syiden vuoksi tapahtuva muutos voisi olla mahdollinen aikaansaava tekijä. (vast. Markku Hiltunen, Finnpark, 3.10.2013)

P-Hämpin osalta väestönsuojien lisäämistä tarkasteltiin. Koska sisäministeriö on löysentänyt velvoitteitaan, voi olla ettei jatkossa väestösuojia enää tarvitse rakentaa. Siksi P-Hämpissä ei lähdetty mahdollistamaan sitä. (vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013) Tämä on kuitenkin asia, joka voidaan ottaa huomioon. Esim. Oulussa vastaavankaltainen malli on juuri toteutuksessa.

13.11.2013, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yritys- ja kiinteistöryhmä

Erityisenä teemana tuli esiin asunto-osakeyhtiöiden tärkeä rooli hankkeen hyväksyttävyydessä. Hanke tuo hyvät mahdollisuudet korttelien ja asuinympäristön kehittämiseen, mutta yhtiöt usein varovaisia muutosten suhteen. Tulisi etsiä ja tunnistaa niitä mahdollisuuksia ja hyötyjä, joita nämä voivat saada hankkeesta. Veikko Vänskä ja Tero Tenhunen (Tampereen kaupunki) ovat olleet yhteydessä muutamiiin keskeisiin yhtiöihin.

10.12.2014, Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Osallisryhmä

Tilaisuudessa käsiteltiin täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Hanke voi parantaa mahdollisuuksia rakentaa korttelien sisään ja helpottaa myös esim. SOTE-korttelin muuttamista asuinkäyttöön, koska sillä on hyvin vähän omia pysäköintipaikkoja.

1.17. Pirkanmaan ELY-keskuksen kanta

Asemakaavan ja YVAn tilannetta esiteltiin Pirkanmaan ELY-keskukselle 16.5.2014. Tilaisuudessa todettiin selvitysten ja kaavallisen periaatteen olevan hyvällä mallilla, työ on edennyt hyvin. Patoturvallisuuteen liittyen tulee vielä tehdä tarkennuksia. (23.5.2014)

1.18. Hankkeen kustannukset

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Mikä on kustannusarvio? Osallistuvatko alueen yritykset kustannuksiin? ”

”Oliko Hämpin parkissa Stockmann ym. kiinteistöliittyjät mukana kustannusten osalta?”

Vastineet

Suunnittelu on vasta alkuvaiheessa, eikä rahoituskysymystä vielä ole mietitty. Vaihtoehtoja harkitaan, mikäli hanketta päätetään ruveta toteuttamaan.

P-Hämpissä VR osti 200 autopaikkaa liityntäpysäköintiin, mikä oli oleellinen rahoituksen kannalta. Kunkun Parkissa ajatuksena on, että alueella on joitakin toimijoita, joille hanke olisi niin tärkeä, että olisivat valmiita osallistumaan kustannuksiin. Tällaiset pysäköintihankkeet ovat kaupunkivetoisia hankkeita, jotka mahdollistavat kiinteistökehittämisen alueelle. Kiinteistönomistajien osuus tulee jälkikäteen, ja kustannuksiin osallistuminen voi tapahtua esim. pysäköintioikeuksia ostamalla. (vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013)

Hämpin parkissa kiinteistöliittyjät maksoivat omat kustannukset liittymistä. Lisäksi oli esim. velvoitepaikkojen lunastus rakennuslaajennusten jälkeen.

Erilaisia vaihtoehtoja voi tuoda esiin YVA-ohjelmavaiheessa, joita voidaan tarkastella esitettyjen alustavien vaihtoehtojen rinnalla. (vast. Leena Ivalo, Pirkanmaan ELY-keskus, 3.10.2013)

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Hankkeen kokonaiskustannuksista esitettiin useampi kysymys samoin kuin siitä, kuka hankkeen maksaa. Pakkomaksuja taloyhtiöille? Entä veronmaksajille koituvat kustannukset?

Autopaikkojen hinta asukaspysäköinnissä verrattuna nykyisiin autopaikkoihin (taloyhtiön piha, taloyhtiön kellaripysäköinti) herätti useita kysymyksiä samoin kuin se, että voiko kaupunki edellyttää taloyhtiötä siirtämään autopaikkojaan Kunkun parkkiin. Mikäli maanalaisen autopaikan hinta on korkea nykyiseen asukaspaikoitukseen verrattuna, ei paikkojen siirrossa nähty olevan järkeä. Tällaisessa tilanteessa siirtoa pidettiin mahdollisena ainoastaan pakottamalla.

Autopaikkojen hinnoista toivottiin myös hintahaarukkaa taloyhtiöille. Myös oman parkkipaikan lunastamisen mahdollisuudesta keskusteltiin.

Vastineet

Kaupunki ei tule pakottamaan taloyhtiötä siirtämään autopaikkojaan halliin. Siirto halliin on enemmänkin mahdollisuus, mikäli taloyhtiö haluaa kehittää kiinteistöään (esim. lisärakentaminen). Siirron tulee siis lähteä taloyhtiön omasta aloitteesta.

Tässä vaiheessa suunnittelu on sen verran alkuvaiheessa, että hintahaarukkaa ei ole mahdollista esittää. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ei yleensä käsitellä kustannuksia tai taloudellisia vaikutuksia, joten YVA-selostuksessa ei tulla esittämään hintoja. Hankesuunnitelmassa sen sijaan hinta-arviot esitetään.

Kaupunki on linjannut, että hankkeesta ei saa muodostua kaupungille suoria kustannuksia. Käytännössä kuitenkin maanpäällisten ratkaisujen (katuosuudet, rampit) kuluihin kaupunki joutuu osallistumaan.

Toteuttajan/operaattorin tavoite on saada hankkeesta taloudellisesti kannattava.

27.9.2016 Kunkun parkin asemakaava ja keskustan kehäkatu, Yleisötilaisuus

Kysymykset

”Syntyykö toteuttamisesta todellista kilpailua, ja saadaanko tarjouksia? Mikä on hankkeen kustannusarvio? Tuleeko laitoksen operoinnista kunnan liiketoimintaa?”

Vastineet

Kaupunki on saanut jo yhteydenottoja laitoksen mahdollisilta toteuttajilta, jotka ovat tiedustelleet kilpailun käynnistymisestä. Hankkeen kustannusarviota on mahdotonta yksiselitteisesti määrittellä, koska laitoksen laajuutta, mahdollista huoltotunnetta tai ajoramppien määrää ja sijaintia ei ole päätetty. Pysäköintilaitosten operointi on tunnetusti matalakatteista toimintaa.

1.19. Aikataulu

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Mikä on toteutusaikataulu? Miten suhtautuu joukkoliikennehankkeisiin ja niiden aikatauluihin? ”

”Kuinka pitkä rakennusvaihe on, (louhinta ja kuljetusvaiheen kesto)?”

Vastineet

Hämeenkadun länsipään muuttaminen joukkoliikenne- ja kävelykaduksi on riippuvainen Kunkun parkista. Eli hanke mahdollistaisi kokonaisuuden rakentamisen. Hämeenkadun itäosan järjestelyt ovat jo käynnissä. Itäpuolella suunnittelu jatkuu, kaikki on kytköksissä ratikkasuunnitteluun, joka on yleissuunnitelmavaiheessa. Ensi keväänä tehdään päätöksiä sen suhteen. Hämeenkadun parantaminen lähivuosien

suunnitelmissa. Itäosassa valmiuksia viedä suunnitelmia eteenpäin. Ensimmäinen vaihe joukkoliikenteen kannalta ensi kesänä. (vast. Ari Vandell, Tampereen kaupunki, 3.10.2013) Koko Hämeenkadun yleissuunnitelma on käynnissä. Valmistuu samaan aikaan ratikan yleissuunnittelun kanssa.

On taloudellisinta louhia kahdesta tai kolmesta suunnasta, jolloin työ käy nopeammin. Yhdestä ulosajosta ajettaessa kesto lisääntyy. P-Hämpin louhinta kesti 15 kk, louhintamäärä oli vähän vähäisempi. Kunkun rakentamisprosessin kesto on 1-2 vuoden väliltä. (vast. Timo Meuronen, Tampereen kaupunki, 3.10.2013)

1.20. Yhteys rantaväylän tunneliin ja muihin maanalaisiin tiloihin

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Mitä Kunkun Parkkiin liittyy maanalaisissa tiloissa, esim. Frenckellin laajennus? Liittyykö samalla tähän, vai onko vaan jatkumahdollisuuksia?”

”Olisiko mahdollista kytkeä suoraan Rantaväylän tunneliin (Näsinkallion alue) niin, ettei tarvita uusia sisäänajoja esim. Hämeenpuistoon?”

Vastineet

Tampereen ydinkeskustan Maanalaisen huollon ja Pysäköinnin yleissuunnitelma (TYPY) tuo esiin potentiaalia ja tulevaisuuden suuntia, mihin parkkialueet voisivat tulevaisuudessa laajeta. Tässä hankkeessa ei arvioida näitä, eikä suunnittelu tai kaavoitus koske näitä. (vast. Veikko Vänskä, Tampereen kaupunki 3.10.2013)

Rantaväylällä Näsinkallion eritasoliittymälle on tässä vaiheessa vain varaus. Yhteys Kunkun parkkiin ei sinänsä liity Rantaväylä -hankkeeseen. Lisäksi on muitakin tulosuuntia (erityisesti eteläsuunta), joista on tarvetta päästä Kunkun parkkiin (vast. Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki, 3.10.2013)

On toiminnallisia syitä (esim. häiriötilanteet ja pelastustoimi), jotka vaativat useamman sisäänajon kuin pelkän Rantaväylän. (vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013)

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Rantatunnelin yhteyksien vaikutus Hämeenpuiston pohjoisosissa asuville puhutti. Erityisesti haluttiin tietää, miten sujuvasti pääsee Naistenlahden suuntaan tulevaisuudessa. Myös se, onko Paasikiventien/Kekkosentien muutokset liikenteen sujuvuuteen huomioitu.

Vastineet

Nykyiset yhteydet tulevat säilymään, mutta väylä tulee kapenemaan, kun valtatie muutetaan kaduksi. Yhteydet on säilytettävä muun muassa siksi, että vaihtoehtoinen reitti pitää olla olemassa, mikäli Rantatunneli jostain syystä joudutaan kokonaan sulkemaan autoliikenteeltä.

1.21. Pyöräliikenne ja -pysäköinti

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

”Pitäisikö/Voidaanko huomioida pyöräpysäköinnin (pyöräparkit) ja pyöräliikenteen analysointi kävelyanalyysin lisänä. Onhan Tampereen tavoitteena lisätä pyöräliikennettä?”

Vastineet

Finnpark on linjannut, että Frenkellin laajennuksen yhteydessä laajennettaisiin pyöräparkkia. Tämä toteutuisi Kunkun parkin aikaan. Pistäytymispysäköintiin ei vielä ole ratkaisua. Voisi olla tarpeen tehdä kartoitus, kuinka pitkän matkan pyöräilijä on valmis kävelemään.

Pyöräily on mukana osana kävelyanalyysiä. Suunnittelun edetessä on tarpeen tarkastella pyöräilyä osana yleisten alueiden suunnittelua. (vast. Teemu Holopainen, WSP, 3.10.2013)

Pyöräpysäköinti on Tampereella kasvava haaste, joka pahenee pyöräilyn lisäämistavoitteiden myötä. Olisi tarpeen hahmottaa pyöräilijöiden jalkautumismatkan, selvittää kuinka pitkän matkan pyöräilijä on valmis kulkemaan jalan. Pitkäaikainen pyöräpysäköinti pitää hoitaa pistäytymispysäköinnin lisäksi. Esimerkiksi kun Hämeentien poikkikatuja rauhoitetaan autoliikenteeltä, katujen päissä voisi olla sopivia paikkoja. Pyöräilijän pitäisi toisinaan kävellä muutamia satoja metrejä. (vast. Ari Vandell, Tampereen kaupunki, 3.10.2013)

Hämpin osalta pyöräparkkeja on osin kokeiltu, ja sitä on laajennettu. Ongelmana on ollut, etteivät ne sijaintinsa puolesta välttämättä ole olleet toimiva ratkaisu (Rongankatu). Tampereen pyöräparkit ovat oheisella kartalla:

http://www.tampere.fi/material/attachments/p/unnamed_9474/keskustan_pyorailykartta_ja_pyoraparkit.pdf

1.22. Päätöksenteko ja vaikuttamismahdollisuudet

4.11.2015 Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yleisötilaisuus 2

Kysymykset

Haluttiin tietää, minkälainen painoarvo on yksittäisen taloyhtiön antamalla mielipiteellä vai pitääkö perustaa kansalaisjärjestö, jotta Hämeenpuiston pohjoinen rampinvaihtoehto saadaan pois jatkosta.

Vastineet

Kansalaisjärjestöä ei tarvitse perustaa. Asunto-osakeyhtiön kannattaa jättää mielipiteenään perusteltu näkemyksensä. Myös asemakaavoitusprosessissa tullaan kuulemaan asianosaisia. Eli myös asemakaavoituksen yhteydessä on mahdollista tuoda esille mielipide. Mielipiteen painoarvoa ei kuitenkaan ennalta pysty arvioimaan. (vast. 4.11.2015)

19.8.2015 Kiinteistönomistajat ja yrittäjät & 20.8.2015 Yleisötilaisuus, Kunkun parkin asemakaava ja YVA

Kysymykset

Keskusteltiin paljon tiedotuksesta, tiedonsaannista ja mahdollisuuksista ottaa kantaa hankkeeseen. Kysyttiin myös sitä, voiko mielipiteillä vaikuttaa. Hankkeen vaihe ja tehdyt päätökset kiinnostivat useamman kysymyksen ja keskustelun verran. Myös mahdollisuuden muutosten hakuun päätöksistä kiinnostivat.

Vastineet

YVA–menettelyssä on mahdollisuus antaa mielipiteitä YVA–selostuksesta. Arviointiselostus valmistuu ja toimitetaan yhteysviranomaisena toimivalle Pirkanmaan ELY–keskukselle syksyllä. Se kuuluttaa arviointiselostuksen nähtäville, pyytää siitä lausunnot ja ottaa vastaan mielipiteitä. ELY–keskus ottaa mielipiteet huomioon valmistellessaan omaa lausuntoaan selostuksesta.

YVA–selostuksesta järjestetään erikseen yleisötilaisuus syksyllä. Sen ajankohta ilmoitetaan kuulutuksessa. Selostus on nähtävillä kuulutuksessa ilmoitetuissa paikoissa, ja siitä voi antaa mielipiteensä kuulutuksessa ilmoitettuna aikana.

Asemakaavaprosessissa on tämän lisäksi omat tilaisuutensa valmisteluvaiheessa (lausunnot ja mielipiteet), kaavaehdotusvaiheessa (lausunnot ja muistutukset) sekä hyväksymisvaiheessa (muutoksenhaku). Asemakaavoituksesta vastaa Tampereen kaupunki.

Parkin toteuttaminen ja operointi on tarkoitus kilpailuttaa, jolloin toteuttamisesta ja operoinnista vastaa jokin yksityinen taho. Esimerkiksi P-Hämpi toteutettiin näin ja

siinä on yksityinen operaattori. Kilpailutus ei ole vielä käynnissä. Kaupunki on linjannut, että laitoksen rakentamisesta ei saa muodostua suoria kustannuksia. Käytännössä kuitenkin maanpäällisten osien (katuosuudet, rampit) kuluihin kaupunki joutuu osallistumaan.

Eri sisäänajoreittivaihtoehtoja on tutkittu paljon. Osa on ollut liikenteellisesti, osa ympäristöllisesti epätydyttäviä. YVA-menettelyssä ympäristövaikutusten arviointi on tehty kahdeksalle eri vaihtoehdolle. Vaihtoehtoihin on tehty alustavia luonnoksia sekä tarkasteluja, joissa on selvitetty liikenteellinen toimivuus ja se ovatko ne ylipäättään toteuttamiskelpoisia. Kaikki vaihtoehdot on myös simuloitu liikenteen simulointiohjelmassa vuoden 2030 liikenne-ennusteella.

YVA-menettelyssä Pirkanmaan ELY-keskus yhteysviranomaisen antaa YVA-selostuksesta lausunnon, jossa se voi ottaa kantaa, onko hanke toteutuskelpoinen ympäristönäkökuilmasta. YVA-menettely ei ole lupamenettely, mutta jatkosuunnittelussa on noudatettava ELY-keskuksen lausuntoa YVA-selostuksesta. ELY-keskuksen lausunnosta ei voi valittaa. Kaavoitusprosesseissa muutoksenhaku on sen sijaan mahdollinen.

Kunkun parkkia koskevia asemakaavoja ei ole vielä laadittu. Asemakaavoitus on kuulutettu vireille ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville samaan aikaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kanssa, mutta kaavojen valmistelu on keskeytetty toteuttaja- ja operaattorikilpailutuksen ajaksi.

Asemakaavoissa ratkaistaan mm. pysäköinti- ja huoltolaitoksen enimmäislaajuus ja sisäänajojen paikat, eli viimekädessä päätöksen laitoksen reunaehdoista tekee kaupunginvaltuusto. Päätöstentekijät joutuvat antamaan oman painoarvonsa eri tekijöille, kuten esimerkiksi liikenteen sujuvuus, Hämeenpuiston merkitys ja muutosten kaupunkikuvalliset vaikutukset. YVA-selostus, siitä saadut lausunnot ja mielipiteet sekä asemakaavoituksessa saatu palaute ja tehdyt selvitykset antavat hyvän pohjan arvovalinnoille.

Hankkeen rakentaminen kestää noin viisi vuotta, ja se ei näillä näkymin toteudu aivan lähivuosina. Hanketta voi pitää tulevaisuuteen varautumisena.

1.23. Muita kysymyksiä

4.11.2015 Kunkun parkin asemakaavoitus ja YVA, Yleisötilaisuus 2

Kysymykset

”Milloin rakennetaan kuljetuksia varten puuttuva maanalainen yhteys Mustalahteen?”

Vastineet

Kysymyksellä tarkoitettaneen Paasikivenkadun ajoramppivaihtoehtoa. Sen rakentaminen on yksi mahdollisuus muiden joukossa. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ei tehdä valintoja toteutettavista ratkaisuista. Ne tehdään

Kunkun parkin asemakaavassa tai vasta laitoksen toteuttajan rakennussuunnitelmissa. (vast. 4.11.2015)

3.10.2013 Kunkun parkin asemakaava ja YVA, Yleisötilaisuus 1

Kysymykset

” Kuinka pitkä on kosken ali menevä tunneli?”

Vastineet

Kosken ali menevä tunneli on noin 150 metriä. P-Hämppi ja Kunkun parkki on molemmat pohjaveden pinnan alapuolella, eli ovat vesitiiviitä rakennuksia. Koski on hyvin matala. Vesistöjen alitus ei siis tuota ongelmaa. Tammerkosen alueen kallionlaatu tiedetään tarkasti, helppo tekninen toimenpide. (vast. Timo Meuronen, Aihio Arkkitehdit Oy, 3.10.2013)

2. Mielipiteet ja kommentit aiheittain

2.1. Kulkuyhteydet

” Kunkun parkin jalankulkuyhteydet tulisi suunnitella niin, että ne sijoittuvat katuverkolla mahdollisimman keskeisiin paikkoihin. Esimerkiksi keskustorilla täytyisi olla mahdollisuus liittyä samasta pystykuilusta molemmille puolille toria.” (13.9.2016)

”Satakunnankadun ja Aleksis Kiven kadun liittymään täytyisi jättää kaikki kulkusuunnat mahdollisiksi ja kehittää jalankululle nykyistä Siperian alikulkukäytävää.” (13.9.2016)

2.2. Pysäköintilaitoksen ajoyhteydet

”Pysäköintilaitosten ajoyhteydet täytyisi suunnitella suoraviivaisiksi. Helpon orientoitumisen mahdollistamiseksi ajoyhteyksien pitäisi noudattaa ruutuvaakaa ja sijoittua suoraviivaisesti katujen alle. Pysäköintilaitosten sijainnin hahmottaminen ja käytettävyyden paranisivat.” (13.9.2016)

2.3. Hämeenpuisto

”Hämeenpuisto on niin arvokas, että menee pilalle jos rakennetaan sisäänajopömpelitä ja muita maisemaa rikkovia rakennelmia.” (13.9.2016)

2.4. Esteettömyys ja invalupa

”Kaupungin pitäisi ottaa kantaa voiko invaluvan haltija ajaa Hämeenkatua? Rinnastetaanko invaluvalla liikkuva huoltoajoon, joka on sallittu Hämeenkadulla vai tarvitaanko invaluvallisille oma liikennemerkkin lisäkilpi. Mitä tieliikennelaki sanoo asiasta?” (13.9.2016)

”Kuinka esteettömyys on huomioitu suunnittelussa? Taksien ja invataksien on päästävä lähelle palveluita, eivätkä näiden asiakkaat voi kulkea pitkiä matkoja harvaan osoitetuilta pysäköintipaikoilta.” (13.9.2016)

2.5. Jakeluliikenne

”Miten jakeluliikenne kehäkadun liikkeisiin on ajateltu hoidettavan? Jokaiseen liiketilaan tarvitaan tavarankuljetuksia ja kuljetukset hoidetaan yhä suuremmilla autoilla. On huolestuttava, että katutilaa annetaan yhä enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille mutta unohdetaan jakeluliikenne.” (13.9.2016)

2.6. Muut puheenvuorot ja kommentit

Tampereen kauppakamarin edustaja kiitti hankkeen perinpohjaisesta valmistelusta ja suunnittelusta. Hän totesi yleisötilaisuuden olleen valaiseva. Hanke on kaupungin keskustan vetovoiman ja asumisen kannalta tärkeä ja kannatettava ja katsoo 15–20 vuotta tulevaisuuteen. Maanalainen pysäköinti on tulevaisuutta. Maanalaisesta rakentamisesta on hyvää tutkimustietoa ja suomalainen osaaminen on korkeatasoista. Hankkeen etenemisessä myös prosessi ja poliittinen päätöksen teko ovat tärkeitä. (4.11.2015)