



TAMPERE

26.10.2020

Näsikallion maanalainen eritasoliittymä ja Amuritunneli. Maanalainen asemakaava nro 8676.

Diarinumero: TRE:2651/10.02.01/2017

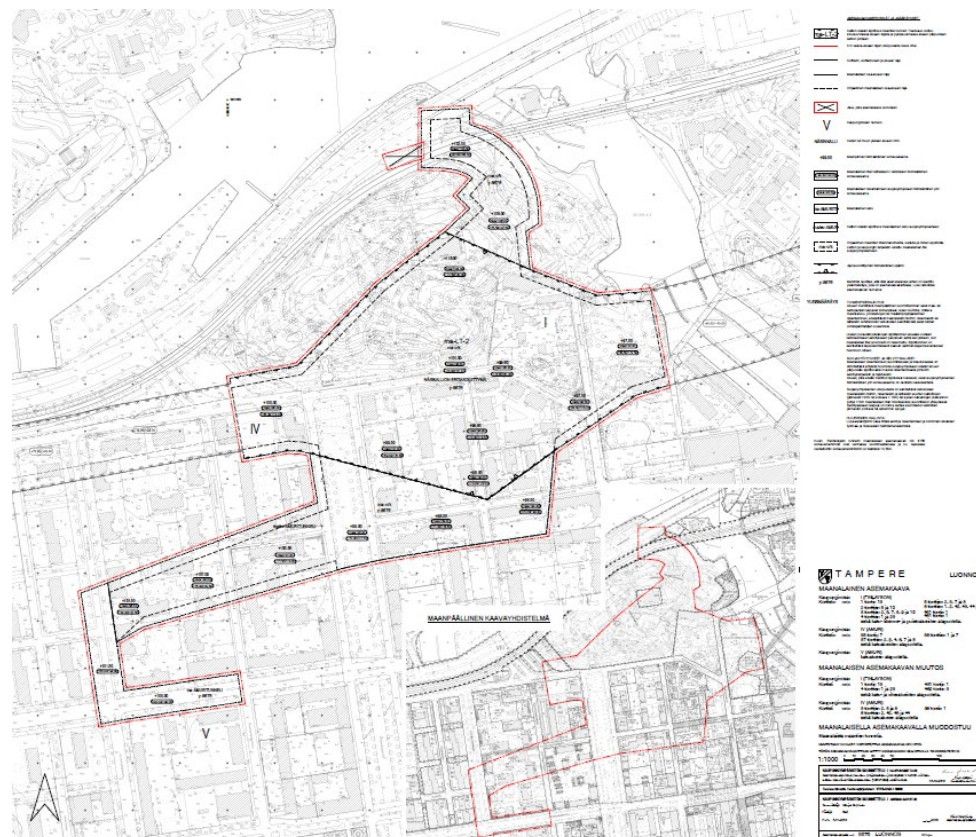
PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Valmisteluaineiston
nähtävilläoloaikana 7.12.2018–24.1.2019
saadut mielipiteet ja lausunnot (yhteensä
20 kpl)

Nähtävillä ollut aineisto:

<https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8676>

Hankkeista esitettyjä kysymyksiä ja vastauksia kaupungin internet-sivuilla: <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asebakaavoitus/nasikallion-eritasoliittyma-amuritunneli-kunkun-parkki/kysymyksiä.html>



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Viheralueet ja hulevedet- yksikkö: Hulevesiselvitys on laadittu.</p>	<p>Merkittiin tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Pirkanmaan maakuntamuseo Hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön on tarkasteltu erillisessä selvityksessä, jonka perusteella voidaan todeta, että muutokset eivät uhkaa Hämeenpuiston valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön tai Amurinlinnan korttelin kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä. Pirkanmaan maakuntamuseolla ei ole kaavaratkaisusta huomautettavaa. Kaavaselostus on vielä kesken eikä maakuntamuseo ota tässä vaiheessa kantaa sen sisältöön. Kaavaehdotus tulee toimittaa lausunnonle Pirkanmaan maakuntamuseoon.</p>	<p>Merkittiin tiedoksi.</p>	<p>Kaavaehdotuksesta pyydetään maakuntamuseon lausunto.</p>
<p>Kainuun ELY-keskus; Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevat Tammerkosken Yläkosken voimalaitosten patorakenteet on luokiteltu patoturvallisuuslain (494/2009) 11 §:n mukaiseen luokkaan 1. Onnettomuus luokan 1 padolla aiheuttaa vaaran ihmishengelle ja terveydelle taikka huomattavan vaaran ympäristölle tai omaisuudelle. Louhintatyön alustavassa ympäristöselvityksen (19.10.2018) liitteissä 3a ja 3b Tammerkosken Yläkosken voimalaitosten patorakenteet ja -muurit on merkitty väärään paikkaan ja osa rakenteista puuttuu. Nykyinen säännöstelypato sijaitsee Palatsinraitin sillan yhteydessä. Patorakenteita, jotka eivät käy edellä mainituista liitteistä ilmi, ovat Finlaysonin ja Tampellan voimalaitoskanavien ja tulvauoman väliset reunapadot rakenteineen ja laitteineen. Hankkeesta vastaavan on hyvissä ajoin ennen louhintatöiden aloittamista patorakenteiden lähialueella oltava yhteydessä Tampereen Sähkölaitos Oy:öön patoturvallisuuden huomioimiseksi. Hankkeesta vastaavan on yhdessä padonomistajan kanssa laadittava Tammerkosken Yläkosken padoille louhintatyön aikainen tarkkailuohjelma (patoturvallisuuslaki 13 §), koska louhintaa voidaan pitää</p>	<p>Louhintatyön alustavan ympäristöselvityksen luonnoksen liitekartoilla oli patorakenteiden sijaintia koskeneita virheitä ja puutteita. Aineistoa on nähtävilläolon jälkeen korjattu ja täydennetty yhteistyössä Kainuun ELY-keskuksen kanssa.</p>	<p>Louhintatyön alustavaan ympäristöselvitykseen korjattiin patorakenteita koskevat tiedot ja lisättiin maininta jatkosuunnittelussa tarvittavista yhteydenotoista.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>patoturvallisuusasetuksen (319/2010) 8 §:n tarkoittamana erityisenä rasituksena. Patoturvallisuusviranomaisen tekee päätöksen asiakirjojen hyväksymisestä patoturvallisuuslain 14 §:n mukaisesti.</p>		
<p>Ympäristönsuojelu: Hulevesisuunnitelmaa on syytä täydentää siten, että siinä huomioidaan työn aikaisten hulevesien hallinnassa myös lähialueiden katuverkolle tunnelityömaalta louhetta kuljettavien rekkojen renkaissa leviävä kiintoaines.</p>	<p>Hulevesiselvitystä sekä muita kaavaan liittyviä asiakirjoja, joissa asiaa käsitellään, täydennettiin rakentamisen aikaisten hulevesien hallintaa koskeneiden tietojen osalta. Kaavaehdotuksen yleismääräykset edellyttävät, että lupa-asiakirjoihin tulee liittää selvitys rakentamisen ja toiminnan aikaisten työmaa- ja hulevesien hallintamenetelmistä.</p>	<p>Rakentamisen aikaisten hulevesien hallintakeinojen kuvausta täydennettiin.</p>
<p>Pirkanmaan ELY-keskus: Asemakaavaluonnosta ja tunnelitilojen suunnittelua koskevat pääsääntöisesti edelleen lausuntoon liitetyssä hankkeen yleissuunnitelman alustavaa luonnosta (28.2.2018) koskeneessa 6.4.2018 lausunnossa esitetyt asiat. Tunneleiden savunpoisto- ja ilmanvaihtojärjestelmien sekä muiden teknisten järjestelmien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä yhteensovittamiseen Rantatunnelin järjestelmien kanssa tulee varautua niin tilavarauksena kuin rakentamiskustannuksissa. Lähtökohtaisesti Rantatunneli tulee esittää voimassa olevan asemakaavan kaavamerkinnällä ja yleismääräyksillä. ELY-keskus kuitenkin selvittää vielä joidenkin asemakaavamerkintöjen sekä yleismääräyksiä tarvetta tässä asemakaavassa. Vuoden 2019 alusta Traficom sekä Rantatunnelin teknisistä ja liikenteenhallintajärjestelmistä vastaava Intelligent Traffic Management Finland Oy tulee kytkeä jatkosuunnitteluun kiinteästi mukaan.</p>	<p>Kaavamerkintöjen ja -määräysten sisältö ja tarvittavat muutokset käytiin läpi ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Ehdotusvaiheen aineistoissa on huomioitu myös keväällä 2020 nähtävillä ollut Kunkun parkin maanalaisen asemakaavan nro 8437 valmisteluaineisto ja siitä saatu ELY-keskuksen lausunto.</p> <p>Rantatunnelin voimassa olevan maanalaisen asemakaavan määräyksiä voitiin käyttää tässä asemakaavassa siltä osin, kuin niiden sisältö ja ohjausvaikutus oli edelleen tarkoitustaan vastaava. Esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain ja -asetuksen tarkoittamia toimenpiderajoituksia ei anneta asemakaavassa, minkä johdosta ko. termi poistettiin kaavamääräyksistä. Alueella on asemakaavasta riippumatta voimassa maakuntakaavasta johtuva MRL 32§:n mukainen rakentamisrajoitus.</p> <p>Teknisten järjestelmien yhteensovittaminen Rantatunnelin sekä suunnitteilla olevan Kunkun parkin kanssa tutkitaan asemakaavaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Teknisten verkostojen ja laitteiden</p>	<p>Hankkeen yleissuunnitelmaraporttia täydennettiin. Kaavan yleismääräyksiä tarkastettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja. Kaava-asiakirjoissa mainittujen viranomaistahojen nimet tarkastettiin vuoden 2020 tilanteen mukaisiksi.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>tilavaraukset sisältyvät asemakaavassa osoitettuihin aluevarauksiin.</p> <p>Valtion virastojen nimi- ja organisaatiomuutokset huomioidaan asemakaavan jatkovalmistelun aikana viranomaisyhteistyötä edellyttävissä työvaiheissa.</p>	
<p>Pirkanmaan liitto ilmoitti, ettei anna lausuntoa asemakaavan valmisteluaineistosta (ilmoitus sähköpostitse 9.1.2019).</p>	-	-
<p>Yksityishenkilö: Miksi yleissuunnitelmassa Amuritunnelin osahankkeen kustannukset 30,3 miljoonaa euroa lasketaan suoraan VE 2 - VE 1 erotuksesta, mutta hyödyt on 37,1 miljoonaa euroa, eikä erotuksen mukainen $85.2 - 57.8 = 27,4$ miljoonaa euroa? Eikö tässä tule hyödyistä laskettua kahteen kertaan se osa, joka toteutuu jo VE 1:ssä (riippumatta toteutuuko Amuritunneli)? Eihän Amuritunnelin rakentaminen Kunkun parkin jälkeen voi vähentää VE 1:n hyötyjä? Nyt erillisinä hankkeina VE 1 + VE 3 hyödyt on yhteensä enemmän kuin VE 2 hyödyt, mikä ei voi olla oikein. Eikö oikea H/K suhde kysymykseen "Kannattaako Amuritunneli toteuttaa, jos Kunkun parkki toteutetaan?" olisi 0,9, eikä yleissuunnitelmassa mainittu 1,2?</p>	<p>Yleissuunnitelmassa eri vaihtoehdolle (VE1-VE2-VE3) esitettyjä hyötykustannuslaskelmia ei voida suoraan verrata toisiinsa. Vaihtoehdot VE1 ja VE2 sisältävät Kunkun parkin, mutta vaihtoehto VE3 ei. Eri vaihtoehtoihin sisältyvien hankekokonaisuuksien taustalla on siis erilaiset liikenneverkot, joissa mm. liikenteen siirtymät ja siitä saatavat hyödyt ovat erilaisia.</p> <p>Vaihtoehdossa VE1 ja VE3 lasketut hyötykustannukset kuvaavat kuinka paljon liikenteellisiä hyötyjä näistä osakokonaisuuksista syntyy erikseen toteutettuina. Vaihtoehto VE2 kuvaa hankekokonaisuuden yhteisvaikutusta. Eri vaihtoehtoihin sisältyvä kokonaisuus tuo sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia, joiden summa on eri kuin erillisinä hankkeina erilaisiin liikenneverkkoihin toteutettujen laskelmien summa.</p>	<p>Hankkeen yleissuunnitelmaraporttia täydennettiin hyötykustannuslaskennan tulosten ja johtopäätösten tulkintaa koskevilla tiedoilla.</p>
<p>Yksityishenkilö: En hyväksy Amuritunnelia enkä aiemmin esitettyä Hämeenpuiston tunnelia. Tunneliaukko ei vähennä, vaan lisää alueen liikennettä. Satakunnankatu ja Hämeenpuisto ovat "asuinkatuja", joissa asuu tuhansia ihmisiä. Autoilijoille reittejä on liikaakin eikä lisää tarvita. Ainoa ongelma on liiallinen autojen määrä Satakunnankadun ja Hämeenpuiston</p>	<p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyn ajotunnelin linjauksen ja maanalaisen asemakaavan suunnittelun pohjana on vuonna 2017 laaditussa vaihtoehtotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>risteyksessä. En tiedä monenko moottorin lävitse hengitysilmani on kiertänyt. Lisäksi paha rengas- ja katupöly vähentää viihtyvyyttä Hämeenpuistossa.</p>	<p>vaihtoehto. Asemakaava ei ole toteutus päätös, eikä asemakaavan hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä. Mielpiteessä mainitusta Hämeenpuisto-vaihtoehdosta luovuttiin jo ennen tämän asemakaavan vireilletuloa.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä.</p> <p>Vuoden 2040 tilannetta kuvaavan liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärän muutokset koskisivat aluetta, jolle sijoittuu nykytilanteessa noin 9000 asukasta. Liikennemäärän kasvun on arvioitu koskevan aluetta, jolla on nykytilanteessa noin 2000 asukasta. Muilla alueilla liikennemäärän on arvioitu laskevan tai muutos on ennusteen mukaan niin vähäinen, ettei olosuhde nykytilanteeseen verrattuna muutu.</p> <p>Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p> <p>Ilmanlaatumallinnuksen mukaan ilman pienhiukkasten pitoisuudet Amuritunnelin suuaukon läheisyydessä olisivat vuoden 2040 ennustetilanteessa samaa tasoa kuin kaupungin keskustan vilkasliikenteisten katujen varrella yleensä. Liikenteen määrän ohella olennaista vaikutusta katupölyn määrään on mm. ajonopeuksilla ja väylien päällystemateriaaleilla sekä puhtaanapidon ja liukkaudentorjunnan toteutustavoilla. Pintamateriaaleja</p>	<p>vaikutusten arviointia täydennettiin.</p> <p>Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	koskevat päätökset tehdään toteutukseen tähtäävässä suunnittelussa.	
<p>Yksityishenkilö: Yritykseni toimii Amurissa enkä kannata tunnelia. Se ohjaa liikennettä keskustaan ja voisi ruuhkauttaa esim. Hämeenpuistoa entisestään.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänekadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä. Liikenteen toimivuutta koskeneiden tarkasteluiden (simulointien) perusteella Amuritunnelin liikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia Hämeenpuiston liittymien palvelutasoon.</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p> <p>Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja</p>
<p>Yksityishenkilö: En asu Amurissa, enkä keskustassa, mutta asioin Mustalahdenkatua myöten Mustalahden satamaan ja keskustan länsipuolelle. Hämeenpuiston kautta tulisi kiertoa, siellä on ongelmia kulkea eikä Kortelahdenkatu vie suoraan kohteeseeni. Pyöräillen sama reitti on turvallinen ja sujuva, lähes autoton yhteys Metsoonkiin. Eikö Mustalahden satama-</p>	<p>Jalankulun ja pyöräilyn pääreitit Mustanlahden satamasta Näsijärvenkadulle ja edelleen kohti Pirkankatua ja Hämeenkatua kulkevat mm. Kortelahdenkadulla, Puuvillatehtaankadulla, Hämeenpuistossa, Puutarhakadulla ja Kuninkaankadulla. Särkänniemen, Onkiniemen ja</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>altaan yli ole aikomus rakentaa oikosilta kävelijöille? Miksi suora yhteys Mustalahdenkatua myöten Satakunnankadun yli pitäisi estää tunnelilla? Tunneli pitää jättää rakentamatta, se tekisi alueesta yhtä rauhattoman kuin Hämeenpuisto on.</p>	<p>Mustalahden alustavissa kehittämissuunnitelmissa esitetty uusi kävelysilta ei liittyisi suoraan Mustalahdenkatuun.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu maanpäällisen alueen katusuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Amuritunnelin suuaukosta aiheutuva estevaikutus Satakunnankadulla Mustalahdenkadun risteyksessä on todettu jossain määrin nykytilaa heikentäväksi, mutta liikenteellisiltä vaikutuksiltaan hyväksyttävissä olevaksi ratkaisuksi. Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyssä lopputilanteessa Mustalahdenkadun kohdalta poistuvan suojatieylityksen korvaava uusi ylityskohta on mahdollista sijoittaa varsin kohtuulliselle (noin 40-60 metrin) etäisyydelle nykyisistä suojateistä. Pyöräily olisi jatkossakin mahdollista nykytilanteen mukaisesti Satakunnankadun ja Mustalahdenkadun ajoradoilla.</p>	<p>vaikutusten arviointia täydennettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>
<p>Yksityishenkilö: Amuritunneli olisi haittainvestointi. Rantatunnelin tarkoitus on ohjata idästä länteen ja lännestä itään menevä liikenne ohi keskustan. Jos Amuritunnelilla houkutellaan Rantatunneliin myös se liikenne, joka tulee keskustaan, kuormittuu Rantatunneli niin, että se ei palvele tarkoitustaan. Rantatunneliin jouduttaisiin lisäämään kaistoja, jotta liikenne tunnelissa sujuisi. Keskustaan pääsee nykyistä katuverkkoa pitkin sekä idästä että lännestä vaikeuksitta.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Liikennetaloudellisessa arvioinnissa hankkeen suurimmat hyödyt syntyvät liikenteen aikasäästöstä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta. Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin toteuttaminen ei merkittävästi kasvata Rantaväylän tunnelin kokonaisliikennemäärää, heikennä liikenteen</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	sujuvuutta tai edellytä tunnelin välityskyvyn kasvattamista.	
<p>Yksityishenkilö: Rantatunnelin hyöty tulee siitä, että keskustan ohittava liikenne lännestä itään ja idästä länteen ei kuormita keskustan katuja ja sujuu nyt tunnelissa hyvin. Keskustaan pääsee sekä idästä että lännestä nykyistä katuverkkoa pitkin. Amuritunneli ruuhkauttaa Rantatunnelin eikä sen alkuperäinen tarkoitus toteudu. Amuritunneli olisi haittainvestointi, joka turmelisi nyt hyvin toimivan Rantatunnelin liikenteen eikä toisi hyötyä keskustaan tulevalle liikenteelle.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Liikennetaloudellisessa arvioinnissa hankkeen suurimmat hyödyt syntyvät liikenteen aikasäästöstä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta. Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin toteuttaminen ei merkittävästi kasvata Rantaväylän tunnelin kokonaisliikennemäärää, heikennä liikenteen sujuvuutta tai edellytä tunnelin välityskyvyn kasvattamista.</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p>
<p>As Oy Satamamestari: Puuvillatehtaankatu on tarpeen saada kaksisuuntaiseksi, mikäli Satakunnankadulle Mustanlahdenkadulta ei voi kääntyä jatkossa vasemmalle.</p>	<p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Puuvillatehtaankadun muuttamista kaksisuuntaiseksi välillä Hämeenpuisto - Mustanlahdenkatu on mahdollista tarkastella muiden keskustan liikenneverkon kehittämistä koskevien suunnitelmien ja selvitysten yhteydessä. Katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu maanpäällisen alueen katusuunnittelun yhteydessä.</p>	<p>Palaute toimitettiin tiedoksi kaupungin liikennejärjestelmän suunnitteluun.</p>
<p>Yksityishenkilö: Ei tunneleita Amuriin. Liikenne ja saasteet ovat lisääntyneet Satakunnankadulla. Kun tunneli tulisi, Mustanlahdenkadulta ei pääse mihinkään ja liikennettä olisi vieläkin enemmän.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä. Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoitettavia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu maanpäällisen alueen katusuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyt muutokset Satakunnankadun katujärjestelyihin muuttaisivat nykyisiä ajoreittejä Hämeenpuiston, Puutarhakadun, Kortelahdenkadun ja Puuvillatehtaankadun rajaamalla alueella. Nykyiset ja uudet reitit on kuvattu hankkeen yleissuunnitelmassa. Mustanlahdenkadun osalta nykytilannetta muuttaisi Satakunnankadun suoraan ylittävän ajoreitin katkeaminen, kun Mustanlahdenkadun ja Satakunnankadun liittymät muuttuisivat nk. suuntaisliittymiksi joissa vain oikealle kääntyminen on sallittu. Liikenteen toimivuutta koskeneiden</p>	<p>toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	tarkasteluiden (simulointien) perusteella Amuritunnelin liikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia liittymien palvelutasoon.	
<p>Yksityishenkilö: Mihin me amurilaiset tarvitsemme Amuritunnelia, liikenne vain lisääntyy ja mutkistuu Mustanlahdenkadun ja Hämeenpuiston välillä? Liikenne on lisääntynyt Satakunnankadun läheisyydessä ja pölyä tulee paljon enemmän kuin ennen Rantatunnelin avausta. On ristiriitaista, kun autoilua rajoitetaan kaikin keinoin, pysäköinti kallistuu, autoilu vaikeutettu Amurissa asuvilta, nurinkurista myös korottaa Nyssen lipunhintoja samaan aikaan. Käyttäkää Amuritunnelin raha tiehen Santalahdesta Lielahden ohi Ylöjärvelle sisältäen Vaitinaron risteuksen. Rantatunnelin vuosihuoltokustannus 1 milj. €/vuosi kun on puutetta rahasta muuhun tieverkkoon Suomessa.</p>	<p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa keskustan saavutettavuus ja mahdollisuudet maanpäällisen alueen kehittämiselle paranevat. Kun liikennettä ja pintapysäköintiä siirtyy maan alle, keskustan maanpäälliseltä katuverkolta ja pihoilta vapautuu tilaa muuhun käyttöön.</p> <p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköintiin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Liikennetaloudellisessa arvioinnissa hankkeen suurimmat hyödyt syntyvät liikenteen aikasäästöstä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä. Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p> <p>Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoittuvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu maanpäällisen alueen katusuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyt muutokset Satakunnankadun katujärjestelyihin muuttaisivat nykyisiä ajoreittejä Hämeenpuiston, Puutarhakadun, Kortelahdenkadun ja Puuvillatehtaankadun rajaamalla alueella. Nykyiset ja uudet reitit on kuvattu hankkeen yleissuunnitelmassa. Mustanlahdenkadun osalta nykytilannetta muuttaisi Satakunnankadun suoraan ylittävän ajoreitin katkeaminen, kun Mustanlahdenkadun ja Satakunnankadun liittymät muuttuisivat nk. suuntaisliittymiksi joissa vain oikealle kääntyminen on sallittu. Liikenteen toimivuutta koskeneiden tarkasteluiden (simulointien) perusteella Amuritunnelin liikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia liittymien palvelutasoon.</p>	
<p>Kiinteistö Oy Portinvartija: Allekirjoittanut kiinteistöosakeyhtiö vastustaa voimakkaasti Amuritunnelin katuyhteyden sijoittamista Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin maanalaisen asemakaavan nro 8676 tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ja valmisteluaineistossa (nähtävilläoloaika 7.12.2018-24.1.2019). Kiinteistöosakeyhtiö on huolissaan liiketilojen saavutettavuuden merkittävästä huononemisesta poistuvien ajoyhteyksien myötä, Satakunnankadun varrella sijaitsevien asiakaspysäköintipaikkojen poistamisesta, ohikulkevan ajoneuvoliikenteen määrän kasvusta kiinteistön välittömässä läheisyydessä, jalankulku-yhteyksien hankaloitumisesta, ilman laadun huononumisesta, kiinteistön kehittämismahdollisuuksien heikkenemisestä ja kiinteistön arvon alenemisesta, mikäli Amuritunneli toteutuu asemakaavan nro 8676 osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla.</p>	<p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyn ajotunnelin linjauksen ja maanalaisen asemakaavan suunnittelun pohjana on vuonna 2017 laaditussa vaihtoehtotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun vaihtoehto. Mielipiteessä mainitusta Hämeenpuisto-vaihtoehdosta luovuttiin jo ennen tämän asemakaavan vireilletuloa.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoittuvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu maanpäällisen alueen katusuunnittelun yhteydessä.</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kiinteistöyhtiö esittää katuyhteyden sijoittamista lähemmäksi ydinkeskustaa, paremmin liikennettä palvelemaan paikkaan ja lähemmäksi Kunkun parkin suunniteltua sijaintia. Ajoyhteys olisi yhtiön näkemyksen 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. Sijaintia Hämeenpuistossa puoltaisi myös se, että katuyhteys olisi helposti ulkopaikkakuntalaistenkin löydettävissä. Ajoyhteys Hämeenpuistosta Amuritunneliin voitaisiin toteuttaa juurikaan leventämättä Hämeenpuiston nykyisiä ajokaistoja ja hyvällä suunnittelulla väylät vahvistaisivat Hämeenpuiston rakennetun ympäristön eri vuosikymmenten tyyllistä kerroksellisuutta. Lisäksi poikittaisen kevyenliikenteen vähäisyyden vuoksi Hämeenpuiston sijainnissa ei syntyisi yhtä merkittävää estevaikutusta kuin muissa vaihtoehdoissa ja kevyenliikenteen yhteydet pystyttäisiin alueella järjestämään ilman merkittävää häiriötä.</p> <p>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.</p> <p>Ajoramppi estäisi kokonaan pohjois-eteläsuuntaisen autoliikenteen Mustalahdenkadulta Satakunnankadun yli. Ratkaisu aiheuttaisi hankalia kiertoreittejä lähikorttelien kiinteistöille kohdistuvalle ajoneuvoliikenteelle ja hankaloittaisi ja vaarantaisi jalankulkuliikennettä, jota kyseisessä sijainnissa on paljon. Ajorampin sijoittaminen lähemmäksi Satakunnankadulla ratkaisi jonkin verran este- ja</p>	<p>Yleissuunnitelmassa esitetyt muutokset Satakunnankadun katujärjestelyihin muuttaisivat nykyisiä ajoreittejä Hämeenpuiston, Puutarhakadun, Kortelahdenkadun ja Puuvillatehtaankadun rajaamalla alueella. Nykyiset ja uudet reitit on kuvattu hankkeen yleissuunnitelmassa. Amuritunnelin suuaukosta aiheutuva estevaikutus Satakunnankadulla Mustanlahdenkadun risteyksessä on todettu jossain määrin nykytilaa heikentäväksi, mutta liikenteellisiltä vaikutuksiltaan hyväksyttävissä olevaksi ratkaisuksi. Liikenteen toimivuutta koskeneiden tarkasteluiden (simulointien) perusteella Amuritunnelin liikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia liittymien palvelutasoon.</p> <p>Mustanlahdenkadun osalta nykytilannetta muuttaisi Satakunnankadun suoraan ylittävän ajoreitin katkeaminen, kun Mustanlahdenkadun ja Satakunnankadun liittymät muuttuisivat nk. suuntaisliittymiksi joissa vain oikealle kääntyminen on sallittu. Nykyiset asiointi- ja asukaspysäköintiin käytetyt kadunvarsipaikat poistuisivat Satakunnankadulta tunnelin suuaukon kohdalta. Muita lähialueen kadunvarsipaikkoja, joita sijoittuu mm. Hämeenpuistoon, Mustalahdenkadulle ja Kortelahdenkadulle, ei ole tämän hankkeen vuoksi tarpeen poistaa.</p> <p>Jalkakäytäviä levennettäisiin Satakunnankadun kummallakin puolella. Mustanlahdenkadun kohdalta poistuvaksi esitetyn suojatieyliityksen korvaava uusi ylityskohta on mahdollista sijoittaa varsin kohtuulliselle (noin 40-60 metrin) etäisyydelle nykyisistä suojateistä. Turvallisuussyistä Satakunnankadun ylittämistä suojateiden ulkopuolelta on tarpeen rajoittaa. Yleissuunnitelmassa kulkua ohjaavat kaiteet on esitetty sijoitettaviksi kadun reunojen sijaan keskisaarekkeisiin, jotta ne eivät haittaisi pelastusliikennettä ja kiinteistöjen huoltoa.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>turvallisuushaasteita liikennöinnin osalta, mutta ei kuitenkaan riittävästi poistaisi niitä.</p> <p>Kiinteistö Oy Portinvartija on Pirkanmaan Osuuskaupan 100% omistama tytäryhtiö. Pirkanmaan Osuuskauppa pyytää merkittävänä alueellisena toimijana päästä osalliseksi Amuritunnelin kaavaprosessiin.</p>	<p>Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyssä vaihtoehtotarkastelussa keskityttiin löytämään Kortelahdenkadun ja Hämeenpuiston väliseltä katuosuudelta paras mahdollinen sijainti tunnelin suuaukolle ja betonikaukalo-osuudelle.</p> <p>Jatkosuunnitteluun edenneen vaihtoehdon valintaa puolsi mm. muita vaihtoehtoja huomattavasti parempi liikenteen sujuvuus, opastettavuus ja turvallisuus. Kaistaratkaisut Satakunnankadulla olivat selkeät ja ryhmittymis- sekä sekoittumisalueet riittävän pitkät. Lisäksi tunnelin geometria, jolla on merkittävä vaikutus siihen kuinka miellyttäväksi ja turvalliseksi tunnelin käyttö koetaan, pystyttiin pitämään maltillisena ja parhaiten yhteyden tavoitteet täyttävänä.</p> <p>Kiinteistö Oy Portinvartija, kuten muutkin lähialueen maanpäällisten kiinteistöjen ja rakennusten omistajat, asukkaat ja toimijat, on kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tarkoitettu osallinen. Tähän osallisyhmään kuuluvia tahoja ei luetteloida nimeltä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, eikä osalliseksi pääsemistä tarvitse erikseen pyytää.</p>	
<p>Yksityishenkilö:</p> <p>Kaavasta on poistettava kokonaan Amuritunnelin osuus. Jos se hyväksytään ja lyödään lukkoon valituskierteen jälkeen niin tunnelin suuaukon ympäristön kiinteistöiden arvo ja haluttavuus huononee.</p> <p>Amuritunneli on hyötykustannussuhteeltaan kannattamaton hanke ja se ei kannattavaksi tule tulevaisuudessakaan muuttumaan, joten ei ole mitään syytä jättää sitä kaavasta kokonaan pois. Amuritunneli pilaisi Hämeenpuiston pohjoisosan lisääntyneellä autoliikenteellä ja Hämeenpuiston virkistyskäyttö heikkenisi merkittävästi. Myös lähialueen taloyhtiöiden asuntojen tuloilma huononee asuntojen sisällä sillä se otetaan suoraan ulkoa. Jopa Hämeenpuiston pohjoisosassa Puuvillatehtaankadun kohdalle esitetään jotain suurta teknistä ilmanvaihtorakennusta pilaamaan puisto ja</p>	<p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyn ajotunnelin linjauksen ja maanalaisen asemakaavan suunnittelun pohjana on vuonna 2017 laaditussa vaihtoehtotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun vaihtoehto.</p> <p>Kaupunginhallituksen 10.12.2018 kokouksessa Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelman PALM 2019–2033:n hyväksymispäätöksen yhteydessä kirjattiin lisäponsi, jonka mukaan Kunkun parkin, Näsikallion eritasoliittymän ja Hämpin parkin</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p> <p>Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>lähialueen asukkaiden hengitysilma. Amuritunneli on näin ristiriidassa strategian tavoitteiden kanssa sujuvoittaessaan yksityisautoilua kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella. Ilmasto- ja energiastrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrän on lähdeävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelihan onkin täysin uusi kulkuväylä, jonka ansiosta ei suljeta yhtä ainuttä 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. Ei pilata Hämeenpuistoa lopullisesti vaan yritetään mieluummin tehdä siitä viihtyisä, saasteettomampi ja rauhallisempi puistokeidas, mitä se oli vielä ennen autoistumista?</p>	<p>laajentamisen toteuttamisen suunnittelua tulee jatkaa, ja että Amuritunnelin kaavaprosessi viedään loppuun, mutta muuten valmistelua ei jatketa tässä vaiheessa.</p> <p>Kaavan valmistelua on jatkettu edellä mainitun linjauksen mukaisesti. Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Asemakaava ei ole toteutus päätös, eikä sen hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä.</p> <p>Yleissuunnitelmassa eri vaihtoehdoille (VE1-VE2-VE3) esitettyjä hyötykustannuslaskelmia ei voida suoraan verrata toisiinsa. Vaihtoehdot VE1 ja VE2 sisältävät Kunkun parkin, mutta vaihtoehto VE3 ei. Eri vaihtoehtoihin sisältyvien hankekokonaisuuksien taustalla on siis erilaiset liikenneverkot, joissa mm. liikenteen siirtymät ja siitä saatavat hyödyt ovat erilaisia.</p> <p>Vaihtoehdoissa VE1 ja VE3 lasketut hyötykustannukset kuvaavat kuinka paljon liikenteellisiä hyötyjä näistä osakokonaisuuksista syntyy erikseen toteutettuina. Vaihtoehto VE2 kuvaa hankekokonaisuuden yhteisvaikutusta. Eri vaihtoehtoihin sisältyvä kokonaisuus tuo sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia, joiden summa on eri kuin erillisinä hankkeina erilaisiin liikenneverkkoihin toteutettujen laskelmien summa.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa keskustan saavutettavuus ja mahdollisuudet maanpäällisen alueen kehittämiselle paranevat. Kun liikennettä ja pintapysäköintiä siirtyy maan alle, keskustan maanpäälliseltä katuverkolta ja pihoilta vapautuu tilaa muuhun käyttöön. Kehityksen arvioidaan vaikuttavan positiivisesti mm. keskustan palveluiden, toimitilojen ja asuntojen kysyntään sekä kiinteistöjen arvoon. Vaikutukset on arvioitu jossain</p>	<p>suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>määrin negatiivisiksi ainoastaan ajotunnelin suuaukon välittömässä läheisyydessä.</p> <p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä.</p> <p>Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p> <p>Ilmanlaatumallinnuksen mukaan ilman pienhiukkasten pitoisuudet Amuritunnelin suuaukon läheisyydessä olisivat vuoden 2040 ennustetilanteessa samaa tasoa kuin kaupungin keskustan vilkasliikenteisten katujen varrella yleensä. Liikenteen määrän ohella olennaista vaikutusta katupölyn määrään on mm. ajonopeuksilla ja väylien päällystemateriaaleilla sekä puhtaanapidon ja liukkaudentorjunnan toteutustavoilla. Pintamateriaaleja koskevat päätökset tehdään toteutukseen tähtäävässä suunnittelussa.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>Mielipiteessä mainittu ”Hämeenpuistoon sijoittuva ilmanvaihtorakennus” lienee väärinymmärrys: hankkeen yleissuunnitelmassa on ko. kohdalle merkitty varaus kallioon louhittavalle tekniselle tilalle.</p>	
<p>Pikkupalatsi Oy ja yksityishenkilö Palautteen sivuilla 1-2 kuvaillaan Pikkupalatsin historiaa, nykytilannetta, arvoja ja suojelun perusteita sekä kiinteistön sijaintia suhteessa Näsikallion eritasoliittymään ja Amuritunneliin. Mielipide: Vastustan ko. asemakaavan vahvistamista luonnoksessa esitetystä muodosta, koska asemakaavan toteuttaminen sekä toimenpiderajoitukset</p> <ul style="list-style-type: none"> • aiheuttavat todennäköisesti vahinkoa suojellulle Pikkupalatsi rakennukselle, • vaarantavat tarpeellisten korjaustoimenpiteiden elinkaariodotteen sekä • aiheuttavat suoraa vahinkoa energiansäästöinvestointeihin liittyvien investointien mitätöitymisestä. • Lisäksi esitetyt selvitykset eivät täytä maankäyttö- ja rakennuslaissa esitettyjä vaatimuksia, koska ne ovat hankkeen laajuuteen, kustannuksiin ja todennäköisen vaaran ja vahingon aiheuttamiseen nähden liian ylimalkaisia erityisesti mitä tulee räjäytyksiin/louhintaan sekä pohjavesien laskemisen mahdollisesti aiheuttamiin rakennusten liikkumisvauroihin. • Vaadin lisäksi tarkempia pohjaveden korkeuden tarkkailutoimia ja niihin liittyviä vahingontorjunta- ja -kartoitustoimia hankkeen toteutusaikana ja sen jälkeen 5 vuoden ajan sekä • Vaadin räjäytystenaikaista jatkuvatoimista värinämittausta sekä vahinkojen/halkeamien kartoittamista myös uudelleen remontoitavista julkisivusta koristeineen. <p>Mielipiteen perustelut: 1. Maalämmön perustamisen kielto määräys on Pikkupalatsi-kiinteistön osalta tarpeeton sekä määrääjältaan kohtuuton. Pikkupalatsissa on aloitettu v. 2016 kestävä kehityksen mukaiseen energiansäästöön tähtäävä projekti vanhan suojellun rakennuksen kohtuuttoman suuren</p>	<p>Palautteen johdosta maalämpökaivojen rakentamista koskenutta kaavan yleismääräystä tarkastettiin. Kaavaehdotuksen määräysten mukaan uusien energiakaivojen rakentaminen voidaan tapauskohtaiseen tarkasteluun ja kalliotekniseen selvitykseen perustuen sallia sen jälkeen, kun maanalaiset tilat ja tunnelit on rakennettu, tai kun näiden sijainti ja tekniset ratkaisut on esitetty hyväksytyissä rakennussuunnitelmissa. Suoraan kalliotilojen kohdalla tai niiden lujitusvyöhykkeellä ei käytössä olevia energiakaivoja voi olla.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Asemakaava ei ole toteutus päätös, eikä sen hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä.</p> <p>Asemakaavan suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin pohjana on käytetty kaava-aineistoon sisältyvää yleissuunnitelmaa, jossa maanalaisten rakenteiden sijainnit on esitetty suunnitteluvaihetta vastaavalla tasolla. Yleissuunnitelman mukaisessa toteutuksessa kalliotiloja ei suoraan Pikkupalatsin tontin alapuolelle sijoituisi.</p> <p>Maanpäälliselle alueelle sijoittuvat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on tunnistettu kaavaan liittyvissä selvityksissä. Maanalaisella kaavalla ei niiden vaarantamista voida mahdollistaa.</p> <p>Louhinnasta aiheutuvaan värinä ym. rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin liittyvät yksityiskohtaiset selvitys- ja</p>	<p>Kaavan yleismääräyksiä tarkastettiin. Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>energiankulutuksen vuoksi. Motiva-kartoituksen sijaan on päädytty suoraan hakemaan teknisiä sekä rakenteellisia ratkaisuja energian säästöön. Isona investointina tähän liittyen toteutetaan 1.4.2019 alkava ikkunaremontti, jonka tarkoituksena on vähentää tiiviimmillä sulkumekanismeilla ikkunoiden kautta tapahtuvaa energiahukkaa, vaikka nykymääräysten mukaisia ikkunoita ei suojelumääräyksen vuoksi voi rakennukseen vaihtaakaan. Lisäksi projektissa kartoitettiin teknisiä edellytyksiä mm. maalämmön käyttöönottoon.</p> <p>Teknisten haasteiden, muiden vaihtoehtojen kartoittamisen sekä pihan säästämiseksi vuoksi investointia on lykätty. Kun Pikkupalatsi menee kiinni saneerauksen vuoksi ja pihat joudutaan joka tapauksessa salaoja- ja hulevesijärjestelmän uusimisen vuoksi kaivamaan auki, tulee maalämpöinvestointi uudelleen harkittavaksi. Lisäksi maalämpötekniikka on kehittynyt valtavasti viime vuosina ja energian hinta kohonnut, joten investointikynnys on laskenut.</p> <p>Asemakaavaluonnoksessa asetetaan myös mm. Pikkupalatsin tonttia koskeva toimenpiderajoitus koko maanalaisen asemakaavan alueelle, vaikkei missään luonnoksissa ole esitetty mitään maanalaisia rakenteita kyseisen tontin alle. Maanalaisia rakenteita ei ole merkitty asemakaavaluonnokseen. Mikäli on tarkoitus mahdollistaa myös muihin sijainteihin kohdistuvat maanalaiset rakenteet kuin mitä on ollut esillä, kaavaluonnoksen vaikutuksia ympäristöön ei voida asianmukaisesti punnita eikä asianosaisia asian mukaisesti kuultu ja luonnos on siten MRL:n vastainen. Mikäli taas on tarkoitus pysytellä materiaalissa esitetyissä rakenteissa ja linjauksissa, asemakaavassa ei ole mitään syytä antaa määräyksiä maalämpöhankkeiden rajoittamisesta muuta kuin maanalaisen rakenteiden välittömässä läheisyydessä.</p> <p>Toimenpiderajoitus tulisi olemaan voimassa epämääräisen ajan siihen saakka kun maanalaisen asemakaavan mukaiset Näsinkallion eritasoliittymän sekä Amurintunnelin maanalaiset rakenteet on toteutettu. Nyt kyseessä olevan hankkeen toteutumiseen liittyy isoja epävarmuuksia, koska taloudellisesti</p>	<p>seurantatarpeet sekä hallintakeinot määritellään toteutusvaiheen lupamenettelyissä ja varsinaisessa louhinnan ympäristöselvityksessä, jonka laatimisesta vastaa louhintaurakoitsija. Kulttuuriperintökohteet ovat tässä suhteessa samassa asemassa muiden vaikutusalueen herkkien kohteiden kanssa: niiden huomioimisen tarve määräytyy suoraan lainsäädännön, määräysten ja ohjeiden perusteella, joiden sisältöä ei ole tarpeen asemakaavassa toistaa.</p> <p>Kaupungilla ei ole tiedossa ilmoituksia, jotka olisivat koskeneet Pikkupalatsille Rantaväylän tunnelin rakentamista johtuneita vaurioita. Alueen pohjavesien seuranta on ollut käynnissä jo useiden vuosien ajan. Ensimmäiset Pikkupalatsin läheisyydessä sijaitsevat pohjavesiputket on asennettu jo 1990-luvulla. Tarkkailupisteiden määrää lisättiin huomattavasti 2010-luvulla suunnitteilla olleiden hankkeiden yhteydessä laadittujen seurantaohjelmien mukaisesti.</p> <p>Mielipiteessä esitettyä suoranaista pohjaveden alenemaa ei ole Rantaväylän tunnelin vaikutuksia koskeneissa selvityksissä ja seurannassa todettu. Pohjaveden korkeus hakeutuu muutosten jälkeen uudelle vaihteluvälille. Myös luonnonolosuhteiden vaihtelu (mm. vuodenaika, sademäärä, vesistöjen korkeudet) vaikuttaa merkittävästi pohjaveden pinnan korkeuteen. Pohjaveden tason muutoksilla ei ole vaikutuksia pintamaassa sijaitsevien salaojien toimintaan.</p> <p>Vesilaissa tarkoitettujen haitallisten vaikutusten ehkäisemisen ja hallinnan keinoja määritellään mm. toteutusvaiheessa laadittavassa pohjaveden tarkkailuohjelmassa sekä rakentamisen ja käytön aikaisten vuotovesien hallinnan periaatteissa. Vesilain mukaisen luvan tarve tutkitaan toteutusvaiheen suunnittelun ja lupamenettelyiden yhteydessä.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kyse on arvion mukaan isosta, noin 59 miljoonan euron hankkeesta. Ottaen huomioon hankkeen rahoitus osin Ely-keskuksen/valtion ja osin Tampereen kaupungin kautta, toteuttamisaikataulu tulee olemaan venyvä. Tampereen kaupungilla on lisäksi meneillään merkittäviä investointeja liittyen raitiotielinjaan sekä rautatieaseman kantta koskevaan infrastruktuuriin. Voimassa oloa saattaa lykätä yksityisellä rahalla toteutettavan Kunkun parkin toteutumisen taloudellinen epävarmuus, koska yhdyskäytävä Amurintunnelista Kunkun parkkiin kuuluu nyt kyseenä olevaan asemakaavaan eikä Kunkun parkin investointipäätöstä ole käsittääkseni tehty. Pikkupalatsi Oy on alkanut energiansäästöprojektiin vuonna 2016 mm. maalämmön suunnittelulla eli ennen kuin nyt kyseessä oleva asemakaavahanke on laitettu vireille ja tehnyt suunnitteluun merkittäviä investointeja. Ennen suunnittelua on selvitetty, ettei rajoituksia ao. tonttia koskien enää ollut voimassa. Nyt kyseessä oleva asemakaavahanke rajoittaisi toimenpiderajoituksella maalämpöhanketta edellä kerrotuin tavoin epämääräiseksi ajaksi, vaikka Pikkupalatsin tontin alapuolelle ei suunnitella maanalaisia rakenteita. Näin ollen lienee selvää, että asemakaavamääräys sisältää kohtuuttoman rajoituksen kiinteistön käytölle eikä määräys siten täytä MRL:n edellytyksiä ja on lain vastainen. Jo tehdyt selvityskustannukset on joka tapauksessa korvattava. Missään tapauksessa toimenpiderajoitus ei saa koskeva salaoja- ja hulevesijärjestelmän korjaamista, mikä on kuntotutkimuksessa todettu välttämättömäksi.</p> <p>2. Räjätystöitä koskeva louhinnan ympäristöselvitys 20181019 on tehty puutteellisesti</p> <p>Pikkupalatsin asemakaavalla suojeltua kiinteistöä koskevat edellä taustaosiossa kerrotut ominaisuudet eli julkisivun sadat kipsikoristeet, porraskäytävän arvokas kattomaalaus kattokoristuksineen sekä harvinaiset suuret suupuhalletut ikkunalasit. Kellarikerroksessa sijaitsee yksi Pohjoismaiden suurimmista kiinteästi seinään toteutetuista lasimosaiikkiteoksista.</p> <p>Asemakaavalla suojeltua rakennusta ei silti ole otettu huomioon erityisenä kohteena samaa aluetta koskevan</p>	<p>Kunkun parkin maanalainen asemakaava nro 8437 on tullut vireille vuonna 2013 ja sen suunnittelualue ulottui Pikkupalatsin tontin alapuolelle vuoden 2020 alkuun asti.</p> <p>Vuonna 2016 nähtävillä olleessa Kunkun parkin maanalaisen kaavan luonnoksessa esitetyt kaavamerkinnot sallivat mm. maanalaiseen pysäköintiverkostoon sekä pysäköinti- ja huoltotoimintaan liittyvien välttämättömien maanalaisten jalankulku-, ajo- ja huoltoyhteyksien, teknisten tilojen ja poistumistieyhteyksien rakentamisen Pikkupalatsin tontin alapuolelle. Luonnoksessa ei ollut energiakaivojen rakentamista koskeneita määräyksiä, mutta käytännössä rajoitteita oltaisiin myöhemmissä vaiheissa jouduttu maanalaisesta rakentamisesta johtuen asettamaan.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>maanalaisen asemakaavan valmistelumateriaalissa, joka koskee louhinnan ympäristöselvitystä. Selvitys lienee siten tehty ottamatta huomioon maanpäällistä asemakaavoitusta, ilman paikallistuntemusta tai ei ole käytetty googlen tuomia mahdollisuuksia tutustua rakennuksen nettisivuihin www.pikkupalatsi.fi josta rakennuksen luonne olisi ilmennyt. Todennäköisesti selvitys on tehty rantatunnelin materiaalin pohjalta, vaikka tämän asemakaavaluonnoksen keskeiset vaikutusalueet eroavat.</p> <p>Pikkupalatsi on merkitty keskeiselle vaikutusalueelle, mutta maavaraisesti perustettuna sille ei ole katsottu aiheutuvan ongelmia räjäytyksistä. Selvityksessä on merkitty erityisesti huomioon otettaviksi kohteiksi kauempana vaikutusalueesta olevia kohteita. Erityisinä kohteina on pidetty lääkärikeskuksia, päiväkoteja ja museoita. Vaille huomiota on jäänyt räjäytyskohteiden sijainti edellisiä paljon lähempänä Pikkupalatsia sekä pohjois-, itä- että varsinkin etelä-puolella, sekä näiden räjäytysten yhteisvaikutukset. Kun tämä sijaintitieto yhdistetään valtakunnallisesti merkittävänä pidettävän asemakaavalla suojellun rakennuksen suojeluarvoihin sekä herkästi vaurioituihin rakenteisiin ja taideteoksiin, Pikkupalatsin sivuuttaminen erityiskohteista asemakaavoitusta koskevassa selvityksessä lienee virhe.</p> <p>Tässä ei vielä ole myöskään otettu huomioon rakennuksen rakennusluvan mukaista käyttötarkoitusta kokoontumistilana esim. häiden ja hautajaisten muodossa, joita tilaisuuksia räjäytykset ovat omiaan häiritsemään erityisesti lauantaisin.</p> <p>Pikkupalatsille onkin hankkeen räjäytysvaiheessa asennettava jatkuvatoimiset mittarit tärinän havaitsemiseksi. Vain tällä tavoin räjäytystöiden kuluessa voidaan tehokkaasti estää peruuttamattomien vahinkojen syntyminen suojeltuun rakennukseen pienentämällä räjäytyspanosten kokoa, mikäli tärinä osoittautuu leviävän suojeltuun rakennuksiin liian voimakkaasti. Etukäteisarviot sisältävät niin paljon epävarmuustekijöitä, ettei asiantuntijat todellisuudessa pysty kuin karkeasti arvioimaan tärinän voimakkuutta käytännön räjäytystilanteessa. Tämä on myös hankkeen toteuttajan etu, koska ainoastaan tällä tavalla voidaan ennalta estää vahinkoja.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Pikkupalatsin omistajalla ei ole mahdollisuuksia suojata kiinteästi seinään toteutettua lasimosaiikkitaideosta sen siirtämisellä pois ao. tiloista. Pelkkä pultin asentaminen ulkoseinään ja sen pois ottaminen töiden loputtua ei kerro mitään todellisista vaurioista esim. julkisivun herkissä kipsiosissa.</p> <p>Huolellinen seuranta on erityisesti perusteltua, koska koko julkisivu korjataan v. 2019 ja kaikki koristeet ja niiden tekotapa dokumentoidaan. Näin voidaan sulkea pois mahdollisuus ja väitteet siitä, että korjaukset ovat virheellisesti toteutettuja. Ei ole liioiteltua edellyttää kymmenien miljoonien hankkeen toteuttajalta julkisivun ja sen koristeiden inventointia hankkeen lopuksi, koska edellisten räjäytystöiden jälkeen alkoi ilmetä isoja vaurioita. Vahinkojen kartoitus maksaisi vain prosentin sadasosan luokkaa kokonaiskustannuksista. Näitä vahinkojen lisäselvityskustannuksia ei voi säilyttää kiinteistönomistajille.</p> <p>Pikkupalatsin välittömässä läheisyydessä on esitetty räjäytystyötä edellyttäviä kohteita, joissa suojaava kalliokerros on huomattavan ohut. Tämä on omiaan voimistamaan maavaraisesti perustettujen kiinteistöjen kuten Pikkupalatsin vahinkoja.</p> <p>3. Pohjaveden lasku edelleen aiheuttaa vakavaa vaaraa maavaraisesti perustetulle suojellulle Pikkupalatsi-rakennukselle</p> <p>Pikkupalatsi on rakennettu ja perustettu v. 1897-1898. Alueella ei ole tuolloin ollut ainuttakaan rakennusta lähellä. Rakennus on suojeltu asemakaavalla ja saneerattu 2004-2005. Millään ei voi ajatella, että saneerauksessa saati rakennettaessa olisi pitänyt varautua 2020-luvulla tapahtuviin maanalaisiin rakennushankkeisiin, vaan asia on toisin päin. Mikäli nykyiset maanalaiset hankkeet vaarantavat maanpäällisellä asemakaavalla suojellun kohteen säilymisen ja aiheuttaa sille vaaraa, ei maanalainen uudempi hanke voi olla MRL:n mukainen. Tätä ei muuta se, että todetaan, ettei vesilain mukaisen luvan saanut pohjaveden laskeminen ole lain vastaista mikäli ei aiheuta vahinkoa. Se, ettei vahinkoa tullut tai tule, ei ole mitään kiinteistöillä tehtyjä asiantuntijalausuntoja. Tältä osin haittoja ei ole selvitetty tarpeeksi etukäteen MRL:n</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>edellyttämällä tavalla kun otetaan huomioon tiheällä alueella vanhoille kiinteistöille mahdollisesti aiheutuvat perustus- ja julkisivuvahingot.</p> <p>Pohjaveden laskemishankkeeseen ryhtyjä on velvollinen tarkkailemaan pohjaveden tasoa. Lisäksi sen on ryhdyttävä vahinkoja kartoittaviin ja estäviin toimiin. Pelkkä pohjaveden pinnan tarkkailu ei riitä, mikäli isoja pinnanvaihteluita tapahtuu, kuten alueella on asiakirjojen mukaan jo käynyt.</p> <p>Jo rantatunnelin rakentaminen on aiheuttanut asemakaavan tausta-asiakirjojen mukaan 1-2 metrin pohjaveden laskun alueella. Asiakirjojen perusteella on arvioitavissa, että Pikkupalatsinkin tontilla on aiheutettu lähes 2 metrin pohjaveden aleneminen. On syytä olettaa, että nyt kyseessä olevalla maanalaisella hankkeella aiheutetaan edelleen pohjaveden pinnan alentumista, mikä aiheuttaa vakavan vahingon vaaraa maavaraisesti rakennetulle Pikkupalatsi-rakennuksilla. Maanalaisella asemakaavalla ei saa aiheuttaa maanpäällisen asemakaavan suojelutavoitteiden vastaista vahinkoa. Näiden todennäköisyys tulee etukäteen selvittää, samoin kuin jo rantatunnelilla aiheutetut vahingot.</p> <p>Asiakirjoista käy siis kiistatta ilmi, että jo rantatunneli-hankkeella on ollut lähes 2 metrin pohjaveden alenemavaikutus. Tämä on ollut mahdollisesti vaikuttamassa sekä Pikkupalatsin julkisivuremontin huomattavan lyhyeen elinkaareen kun varsinaisia rakennusvirheitä tämän osalta ei ole tullut ilmi. Samoin v. 2004 rakennetun salaaja- ja hulevesijärjestelmän oletetun käyttöajan lyheneminen vähimmäiskestoajasta 40 vuotta 13 vuoteen, kertoo vahvaa kieltä siitä, että pohjaveden aleneminen on omiaan aiheuttamaan suojellulle rakennukselle ongelmia. Taloudelliset ja kaavoitukselliset seuraukset ovat niin vakavat, ettei näitä voi jättää tämän taustatiedon pohjalta selvittämättä.</p>		
<p>Tampereen polkupyöräilijät ry: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamassamme palautteessa painotimme, että Amuritunneli on kustannuksiltaan merkittävä investointi ja siksi hankkeen tavoitteet tulisi esittää ja perustella tarkemmin, sekä perustella</p>	<p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Maanalainen asemakaava ei yksin mahdollista maanpäällisten muutosten toteuttamista. Yläpuolisten alueiden</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>yhteesopivuus kaupunkistrategian ja muiden kaupungin itsensä päättämien ja valtakunnallisten tavoitteiden kanssa. Mikäli hanke toteutuu, on samalla sitouduttava toimenpiteisiin, joilla varmistetaan tavoiteltujen hyötyjen toteutuminen. Yleisesti esitettyihin kysymyksiimme on vastattu ylimalkaisesti (https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asemakaavoitus/nasikallion-eritasoliittyma-amuritunneli-kunkun-parkki/kysymyksia.html#amuritunneli) tai ei lainkaan. Tärkeimpänä kysymyksenä edelleen on, mitä konkreettisia toimenpiteitä on ajateltu jalankulun ja pyöräilyn osalta tavoitteiden saavuttamiseksi ja miten nämä toimenpiteet sidotaan Amuritunnelin toteuttamiseen?</p> <p>Nyt annetuissa vastauksissa todetaan hankkeen tuovan “uusia mahdollisuuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi ja helpottaa myös joukkoliikenteen kulkua. Samalla luodaan edellytyksiä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseen tavoitteena olevalle tasolle.” Voidaan sanoa, että haitat toteutuvat varmasti, mutta parannuksille ainoastaan luodaan edellytyksiä. Mielestämme onkin kohtuullista edellyttää sitovia ja kaavassa määrättyjä toimenpiteitä, mikäli suuaukko rakennetaan Satakunnankadulle.</p> <p>Toisena merkittävänä, mutta vastaamattomana kysymyksenä on, miten Amuritunnelin suuaukon alueella toteutetaan etelä-pohjoissuuntainen pyöräiliikenteen yhteys, kun nykyisin käyttökelpoinen Mustalahdenkatu katkaistaan ja Hämeenpuistoa ei vastausten perusteella selvästikään haluta kehittää pyöräiliikenteen pääreitteinä? Mielestämme vastauksista ei myöskään käy riittävän yksikäsitteisesti ilmi, mitkä hyödyistä ovat saavutettavissa pelkästään Kunkun parkin maanalaisella liittymällä ja mitkä hyödyt saavutetaan Amuritunnelilla.</p> <p>Vaikka kaupunginhallitus on tehnyt päätöksen, että Amuritunnelin suunnittelua ei jatketa kaavaprosessin jälkeen, tuottaa jo asemakaava Satakunnankadulle varauksen, joka rajoittaa ympäristön kehittämistä. Lainvoimainen asemakaava mahdollistaa myös tulevaisuudessa hankkeen toteutuksen</p>	<p>rakentamista ohjataan menettelyillä, joiden kulku ja sisältö riippuu kulloinkin kyseessä olevan toimenpiteen laadusta. Esimerkiksi katujärjestelyjä koskeva yksityiskohtainen suunnittelu ja päätöksenteko tapahtuu lakisääteisten katusuunnitteluprosessien yhteydessä. Mielipiteessä viitatus kaltaisia laajoja toimenpidekokonaisuuksia on mahdollista tarkastella yleiskaavatasolla sekä muiden alueellisen liikenneverkon kehittämistä koskevien suunnitelmien ja selvitysten yhteydessä.</p> <p>Kaavaselostuksessa on kuvattu hankkeen kannalta tärkeiden kaupungin kehittämissuunnitelmien ja strategioiden sekä niissä asetettujen tavoitteiden sisältöä. Keskustan suunnitteilla olevat maanalaiset hankkeet - Näsikallion eritasoliittymä, Amuritunneli, Kunkun parkki ja P-Hämpin laajennus - ovat kaupungin strategisesti merkittäviä kärkihankkeita. Tavoitteena on, että keskustan asukas- ja työpaikkamäärien merkittävästä kasvusta huolimatta autopaikkojen kokonaismäärä pyritään säilyttämään nykyisellä tasolla. Maanpäällisen katuverkon liikennesuoritteiden ja pintapysäköintiin varattujen alueiden vähentyessä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi, henkilöautoliikenteen osuuden vähentämiseksi sekä täydennysrakentamiselle ja elinympäristön laadulliselle kehittämiseksi.</p> <p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköintiin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Amuritunnelin ja Kunkun parkin vaikutus katuverkon liikennesuoritteiden vähenemiseen on keskenään samaa luokkaa, mutta vaikutukset kohdistuvat katuverkon eri osiin. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun</p>	<p>toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>nopeallakin aikataululla, joten kaavoituksen yhteydessä poikkeuksellisesti tulisi selvittää riittävän laajasti vaikutukset sekä sille, että Amuritunneli rakennetaan että kaavamerkinnän aiheuttamat rajoitukset tilanteessa, jossa sitä ei koskaan rakenneta.</p>	<p>sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Tavoitetilanteessa keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi merkittävästi nykyistä alhaisempi. Maanalaista ja rakenteellista pysäköintiä lisäämällä pintapysäköintiin varattuja alueita voidaan ottaa muuhun käyttöön ilman, että pysäköinnin palvelutaso ja keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla heikkenisi.</p> <p>Alueen jalankulun ja pyöräilyn pääreitit Mustanlahden satamasta Näsijärvenkadulle ja edelleen kohti Pirkankatua ja Hämeenkatua kulkevat mm. Kortelahdenkadulla, Puuvillatehtaankadulla, Hämeenpuistossa, Puutarhakadulla ja Kuninkaankadulla. Amuritunnelin suuaukosta aiheutuva estevaikutus Satakunnankadulla Mustanlahdenkadun risteyksessä on todettu jossain määrin nykytilaa heikentäväksi, mutta liikenteellisiltä vaikutuksiltaan hyväksyttävissä olevaksi ratkaisuksi. Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyssä lopputilanteessa Mustanlahdenkadun kohdalta poistuvan suojatieylityksen korvaava uusi ylityskohta on mahdollista sijoittaa varsin kohtuulliselle (noin 40-60 metrin) etäisyydelle nykyisistä suojateistä. Pyöräily olisi jatkossakin mahdollista nykytilanteen mukaisesti Satakunnankadun ja Mustanlahdenkadun ajoradoilla.</p> <p>Konkreettisia jalankulun ja pyöräilyn reitteihin ja olosuhteisiin vaikuttavia toimenpiteitä on mahdollista määritellä mm. keskustan osayleiskaavan, keskustan kehittämisohjelman ja liikenteen yleissuunnitelmien sekä katusuunnitelmien yhteydessä. Oikeusvaikutteisten suunnitelmien laatimisessa huomioitaviksi tulevana toimenpide-ehdotuksina voitaisiin tällä hetkellä pitää esimerkiksi läntisen keskustan liikenteen</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>yleissuunnitelmassa esitettyjä tavoitteita sekä Puuvillatehtaankadun ja Puutarhakadun kehittämistä pyöräilyn pääreitteinä.</p> <p>Yleissuunnitelmassa eri vaihtoehdoille (VE1-VE2-VE3) esitettyjä hyötykustannuslaskelmia ei voida suoraan verrata toisiinsa. Vaihtoehdot VE1 ja VE2 sisältävät Kunkun parkin, mutta vaihtoehto VE3 ei. Eri vaihtoehtoihin sisältyvien hankekokonaisuuksien taustalla on siis erilaiset liikenneverkot, joissa mm. liikenteen siirtymät ja siitä saatavat hyödyt ovat erilaisia.</p> <p>Vaihtoehdoissa VE1 ja VE3 lasketut hyötykustannukset kuvaavat kuinka paljon liikenteellisiä hyötyjä näistä osakokonaisuuksista syntyy erikseen toteutettuina. Vaihtoehto VE2 kuvaa hankekokonaisuuden yhteisvaikutusta. Eri vaihtoehtoihin sisältyvä kokonaisuus tuo sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia, joiden summa on eri kuin erillisinä hankkeina erilaisiin liikenneverkkoihin toteutettujen laskelmien summa.</p> <p>Mielipiteessä viitataan kaupunginhallituksen 10.12.2018 kokouksessa kirjattuihin, Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelman PALM 2019–2033:n hyväksymispäätöksen yhteydessä kirjattuihin lisäponssiin. Tuolloin kaupunginhallitukselle esitettiin, että Kunkun parkin, Näsikallion eritasoliittymän ja Hämpin parkin laajentamisen toteuttamisen suunnittelua tulee jatkaa, ja että Amuritunnelin kaavaprosessi viedään loppuun, mutta muuten valmistelua ei jatketa tässä vaiheessa.</p> <p>Kaavan valmistelua on jatkettu edellä mainitun linjauksen mukaisesti. Asemakaava ei ole toteutuspäätös, eikä sen hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä. Toteutukseen tähtäävien suunnitelmien laatimisen, hyväksynnän ja</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>toteuttamisvaiheen päätösten sekä lupamenettelyiden prosessi on arvioitu ajalliselta kestoaltaan pitkäksi. Jatkosuunnittelussa toimi- ja päätösvalta on kaupungin lisäksi useilla valtion viranomaisilla.</p> <p>Asemakaavamääräyksissä on todettu maanpäällisen alueen maankäytössä ja rakentamisessa huomioon otavat tulevat rajoitukset. Määräysten sisältöä ja merkitystä on kuvattu tarkemmin kaavaselostuksessa.</p>	
<p>Urbaani Tampere ry Urbaani Tampere ry ilmoittaa olevansa osallinen kaavaan nro 8676 ja lausuu seuraavaa: 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 onkin yksityisautoilun sujuvoittaminen ja ilmeisenä riskinä on, että autoliikenteen kulkutapaosuus päinvastoin kasvaa. Amuritunnelin suuaukon ympäristö, liikennevalojen optimointi tunnelista tulevan autovirran välittämiseksi 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 ristiriidassa strategian tavoitteiden kanssa sujuvoittaessaan yksityisautoilua kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella. Ilmasto- ja energiastrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrän on lähdeävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelinhan onkin itse asiassa täysin uusi kulkuväylä, jonka seurauksena ei kuitenkaan suljeta yhtään olemassaolevaa tietä - autoilun kapasiteettia siis kasvatetaan.</p>	<p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Maanalainen asemakaava ei yksin mahdollista maanpäällisten muutosten toteuttamista. Yläpuolisten alueiden rakentamista ohjataan menettelyillä, joiden kulku ja sisältö riippuu kulloinkin kyseessä olevan toimenpiteen laadusta.</p> <p>Kaavaselostuksessa on kuvattu hankkeen kannalta tärkeiden kaupungin kehittämissuunnitelmien ja strategioiden sekä niissä asetettujen tavoitteiden sisältöä. Mielipiteessä viitatus kaltaisia, koko kaupunkia tai kaupunkiseutua koskevien tavoitteiden toteutumiseen tähtäviä päätöksiä on mahdollista tehdä mm. maakunta- ja yleiskaavojen sekä alueellisten ja seudullisten kehittämissuunnitelmien, kaupunkirakenne- ja liikenneverkkosuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Keskustan suunnitteilla olevat maanalaiset hankkeet - Näsikallion eritasoliittymä, Amuritunneli, Kunkun parkki ja P-Hämpin laajennus - ovat kaupungin strategisesti merkittäviä kärkihankkeita. Tavoitteena on, että keskustan asukas- ja työpaikkamäärien merkittävästä kasvusta huolimatta autopaikkojen kokonaismäärä pyritään säilyttämään nykyisellä tasolla. Maanpäällisen katuverkon liikennesuorituksen ja pintapysäköintiin varattujen alueiden vähentyessä luodaan edellytyksiä</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin.</p> <p>Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>On tunnettu fakta, että mitä enemmän autoille on tilaa niin sitä enemmän se lisää autoilua, eli automäärien voidaan olettaa lisääntyvän.</p> <p>Amuritunnelin ja Näsinkallion ETL:n hyötykustannus-suhteeksi on 0.7, joten Amuritunneli ei ole tälläkään mittarilla yhteiskuntaa hyödyttävä hanke. Amuritunnelin vaatimat keskustan kehäkadun kehittämiskustannukset (6,5M€) lisättyinä kustannuksiin H/K-suhde putoaa vieläkin pienemmäksi.</p> <p>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). Amuritunneli nyt esitetyssä muodossaan on kaupungin julkilausutun strategian vastainen, Suomen ilmastostrategian vastainen, kulkutapaosuuksien kehityksen kannalta negatiivinen, tiheästi asutun kaupunginosan ilmanlaatua heikentävä ja melutasoa nostava sekä pilaa Hämeenpuiston kehittämisen potentiaalia, on kallis ja taloudellisesti kannattamaton hanke. On selvää, että Amuritunneli on syytä poistaa jatkovalmistelusta kaupungin omasta tahdosta, jotta alueen tulevaisuutta ei pilata strategian vastaisella ja huonolla kaavalla.</p>	<p>joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi, henkilöautoliikenteen osuuden vähentämiseksi sekä täydennysrakentamiseksi ja elinympäristön laadulliselle kehittämiseksi.</p> <p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköintiin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Amuritunnelin ja Kunkun parkin vaikutus katuverkon liikennesuorituksen vähenemiseen on keskenään samaa luokkaa, mutta vaikutukset kohdistuvat katuverkon eri osiin. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p> <p>Vuoden 2040 tilannetta kuvaavan liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärän muutokset koskisivat aluetta, jolle sijoittuu nykytilanteessa noin 9000 asukasta. Liikennemäärän kasvun on arvioitu koskevan aluetta, jolla on nykytilanteessa noin 2000 asukasta. Muilla alueilla liikennemäärän on arvioitu laskevan tai muutos on ennusteen mukaan niin vähäinen, ettei olosuhde nykytilanteeseen verrattuna muutu.</p> <p>Tavoitetilanteessa keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi merkittävästi nykyistä alhaisempi. Maanalaista ja rakenteellista pysäköintiä lisäämällä pintapysäköintiin varattuja alueita voidaan ottaa muuhun käyttöön ilman, että pysäköintiin palvelutaso ja keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla heikkenisi.</p> <p>Ajoneuvoliikenteen vähentyessä maanpäällisellä katuverkolla myös päästöjä aiheuttavan liikkumisen</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>tarve vähenee, ympäristöhaitat vähenevät ja ilmaston kannalta kestävämmän kulkumuotojakauman toteutumisen edellytykset paranevat.</p> <p>Liikennesuorituksen muutoksen on laskettu tarkoittavan noin 270 tonnin vuosittaista vähennystä liikenteestä syntyviin hiilidioksidipäästöihin. Ilmanlaatumallinnuksen mukaan ilman pienhiukkasten pitoisuudet Amuritunnelin suuaukon läheisyydessä olisivat vuoden 2040 ennustetilanteessa samaa tasoa kuin kaupungin keskustan vilkasliikenteisten katujen varrella yleensä. Liikenteen määrän ohella olennaista vaikutusta katupölyn määrään on mm. ajonopeuksilla ja väylien päällystemateriaaleilla sekä puhtaanapidon ja liukkaudentorjunnan toteutustavoilla. Pintamateriaaleja koskevat päätökset tehdään toteutukseen tähtäävässä suunnittelussa.</p> <p>Yleissuunnitelmassa eri vaihtoehdoille (VE1-VE2-VE3) esitetyt hyötykustannuslaskelmaa ei voida suoraan verrata toisiinsa. Vaihtoehdot VE1 ja VE2 sisältävät Kunkun parkin, mutta vaihtoehto VE3 ei. Eri vaihtoehtoihin sisältyvien hankekokonaisuuksien taustalla on siis erilaiset liikenneverkot, joissa mm. liikenteen siirtymät ja siitä saatavat hyödyt ovat erilaisia.</p> <p>Vaihtoehdoissa VE1 ja VE3 lasketut hyötykustannukset kuvaavat kuinka paljon liikenteellisiä hyötyjä näistä osakokonaisuuksista syntyy erikseen toteutettuina. Vaihtoehto VE2 kuvaa hankekokonaisuuden yhteisvaikutusta. Eri vaihtoehtoihin sisältyvä kokonaisuus tuo sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia, joiden summa on eri kuin erillisinä hankkeina erilaisiin liikenneverkkoihin toteutettujen laskelmien summa.</p> <p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyn ajotunnelin linjauksen ja maanalaisen asemakaavan suunnittelun</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>pohjana on vuonna 2017 laaditussa vaihtoehtotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun vaihtoehto.</p> <p>Kaupunginhallituksen 10.12.2018 kokouksessa Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelman PALM 2019–2033:n hyväksymispäätöksen yhteydessä kirjattiin lisäponsi, jonka mukaan Kunkun parkin, Näsikallion eritasoliittymän ja Hämpin parkin laajentamisen toteuttamisen suunnittelua tulee jatkaa, ja että Amuritunnelin kaavaprosessi viedään loppuun, mutta muuten valmistelua ei jatketa tässä vaiheessa.</p> <p>Kaavan valmistelua on jatkettu edellä mainitun linjauksen mukaisesti. Asemakaava ei ole toteutus päätös, eikä sen hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä. Toteutukseen tähtävien suunnitelmien laatimisen, hyväksynnän ja toteuttamisvaiheen päätösten sekä lupamenettelyiden prosessi on arvioitu ajalliselta kestoaltaan pitkäksi. Jatkosuunnittelussa toimi- ja päätösvalta on kaupungin lisäksi useilla valtion viranomaisilla.</p>	
<p>As Oy Hämeenpuisto 17-19: Tutustuttuamme kaavaan liittyvään aineistoon ja vaikutusarviointeihin pidämme kohtuuttomana sitä haittaa, joka Amurintunnelista aiheutuu tunnelin suuaukon lähiympäristön asukkaille, verrattuna hyötyihin, joita tunneli mahdollisesti tuottaa muualle keskustan alueelle. Autojen määrä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Puutarhakadun välillä on arvioitu vaihtoehdossa V2 (Näsinkallion etl, Kunkun parkki ja Amurintunneli) 57% suuremmaksi vaihtoehdossa V1 (ei Amurintunnelia) verrattuna, kun taas Satakunnankadun länsipäässä autojen määrä on arvioitu V2:ssa 29% pienemmäksi verrattuna V1:een.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten mukaan Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä toimivat yhdessä tehokkaasti sekä keskustan ohittavana, että keskustan maanalaiseen pysäköinnin ja huollon verkostoon johtavana reittinä. Yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta.</p>	<p>Alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän nykytilanteen, eri vaiheissa tarkasteltujen vaihtoehtojen sekä kaavan toteutumisesta syntyvien vaikutusten arviointia täydennettiin. Ehdotusvaiheen asiakirjoihin on sisällytetty kaavan valmistelun kannalta tarpeellisia</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Autojen määrän voimakas lisääntyminen Hämeenpuistossa aiheuttaa myös tarpeen muokata katu ympäristöä ottamalla Hämeenpuiston puistoalueesta lisää tilaa liikenteen käyttöön. Vaikutusarviossa esitettiin, että tunneli ei vaikuttaisi alueen virkistysarvoihin, mutta olemme alueen asukkaina tästä eri mieltä. Hämeenpuiston arvo kaupungin halki Näsinpuistosta Eteläpuistoon on nimenomaan puistona, eli virkistyskäytössä, erittäin merkittävä. Puistoalueen kaventuminen ja liikenteen lisääntyminen tekisi siitä vain kahden kadun välisen jalkakäytävän, pilaten koko Hämeenpuiston tarkoituksen keskellä kaupunkia olevana kahden puiston välisenä puistokäytävänä ja virkistysalueena. Emme pidä perusteltuna ainutlaatuisen ja kaupunkikuvallisesti merkittävän alueen uhraamista pelkäksi autoliikenteen kulkuväyläksi. Raitiotien valmistumisen myötä jalankulkuliikenne Hämeenpuiston, Hämeenkadun ja Pirkankadun risteyksessä tulee huomattavasti lisääntymään, sillä raitiovaunupysäkit ovat tulossa ainoastaan Hämeenpuiston itäpuolelle. Länsipuolella pysäkkien vaikutusalueella on useita kouluja sekä pääkirjasto, jonne jalankulkuliikenne suuntautuu. Liikenteen voimakas lisääntyminen Hämeenpuistossa heikentäisi myös tässä kohtaa jalankulun sujuvuutta ja turvallisuutta. Kaupunkikuvallisen vaikutusarvion perusteella lisääntyvän liikenteen ja sen aiheuttamien liikennejärjestelyjen lisäksi Satakunnankadun ajoramppi itsessään tulee aiheuttamaan viihtyisyyshaittaa ja jalankulkijoille pidentyneitä matka-aikoja. Vaikutusarviossa epäiltiin tämän uhkaavan alueen palveluja. Lähipalveluiden häviäminen epäsuorana vaikutuksena lisää entisestään alueen kantamaa taakkaa tunnelista. Olemme myös huolissamme, miten Satakunnankatua pääreitittäin käytävä pelastusliikenne pääsee jatkossa kulkemaan sujuvasti ruuhka-aikana. Varsinkaan ramppien kohdalla ei henkilöautoilla ole mahdollisuutta väistää pelastusajoneuvoja. Kasvavan autoliikenteen aiheuttamat haitat, kuten ilmanlaadun heikkeneminen, melutason nousu ja jalankulun hankaloituminen, tulevat siis lisääntymään erittäin huomattavasti tunnelin suuaukon kohdalla ja Hämeenpuistossa. Muiden alueiden saamien hyötyjen</p>	<p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä. Liikenteen toimivuutta koskeneiden tarkasteluiden (simulointien) perusteella Amuritunnelin liikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia Hämeenpuiston liittymien palvelutasoon.</p> <p>Vuoden 2040 tilannetta kuvaavan liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärän muutokset koskisivat aluetta, jolle sijoittuu nykytilanteessa noin 9000 asukasta. Liikennemäärän kasvun on arvioitu koskevan aluetta, jolla on nykytilanteessa noin 2000 asukasta. Muilla alueilla liikennemäärän on arvioitu laskevan tai muutos on ennusteen mukaan niin vähäinen, ettei olosuhde nykytilanteeseen verrattuna muutu.</p> <p>Tavoitetilanteessa keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi merkittävästi nykyistä alhaisempi. Maanalaista ja rakenteellista pysäköintiä lisäämällä pintapysäköintiin varattuja alueita voidaan ottaa muuhun käyttöön ilman, että pysäköinnin palvelutaso ja keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla heikkenisi. Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p> <p>Amuritunnelin suuaukosta aiheutuva estevaikutus Satakunnankadulla Mustanlahdenkadun risteyksessä on todettu jossain määrin nykytilaa heikentäväksi, mutta</p>	<p>suunnitteluvaiheita ja – prosesseja, päätöksentekoa sekä toteutusvaiheessa laadittavia suunnitelmia ja selvityksiä kuvaavia tietoja.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>vaikutukset eivät ole suhteessa yhtä voimakkaita. Lisäksi alue, johon haitat kohdistuvat on asukastiheydeltään korkea, joten henkilöiden määrä, joiden elinympäristöön haitat kohdistuvat, on varsin korkea. Hyötyvät alueet sen sijaan ovat huomattavasti väljemmin rakennettuja.</p> <p>Tämän perusteella olemme sitä mieltä, että kaava pitäisi valmistella vaihtoehdon V1 pohjalta, jossa mukana ovat ainoastaan Näsinkallion maanalainen eritasoliittymä ja Kunkun parkki, ilman Amurintunnelia.</p>	<p>liikenteellisiltä vaikutuksiltaan hyväksyttävissä olevaksi ratkaisuksi. Mustanlahdenkadun kohdalta poistuvan suojatieylityksen korvaava uusi ylityskohta on mahdollista sijoittaa varsin kohtuulliselle (noin 40-60 metrin) etäisyydelle nykyisistä suojateista.</p> <p>Pelastuslaitos on osallistunut kaavan valmisteluun ja yleissuunnitelmassa esitetyissä katujärjestelyissä on huomioitu hälytysajoneuvojen tarpeet.</p> <p>Yleissuunnitelmassa esitetyt katumuutokset Satakunnankadun ja Hämeenpuiston liittymässä ovat pienialaisia, eikä niillä ole Hämeenpuiston rajaukseen tai arvokkaan kasvillisuuden säilymisedellytyksiin kohdistuvia vaikutuksia.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Maanalainen asemakaava ei yksin mahdollista maanpäällisten muutosten toteuttamista. Yläpuolisten alueiden rakentamista ohjataan menettelyillä, joiden kulku ja sisältö riippuu kulloinkin kyseessä olevan toimenpiteen laadusta.</p> <p>Hankkeen yleissuunnitelmassa esitetyn ajotunnelin linjauksen ja maanalaisen asemakaavan suunnittelun pohjana on vuonna 2017 laaditussa vaihtoehdotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun vaihtoehto.</p> <p>Kaupunginhallituksen 10.12.2018 kokouksessa Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelman PALM 2019–2033:n hyväksymispäätöksen yhteydessä kirjattiin lisäponsi, jonka mukaan Kunkun parkin, Näsikallion eritasoliittymän ja Hämpin parkin laajentamisen toteuttamisen suunnittelua tulee jatkaa, ja</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>että Amuritunnelin kaavaprosessi viedään loppuun, mutta muuten valmistelua ei jatketa tässä vaiheessa.</p> <p>Kaavan valmistelua on jatkettu edellä mainitun linjauksen mukaisesti. Asemakaava ei ole toteutuspäätös, eikä sen hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä. Toteutukseen tähtäävien suunnitelmien laatimisen, hyväksynnän ja toteuttamisvaiheen päätösten sekä lupamenettelyiden prosessi on arvioitu ajalliselta kestoaltaan pitkäksi. Jatkosuunnittelussa toimi- ja päätösvalta on kaupungin lisäksi useilla valtion viranomaisilla.</p>	

Muu palaute:

As Oy Näsinpuiston kirje 31.8.2018:

"Tampereen kaupunginvaltuusto on sitoutettu keskustan tunnelin rakentamiseen hyväksymällä pormestariohjelman missä kerrotaan seuraavasti: Ydinkeskustan on oltava saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla kävelystä yksityisautoihin. Satakunnankadun, Hämeenpuiston, Tampereen valtatie ja Rautatienkadun muodostamaa keskustan kehätietä kehitetään ja liikenteen toimivuutta sujuvoitetaan. Ratapihankatu toimii keskeisenä pohjois-eteläsuuntaisena väylänä. Näsikallion maanalaisen eritasoliittymän toteuttaminen kytkeytyy Viiden tähden keskusta - kehitysohjelman kokonaiskuvaan keskustan kehittämisestä. Eritasoliittymän tarve selvitetään ja hanke toteutetaan kustannushyötyarvioon nojaten. Keskustan tunnelin rakentamiseen on sitouduttu ennen aikaisesti tietämättä todellisia kustannuksien hyötyarvioita. Keskustan tunnelin rakentamista perustellaan mm keskustan liikenteen siirtymisellä 4,9 milj. ajokilometriä vuodessa katuverkosta keskustan tunneliin. Se kuormittaisi yli 600.000 ajoneuvolla Satakunnankadun katuosuudella vuodessa muun liikenteen lisäksi. Tunneliin tulevien ja lähtevien autojen määräksi on arvioitu 11.000 ajoneuvoa/vrk ja ruuhka-aikoina 1200-1400 ajoneuvoa tunnissa. Se tietäisi, että Satakunnankadulle Hämeenpuiston risteysalueen kautta tunneliin menisi ja tulisi 23 ajoneuvoa minuutissa muun liikenteen lisäksi. Se edellyttäisi ainakin 50 auton läpäisykykyä minuutissa. Tämä on käytännössä mahdotonta koska tunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston liikennevalojen välinen alue on ainoastaan 45 metriä. Syntyvillä ruuhkilla olisi vaikutusta myös hälytysajoneuvojen kulkuun keskuspaloasemalta. Väistämättä ruuhkat kasaantuvat tunneliin muodostaen turvallisuusrisikin. Ruuhkat muodostuvat myös Satakunnankadulla Hämeenpuiston ja Korttelahdenkadun välille missä on ainoastaan yksi ajokaista suuntaansa. Tälläkin hetkellä liikennevalo-ohjaus läpäisee ainoastaan 3-5 ajoneuvoa ennen kuin valot vaihtuvat. Särkänniemessä massapysäköinti poistuu ja kadunvarsipysäköintiä jatkuvasti karsitaan, muutetaan maksulliseksi ja autot ohjataan parkkiuoliin. Osa Särkänniemeen menevistä autoista ohjautuu myös keskustan kehäteille. Mustanlahdenkadun liikenneyhteydet hidastavat ja vaikeuttavat kiinteistöjen kulkuyhteyksiä. Satakunnankadulle tulisi 100 metrin pituinen avotunneli, joka estäisi Mustanlahdenkadun risteykseen ylittämisen sekä vasemmalle kääntymisen. Se tietää turhaa korttelirallia ja myös ruuhkien lisääntymistä. Liikennevirrat hakevat aina nopeimmat ja suorimmat reitit, niin kuin virtaava vesi. Ajoneuvot, jotka tulevat lännestä keskustaan Sepänkadun tai Mustanlahden kautta, jäävät yleensä kosken länsipuolelle. Ajoneuvot, jotka tulevat idästä, jäävät yleensä kosken itäpuolelle eivätkä käytä tunnelia, koska ajomatka ja -aika pidentyisi tunnelin kiertoliittymissä ja rampeissa sekä Satakunnankadun ruuhkissa 1500 metrillä. Pidämme parempana vaihtoehtona, että ennen keskustan tunnelin rakentamista odotetaan rakenteilla olevan raitiotien vaikutukset tuleviin liikennemääriin. Tunnelin suuaukot ja avotunneli muodostavat Satakunnan kadulle entistä ahtaammat ja hitaammat liikenneyhteydet. Keskustan tunnelin rakentaminen Satakunnankadulle tuo ainoastaan kustannuksia, ei hyötyjä. Pormestariohjelmassa painotetaan Satakunnan kadun, Hämeenpuiston, Tampereen valtatie ja Rautatiekadun muodostamaa keskustan kehätietä kehitetään ja liikenteen toimivuutta sujuvoitetaan. Keskustan tunnelin rakentamisen toteuttaminen näyttäisi täysin turhalta, koska hankkeen kustannus-hyötyarvio ei toteutuisi muuten kuin suunnitelmissa. Edellinen pormestarin lupasi yli 400 miljoonan tuloja Rantaväylän tunnelin päätöksien perusteina. Mikäli se olisi toteutunut, niin veronmaksajien velkaantumisenkin olisi torjuttu. Amurin alueelle valmistellaan uutta asemakaavaa, joka toisi lisää asustusta 3 000 asukkaalle. Keskustaa myös tiivistetään entisestään lisärakentamisella, joka vaikuttaisi edelleen liikenteen ruuhkautumiseen. Särkänniemi ilmeisesti tarvitsee lisäpysäköintialueita, kun sieltä poistuu kenttäpysäköinti asemakaavan muutoksien takia. Keskustan tunnelin urakan hinnaksi on kaavailtu 54 miljoonaa euroa, lopullinen hinta on huomattavasti korkeampi. Amuritunnelin osuus on puolet kokonaishinnasta eli 27 miljoonaa. Mikäli tämä osuus jätettäisiin pois, niin nämäkin rahat säästyisivät. Rantaväylän tunneli louhittiin kiinteistömme alapuolelta. Rakentaminen aiheutti pohjaveden alentumisen sekä vaurioitti talojemme rakenteita. Olemme jättäneet Maantietoimitukselle korvausvaatimuksen 2 miljoonan euron ennakkorvauksesta. Keskustan tunneli toteutuessaan lisäisi myös kiinteistöjen ja asukkaittemme turvallisuusriskejä. Alueellemme pohjavesi on laskenut yli 10 metriä. Tunnelin jatko louhinnat ja pohjaveden alentuminen kasvattaisivat edelleen rakennuksien vaurioitumisriskiä. Tampereen kaupunki oli saanut luvan Rantaväylän tunnelin rakentamiseen aluehallintovirastolta. Luvan saannin edellytyksenä oli mm, ettei pohjavesi alentuisi ja jos se alentuisi, niin se pitäisi palauttaa ennalleen. Tampereen kaupunki ei ollut tunnelin varsinainen

rakennuttaja. Rakentamisesta on vastannut ns. allianssi, jonka tärkein vaikuttaja on ollut Suomen valtio tiehallinnon ja liikenneviraston nimissä. Tampereen kaupungin vastuulla on ollut ilmoittaa pohjaveden laskusta kiinteistöiden omistajille. ELY-keskuksen tehtävänä oli mm valvoa lupaehtojen noudattamisesta. Sopimusehtojen mukaan Suomen valtio, ELY-keskus ja Tampereen kaupunki on rikkonut saamansa vesilain mukaisen luvan ehtoja. Kiinteistömme B-torni on rakennettu maanvaraisesti ja pohjavesi on laskenut kalliopinnan alapuolelle. Tutkimuksiemme perusteella 7 metrin syvyyteen oli valettu 30 cm betonilaatta. Betonin ja kallion välissä (n. 3 m) oli routivia maa- ja kiviaineksia, jotka ennen tunnelin rakentamista olivat pohjaveden alapuolella. Pohjavedet laskivat tunnelin rakentamisen aikana kalliopinnan alapuolelle. Tämä aiheutti maa- aineksien kuivumisen betonilaatan ja kallion välissä. Riskitekijän on koheesio mikä tiivistää massat kallion ja laatan välissä aiheuttaen tyhjää tilaa betonilaatan alapuolelle. Rakennuksemme massat lisäävät jännitteitä betonilaataan ja mitä todennäköisemmin laatta ja tornimme rakenteet murtuvat. Edellytämme Tampereen kaupunkia tutkimaan perustuksiemme kantavuuden ja tekemään korjaavat toimenpiteet ennen kuin suuremmat vauriot syntyvät tai keskustan tunnelin rakentamisesta on päätetty ja aluehallintoviraston luvat saatu. Tampereen kaupunki joutuu hakemaan aluehallintovirastolta uutta vesilain mukaista lupaa. Ennen töiden aloittamista luvan pitää velvoittaa pohjaveden palauttamisen alkuperäiselle tasolle.”



TAMPERE

Näsikallion maanalainen eritasoliittymä ja Amuritunneli. Maanalainen asemakaava nro 8676.

Diarinumero: TRE:2651/10.02.01/2017

PALAUTEKOOSTE

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot (yhteensä 34 kpl)

TAMPERE
Kaupunkiympäristön suunnittelu
Asemakaavoitus

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA
NÄSIKALLION MAANALAINEN ERITASOLIITTYMÄ JA AMURITUNNELI.
MAANALAINEN ASEMAKAAVA NRO 8676.

4.1.2018
Dno TRE: 2651/10.02.01/2017
Maankäyttö- ja rakennuslaki 63§

Kaavan suunnittelualue ja lähiväikutusalue

Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee ydinkeskustan pohjoisosassa I (Finlayson), II (Tammerkoski) ja V (Amuri) kaupunginosissa. Asemakaava koskee pohjoisessa Paasikiventielle, lännessä Kortelahdenkadulle, etelässä Satakunnankadulle ja idässä Tammerkosken länsirannalle ulottuvaa maanalaisista alueita.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 12,8 ha. Alueeseen sisältyy osia jo rakennetusta Rantaväylän tunnelista. Suunnittelualueen yläpuolisille alueille sijoittuu kerrostalovaltaisia asuinkortteleita, puisto- ja katualueita.

Maanomistus

Maanpäälliset alueet ovat kaupungin, valtion ja yksityisten tahojen omistuksessa. Rantaväylän tunnelin maanalaisen tealueen hallintaoikeus on tienpitäjällä (Pirkanmaan ELY-keskus).

Tavoitteet

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa Rantaväylän tunneliin liittyvän maanalaisen eritasoliittymän ja edelleen keskustan katuverkkoon johtavan maanalaisen kadun rakentaminen. Eritasoliittymällä parannetaan merkittävästi keskustan liikenteellistä saavutettavuutta. Liittymän suunnittelussa varaudutaan myös Kunkun parkkiin johtavan maanalaisen ajoyhteyden toteuttamiseen.

Hanke on tärkeä osa Viiden tähden keskustan kehittämisohjelmaa. Tampereen kaupunkikonsemin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM) 2017–2031 maanalainen eritasoliittymä esitetään toteutettavaksi vuosina 2018–2020.

Kaupunginhallituksen suunnittelukokous päätti 13.3.2017 hankkeen yleissuunnittelun ja asemakaavan käynnistämiseksi päätöksenteon tueksi laaditun vaihtoehtotarkastelun pohjalta.

Tarkastelun tulosten perusteella maanalainen katu on liitettävissä maanpäälliseen katuverkkoon Satakunnankadun kautta. Maanpäällinen liittymä sijoittuu Kortelahdenkadun ja Hämeenpuiston väliselle alueelle.

Lähtökohdat

Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 suunnittelualue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle sijoittuu mm. liikennetunneli, uusi maanalainen eritasoliittymä ja merkittävästi parannettava rata.

Keskustan strategiassa osayleiskaavassa (kv hyv. 18.1.2016) alueelle on osoitettu mm. asumisen ja keskustatoimintojen sekoitettuja alueita, viher- ja virkistysalueita ja kävelykeskustana kehitettävää hitaasti liikuvaa aluetta. Rantaväylän tunneli maanalaista eritasoliittymineen on valtakunnallinen pääväylä. Hämeenpuisto ja Satakunnankatu ovat osa keskustan kehän muodostavaa pääkatuverkkoa. Hämeenpuisto on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009).

Osayleiskaavaan voi tutustua osoitteessa:
www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/keskustan-efrateginen-osayleiskaava.html

Suunnittelualueeseen kuuluu osia voimassa olevasta maanalaista asemakaavasta nro 8156 (Rantaväylän tunneli), jossa alueelle on osoitettu mm. kalliin sisään sijoittuvan maantien tunnelin aluetta. Maanpäällisillä alueilla on voimassa useita eri-ikäisiä asemakaavoja. Alueella ovat vireillä maanalainen asemakaava nro 8437 (Kunkun parkki) sekä maanpäällisten asemakaavojen muutokset nro 8503 ja 8663.

Ajantasa-asemakaavaan voi tutustua osoitteessa:
www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ase-makaavoitus/ajantasa-asemakaava.html

Kadunnimitoimikunta päätti 21.3.2017, että Rantaväylän tunnelista Satakunnankadulle johtava maanalainen katu nimitään Amuritunneliksi.

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

Terveydensuojelu:

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

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 virtaisi 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 hyvässä 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.

Pirkanmaan ELY-keskus:

Kunkun parkin YVA -hankkeessa on tutkittu luolaston pohjoisosiin johtavan maanpäällisen liittymän sijoittamista Hämeenpuiston katurakenteeseen. Näsinkallion 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.

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 kaupunkikuva 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 arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

osallistumis- ja arviointisuunnitelma on kulttuuriympäristön arvojen osalta hyväksyttävissä. Kaavaluonnos pyydetään toimittamaan lausunnonle Pirkanmaan maakuntamuseoon.

Viheralueet ja hulevedet:

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

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

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?

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!

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 tilannekatsauksessa [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 kääntytyään 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-

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

ja ilmansaasteiden lisääntyessä. Amuritunneli hankkeena on mielestäni täysin ristiriidassa Viiden tähden keskusta - kehittämissuunnitelmassa [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 hätiköidä 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\(39588\)](http://tampere.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_30102017/Nasikallion_eritasoliityman_ja_Amuritunn(39588)_liite_Nasikallion_eritasoliityma_ja_Amuritunneli_suunnitelman_tilannekatsaus.pdf), liite "Näsikallion eritasoliitymä 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>

Yksityishenkilö:

Amurintunneli olisi silkkää 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.

Nimetön:

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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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 amurintunnelin takia?

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.

As Oy Aktuaari:

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

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 energiastrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrä 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 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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

autoliikenteen aikasäästöjä. Heikentyneen elinympäristön lisäksi kevyen liikenteen matka-ajat 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 ilmanvaihdosta. 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 asuinkelevoton 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 bulevardiksi. 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 tulemistä?

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 runnotaan tämä ratkaisu väkisin läpi, kun sitä ei uskallettu Rantatunnelinkustannuksiin liittää. Tee tai äänestä niin tai näin, aina on väärin päin. Voihan...

As Oy Amurin Hurmuri (1):

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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

Yksityishenkilö:

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

Nimetön:

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

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 asutulla 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

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 mielikuvalta, että kaupunki asettaa tässä muualla asuvien yksityisautoilun helppouden 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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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.

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.

Yksityishenkilö:

Kuljen päivittäin autolla Satakunnankatua ja kävellen Mustanlahdenkatua. Kaavassa Satakunnankadun suojatiet Mustanlahdenkadun kohdalla on poistettu ja osittain siirretty sillaksi tunneliaukon päälle. Satakunnankatu mustanlahdenkadun kohdalta on ollut havaintojeni mukaan vilkkain 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. silta 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.

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 värinämittauksin. 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.

As Oy Puistolinna:

Asemakaava 8676 on valmistelussa ja siihen liittyvät osallistumis- ja arviointisuunnitelma sek luonnosvaiheen dokumentit ovat nähtävillä 4.1.-1.2.2018. Mainittu asemakaava, tultuaan voimaan, sallii maanalaisen rakentamisen ja sen pohjalta rakennettaneen aikanaan 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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

puupaalujen tulee olla jatkuvasti pohjaveden pinnan alapuolella. Asunto Oy Puistolinnalla 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 Puistolinnalla varaa itselleen oikeuden vaatia korvaus aiheutetusta vahingosta ja rakenteiden mahdollisesti vaatimasta korjauksesta.

Yksityishenkilö:

Olen tutustunut kaupungin suunnitelmiin etenkin Amurintunnelin rakentamisesta ja seuraavassa kommenttejeni 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 värinä 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 rakentamisesta 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 lähtöarvoihin, eikä johonkin hatusta heitettyihin arvoihin 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 määrään 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 liikennetarkoituksia olisi kehittää kevyttä liikennettä ja pyöräteitä etenkin, sekä joukkoliikenteen sujuvuutta. Kun tuhlata verorahoja maanalaiseen yksityisautoiluun.

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

Maanalaisen ajoyhteyden rakentaminen Rantatunnelista Amuriin on täysin turhaa, erittäin kallista ja riskialtista, sekä kaikkien tamperelaisten veronmaksajien rahojen hukkaanheittämistä. 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.

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

Allekirjoittaneet asunto-osakeyhtiöt vastustavat voimakkaasti Amurintunnelin 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 mentiin suoraan Amurintunneli-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 Amurintunnelin kanssa hyvin tasa-arvoisia vaihtoehtoja .

Vastustamme Amurintunneli-vaihtoehtoa seuraavista syistä:

1. Vaihtoehto lisää rajusti Satakunnankadun ja Hämeenpuiston 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 Hämeenpuiston 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.

- Sumentus tuo ongelmia myös suunnitellulle Amurin täydennysrakentamiselle.

3. Hämeenpuiston liikenteen voimakas kasvu vähentää Hämeenpuiston arvoa valtakunnallisesti arvokkaana kulttuuriympäristönä (RKY 2009) .

Hämeenpuiston kehittämismahdollisuudet viher- ja virkistysalueena sekä kävelykeskustana ja hitaan liikkumisen alueena heikkenevät oleellisesti. Tämän vaihtoehdon rakennettavuuden merkitys Hämeenpuistoon on samaa luokkaa kuin Hämeenpuisto-vaihtoehdossa, jossa asia oli merkitty punaisella eli hyvin negatiivisena. Ainoa punainen koko vaihtoehtotarkastelussa.

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

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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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 liiketilojen saavutettavuus ja haluttavuus ovat tärkeitä, tahdomme pitää tilat vuokrattuina ja pysäköintijärjestelyt maltillisina. Pysäköintimahdollisuudet tulisivat poistumaan kokonaan mm. Satakunnankadulta Mustanlahdenkadun ja Korttelahdenkadun väliä vaikeuttaen sekä asiointia että asukas-pysäköintiä.

As Oy Amurin Hurmuri (2):

Pidämme hanketta kohtuuttomana Satakunnankadulle suunnitellun Amuritunnelin aiheuttaman liikenteen lisäystä ja sen myötä lähivaikutusalueen 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-Puutarhaku-Mustanlahdenkatu) 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:lia 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.

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, laadukkaana 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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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.

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.

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 suunnitelmissa 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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaika 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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 lähdeävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelihan onkin täysin uusi kulkuväylä, jonka ansiosta ei suljeta yhtä ainuttä 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 huomioi. 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. Nain 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, kulkutapaosuuskien 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.

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 liiketilöjen saavutettavuuden merkittävästä huononemisesta poistuvien ajoyhteyksien myötä, Satakunnankadun varrella sijaitsevien asiakaspysäköintipaikkojen poistamisesta, ohikulkevan ajoneuvoliikenteen määrän kasvusta kiinteistön välittömässä läheisyydessä, jalankulkuyhteyksien hankaloitumisesta, ilman laadun huononumisesta, kiinteistön kehittämismahdollisuuksien heikkenemisestä ja kiinteistön arvon alenemisesta, mikäli Amuritunneli toteutuu asemakaavan nro 8676 osallistumis-

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Kiinteistöyhtiö esittää katuyhteyden sijoittamista lähemmäksi ydinkeskustaa, paremmin liikennettä palvelemaan paikkaan ja lähemmäksi Kunkun parkin suunniteltua sijaintia. Ajoyhteys olisi yhtiön näkemyksen 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 vaihtoehdoissa ja kevyenliikenteen yhteydet pystyttäisiin 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 lähemmäksi 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.

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.

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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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.

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

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman
nähtävilläoloaikana 4.1.-1.2.2018 saadut mielipiteet ja lausunnot**

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 pyöräilyverkkoon 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 pyöriteiden 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.

Luettelo aloitusvaiheen yleisötilaisuudessa 18.1.2018 sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadussa kirjallisessa palautteessa esitetyistä kysymyksistä, joihin laadittuja vastauksia julkaistiin kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asemakaavoitus/nasikallion-eritasoliittyma-amuritunneli-kunkun-parkki/kysymyksia.html>

Vaikutukset keskustan liikenneverkkoon:

- Lisääkö Amuritunneli autojen määrää ydinkeskustan kaduilla?
- Entä, jos tunneli jätetään toteuttamatta?
- Miten liikenteen vähenemistä perustellaan?
- Jos vähentyminen tapahtuu Mustalahdenkadusta länteen päin, eikö se ole melko merkityksetöntä?
- Tutkitaanko suunnittelussa matka-ajan muutoksia?
- Riittääkö liittymien välityskyky?
- Miten liikennemalleissa on huomioitu raitiotie ja joukkoliikenteen kehittyminen?
- Miksi autoilu priorisoidaan kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella?
- Miksi Tampere ei usko joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen vetovoiman kasvuun, kuten Helsinki ja jopa Espoo tekevät, vaan suunnittelee kaupungin tulevaisuutta edelleen pääosin yksityisautoilun kannalta?
- Mitkä ovat hankkeen hyödyt jalankulun ja pyöräilyn suhteen / mitä hankkeita mahdollistaisi?
- Pitenevätkö kävelijöiden ja pyöräilijöiden ylitysajat (valo-ohjatuissa) liittymissä?
- Pysäköintilaitos ei ole liikenneväylä, eikö olisi viisaampaa rakentaa koko ydinkeskustan alittava maanalainen katu?
- Olisiko syytä odottaa seurantaan perustuvaa tietoa raitiotien vaikutuksesta liikennejärjestelmään ja erityisesti lännen suunnasta tulevaan liikenteeseen?
- Voitaisiinko tehdä kännyköiden tukiasemiin perustuva selvitys liikenteen suuntautumisesta?
- Miten liikenteen sujuvuus taataan rakentamisen aikana?

Rantaväylän tunneli ja Näsikallion eritasoliittymä:

- Miten eritasoliittymä oli ajateltu toteutettavaksi, kun Rantaväylän tunnelia suunniteltiin?
- Riittääkö Rantaväylän tunnelin välityskyky?
- Onko Rantaväylän tunnelin liikennemäärä ollut suunnitelmavaiheen ennusteiden mukainen?

Amuritunneli ja Kunkun parkki:

- Kenen tarpeita Amuritunneli palvelee?
- Kuinka suuri osuus tamperelaisista hyötyisi Amuritunnelista?
- Olisiko viisaampaa erottaa Amuritunneli omaksi hankkeekseen, jotta välttyttäisiin pitkältä valituskierteeltä?
- Miten Amuritunneli auttaa saavuttamaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvulle asetetut tavoitteet?
- Onko pelkän Kunkun parkin yhteyden rakentamista selvitetty / kuinka ratkaiseva Amuritunneli sen suhteen on?
- Eikö olisi parempi rakentaa vain yhteyts Rantatunnelista Kunkun parkkiin ilman Amuritunnelia?

Luettelo aloitusvaiheen yleisötilaisuudessa 18.1.2018 sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadussa kirjallisessa palautteessa esitetyistä kysymyksistä, joihin laadittuja vastauksia julkaistiin kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asemakaavoitus/nasikallion-eritasoliittyma-amuritunneli-kunkun-parkki/kysymyksia.html>

- Miksi Kunkun parkkiin ei ole yhteyttä etelän suunnasta?
- Miksi Kunkun parkin osalta on esitetty vain suppea versio?
- Miksi suunnitelmassa ei ole esitetty yhteyttä P-Frenckelliin?
- Miten tunnelista poistutaan hätätilanteessa?

Amuritunnelin suuaukko, Satakunnankatu ja lähikorttelit:

- Miten tunnelin suuaukon paikka on valittu?
- Mitä vaihtoehtoja on tutkittu?
- Voitaisiinko suuaukko sijoittaa Kortelahdenkadulle Satakunnankadun risteyksen pohjoispuolelle?
- Voitaisiinko suuaukko sijoittaa Satakunnankadulle, mutta Kortelahdenkadun länsipuolelle?
- Kuinka paljon Satakunnankadun liikennemäärä kasvaa?
- Kuinka suuri liikennemäärä tunnelin suuaukolla on (sisään/ulos)?
- Miten on päädytty siihen, että sisään- ja ulosajo tapahtuu samalta rampilta?
- Onko Mustanlahdenkadun katkaiseminen tunnelin suuaukolla välttämätöntä?
- Miten jalankulku järjestetään Satakunnankadulla/suuaukon kohdalla?
- Onko pyöräily mahdollista Satakunnankadulla?
- Mitä tapahtuu Satakunnankadulla, jos tunnelin kapasiteetti ylittyy?
- Voitaisiinko Satakunnankadun valaistusta parantaa?
- Onko Satakunnankadun varren puut kaadettava?
- Miten tunneli/suuaukko vaikuttaa alueen ilmanlaatuun?
- Miten liikenne Satakunnankadun ja Puutarhakadun välisiin kortteleihin jatkossa järjestetään?
- Miten pelastustiet Satakunnankadun varren kiinteistöille järjestetään?
- Hankkeen hyödyt lähikortteleille?
- Miksi lisätä ympäristöhaittoja (melu, ilman laatu) keskustan tiheimmin asutetun risteyksen alueelle?

Vaikutukset Hämeenpuistoon:

- Kuinka paljon Hämeenpuiston liikennemäärä kasvaa?
- Mihin autot liikennemallissa "katoavat" käännyttyään Satakunnankadulta Hämeenpuistoon?
- Kuinka paljon liikenne kasvaa tulevien joukkoliikenteen reittimuutosten johdosta?
- Estääkö liikenteen kasvu nykyisten Hämeenpuiston länsipuolelle sijoittuvien tonttiliittymien ja pysäköintihallien ajoluiskien käyttämisen?
- Miksi asiointia liiketiloissa hankaloitetaan poistamalla kadun varren parkkipaikat?
- Vaikuttavatko Hämeenpuiston lisäkaistat puistoon tai jalankulun ja pyöräilyn järjestämiseen?
- Tuleeko Hämeenpuistoon poistoilmapiippuja?

Luettelo aloitusvaiheen yleisötilaisuudessa 18.1.2018 sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadussa kirjallisessa palautteessa esitetyistä kysymyksistä, joihin laadittuja vastauksia julkaistiin kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/asemakaavoitus/nasikallion-eritasoliittyma-amuritunneli-kunkun-parkki/kysymyksiä.html>

- Miten Hämeenpuiston RKY-arvojen säilyminen turvataan?
- Miksi Hämeenpuiston virkistyskäyttöarvoa halutaan heikentää?
- Miksi ei investoida Hämeenpuiston kehittämiseen?

Vaikutukset maanpäällisiin kiinteistöihin ja voimassa oleviin asemakaavoihin:

- Miten louhinta vaikuttaa maanpäälliseen rakentamiseen (riskit)?
- Miten louhinta vaikuttaa pohjaveden pinnan korkeuteen, haetaanko taas lupaa AVI:ltä? Pohjaveden pinta on jo laskenut, miten/milloin se palautetaan aiemmalle tasolle?
- Rajoittavatko tunnelit energiakaivojen rakentamista?
- Onko liikennemelu huomioitu viimeaikaisissa kaavamuutoksissa ja täydennysrakentamishankkeissa?
- Miten ilman laatu muuttuu lähikortteleissa?
- Välittykö tieto kaavavaiheen selvityksistä rakennusvalvontaan?
- Onko Mustanlahden satama/alue suojeltu?

Kustannukset, päätökset ja aikataulu:

- Mihin tekijöihin hyötykustannussuhteen laskenta perustuu?
- Otetaanko laskennassa kantaa heikentyvään elinympäristöön ja kasvaviin haittoihin?
- Onko Kunkun parkki hyötykustannussuhteen laskennassa mukana?
- Miksi kustannusarviosta on liikkeellä erilaisia tietoja?
- Kuinka paljon säästäisi jättää Amuritunneli rakentamatta?
- Voiko nykyinen kaupunginhallitus tehdä Amuritunnelin tarpeesta aiemmasta päätöksestä poikkeavan linjauksen?
- Millaisella aikataululla hanke etenisi toteutukseen?