



Tampereen kaupungin ympäristö- ja rakennusjaosto
kirjaamo@tampere.fi

Asia: Tampereen Raitiotie Oy:n hakemus ratajohdon seinäkiinnikkeiden sijoittamiseksi As Oy Pirkkatalon seinään (837-105-84-74), 15.1.2021

Pirkkatalon esitys

Jäljempänä esitetyillä perusteilla As Oy Pirkkatalo vastustaa ajojohtimien vaijereiden kiinnittämistä seinään ja esittää, että Tampereen kaupungin ympäristö- ja rakennusjaosto ei myönnä lupaa kiinnittämiseen ja että johtimien asennus toteutetaan jalkakäytävän raitiotien puoleiseen reunaan sijoitettavien pylväiden varaan.

Taustaa

Ensimmäinen tapaaminen Raitiotieallianssin kanssa tapahtui 25.3.2019. Tapaamisessa esiteltiin As Oy Pirkkatalon hallitukselle tehtyjä suunnitelmia. Hallitus esitti jo tuolloin, että raitiotien sijoittaminen Sepänkadun itäreunaan, jolloin raitiotien ja rakennuksen väliin jää ainoastaan noin 3 m leveä jalkakäytävä, aiheuttaa Pirkkatalolle kohtuuttomia hankaluuksia ja lisäkustannuksia. Nämä ovat:

1. Tonttiliittymän poistuminen.
2. Ambulanssi-, invataksi- ja muuttokuljetusten estyminen/vaikeutuminen Sepänkadun puolelta.
3. Kattolumien pudottamisen tuleminen liki mahdottomaksi, koska se voidaan tehdä vain öisin raitiotien jännitekatkon aikana.
4. Jalkakäytävän talvikunnossapidon työmäärän huomattava lisääntyminen, koska lunta ei ole enää mahdollista välivarastoida jalkakäytävällä ja kadun reunassa vähäisessä määrin.
5. Hulevesiviemäriin, jonka Pirkkatalo katsoo kokonaan katualueella sijaitsevana olevan runkoviemäri, rakennuskustannusten osittainen ja huoltokustannusten kokonaan säilyttäminen Pirkkatalon kannettavaksi.
6. Ajojohtimien kannatusvaijereiden kiinnittäminen seinään, vaikka Pirkkatalo on tuonut esiin perustellun huolen siitä, että seinärakenne ei kestä kiinnitystä. Seinäkiinnitykset myös edelleen vaikeuttaisivat kattolumien pudottamista.

Edellä mainituista ongelmista vain ensimmäiseen, tonttiliittymän poistumiseen, on löydetty sopimusratkaisu. Muiden ongelmien ratkaisemisessa tai kohoavien kustannusten kompensoimisessa ei ole päästy kahden vuoden aikana eteenpäin. Pirkkatalo ei vastusta raitiotien rakentamista tai esimerkiksi hulevesien viemäröintiä, mutta katsoo, että sitä tulee kohdella tasapuolisesti muiden raitiotien varrella sijaitsevien kiinteistöjen kanssa siten, että raitiotien linjaus Pirkkatalon vierestä ei nosta taloyhtiön huoltokustannuksia ja rakenteisiin kohdistuvat riskit minimooidaan.

Allianssi perusteli ensimmäisessä tapaamisessa raitiotien sijoittamista Sepänkadun itäreunaan uuden Sepänkadun sillan jo aiemmin päätetyllä sijainnilla. Pirkkatalon esittämä sillan siirtäminen ajokaistan leveyden verran länteen, mikä olisi mahdollistanut raitiotien sijoittamisen keskelle Sepänkatua, ei Allianssin mukaan enää tullut kysymykseen. Myöhemmissä keskusteluissa raitiotien sijaintia on perusteltu katualueen kapeudella.

Seinä ei ehkä kestä kiinnitystä

Se osa talosta, johon ajojohtimien kannatusvaijereiden seinäkiinnityksiä on suunniteltu, on valmistunut heti sodan jälkeen 1946. Seinä on tiilirunkoinen ja muurattu kalkkisementillä materiaalia säästellen. Vuonna 1991 toteutetussa putkiremontissa, jonka suunnittelijana ja valvojana toimi Jukka Ryttyläinen (Tampereen Talotekniikka Oy), todettiin, että kiinteistön ko. osan rakenteet ovat paljon hauraammat kuin esimerkiksi Satakunnankadun puoleisessa osassa. On siis erittäin suuri riski, että seinä ei kestä vaurioitumatta suunniteltua kuormitusta (500 kg). Lisäksi seinässä on vuoden 2009 julkisivuremontissa tehty lämpörapaus, joka ei kestä kuormitusta lainkaan.



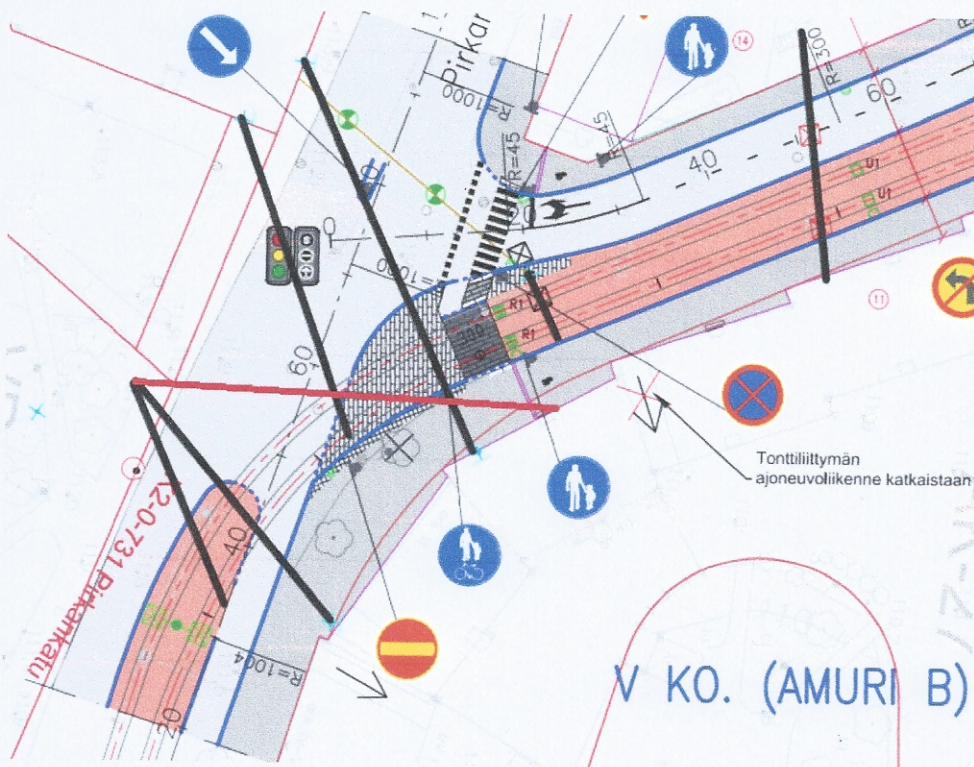
Vaurioriskiä arvioitaessa on myös syytä huomioida, että mahdollisten vaurioiden korjaamista ei voida tehdä vain varsinaisen vauriokohdan paikkaamisella, vaan korjaus on tehtävä laajemmalle alueelle, jotta seinäpinta säilyisi suojellussa julkisivussa yhtenäisenä.

Seinäkiinnitys hankaloittaa entisestään lumenpudotusta

Raitiotien sijoittuminen Sepänkadun itäreunaan vaikeuttaa ratkaisevasti lumen pudottamista 5-kerroksisen talon katolta. Ajojohtimien seinäkiinnitykset hankaloittaisivat sitä entisestään. Tähän asti nostolava-auto on voinut toimia osittain katualueelta. Jatkossa operoinnin on tapahduttava 3 m leveältä jalkakäytävältä. Nostolavayrityksen (Juha Sila, Pirkanmaan Pinta-insinöörit Oy) antaman arvion mukaan työaika yli kaksinkertaistuu:

”Nostimen alustan työleveys on 2980mm ja sen lisäksi käytämme tukijalkojen alla 300x300mm tai 500x500mm tukijalkalevyjä. Periaatteessa alavarsi voi olla suorassa, jolloin sen ulottuma on 5000mm. Mikäli kohteen työssä halutaan liikkua sivusuunnassakin, täytyy nostimen vartta pitää 45 asteen kulmassa, jolloin sivu-ulottuma työvarrelle on 2,5m. Auto voidaan ajaa joissain tapauksissa siten, että työt pystytään tekemään vain taaksepäin, jolloin sivu-ulottumaa ei ole ja työ hidastuu tästä johtuen noin yli kaksinkertaisesti. Talvella myös aurauspenkka rajoittaa työtä tai työleveyttä jolloin autoa joutuu mahdollisesti ajamaan hieman vinoon kulkuväylälle.”

Nostolava-auton työskentelysuuntaan nähden poikittaiset ajojohtimien kannatusvaijerit lisäävät työaika entisestään rajoittamalla auton työskentelyaluetta. Pirkankadun katusuunnitelmaehdotuksessa oleva valaisinvaijeri yhdessä raitiotien ajohodinvaijereiden (Kuva 1) kanssa käytännössä estävät nostolavatyöskentelyn Pirkankadun ja Sepänkadun risteysalueella.



Kuva 1 Raitioallianssin 2.2.2021 antaman suunnitelman mukaiset ajojohtimien kannatusvaijerit (mustat). Kauimpana oikealla oleva vaijeri lienee kuitenkin nykyinen valaisinvaijeri, jonka kuormitus on alhainen. Punainen viiva, jonka Pirkkatalo lisäsi kuvaan, kuvaa Pirkankadun katusuunnitelman mukaista valaisinvaijeria. Raitiotieallianssin eri vaiheissa toimittamissa materiaaleissa on havaittu ristiriitaisuuksia, mutta ei siinä määrin, että sillä olisi vaikutusta Pirkkatalon tekemiin ehdotuksiin periaatetasolla.



Tampereen Raitiotie Oy (TRO), on ilmoittanut, että lumenpoisto vaatii jännitekatkon. Se on pyydettyä TRO:ltä 2 viikkoa etukäteen. Katko on mahdollista saada arkiöisin klo 02-04 välille sekä sunnuntain ja maanantain välisenä yönä klo 24-04 välille. Ääritilanteissa tämä voi tarkoittaa sitä, että jalkakäytävä on pidettävä turvallisuussyistä suljettuna pitkiä aikoja. Hätätilanteissa jännitekatko on saatavissa lyhyemmällä varoitusaajalla.

Alue, jolla raitiotie vaikeuttaa lumenpudotusta on noin 100 m pitkä. Yhdellä nostolava-autolla ei ole mahdollista pudottaa 2-4 tunnin aikana lumia koko matkalta. Työ on siis tehtävä joko yhtä aikaa usealla yksiköllä tai useana peräkkäisenä yönä. Ja vaijereista johtuen osalla aluetta nostolavaa ei voi käytännössä käyttää lainkaan.

Pirkkatalo katsookin, että mikäli suunnitelmat toteutetaan esitetyn mukaisina, ei sillä ole mahdollisuutta huolehtia lakisääteisistä turvallisuus- ja kunnossapitovelvoitteistaan ja lisäksi sen on saatava vahingonkorvausta yötyöstä ja lisääntyneestä työajasta aiheutuvasta kustannusten noususta.

Seinäkiinnitysten vaihtoehdot

Lupahakemuksen liitteenä olevassa seinäkiinnityksen vaihtoehtovertailussa ei ole lainkaan tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa pylväät sijoitettaisiin jalkakäytävän reunaan. Pirkkatalon näkemyksen mukaan myös jalustojen perustukset (punainen neliö) on piirretty tarpeettomann suuriksi. Lisäksi perustukset voisivat osittain olla raitiotien alla tilantarpeen pienentämiseksi.

Edellä mainituista puutteista johtuen Pirkkatalo on tehnyt oman vaihtoehtotarkastelun (Liitteenä kuvat 2, 3 ja 4), jonka mukaan pylväät voidaan aivan hyvin sijoittaa jalkakäytävän raitiotien puoleiseen reunaan. Kuvassa sininen neliö on itse tolppa (<40cm) ja kehys on betonijalusta (~75cm). Sijoittelu ratikkalinjan reunassa perustuu samalla kohdalla olevan kaiteen etäisyyteen ja merkityn seinäkiinnityksen kohdalta toiselle puolelle Pirkankatua merkittyihin kiinnityskohtiin. Tolppaehdotusten piirustustarkkuus on ainakin luokkaa 10cm eli ihan riittävä tähän tarkasteluun. Kevyen liikenteen väylä ei kuristu tolppien takia yhtään, koska jäljelle jäävät kaksi puutakin ovat jo keskemällä väylää, ja seinän vieressä olevan nurmikon asfaltointi leventää sitä entisestään. Raitiotien katusuunnitelmassa jalkakäytävä Pirkankadun puolella risteyksessä on suunnitelmassa piirretty nykyistä leveämmäksi eli tolppa tulisi itse asiassa nykyisen jalkakäytävän ulkopuolelle.

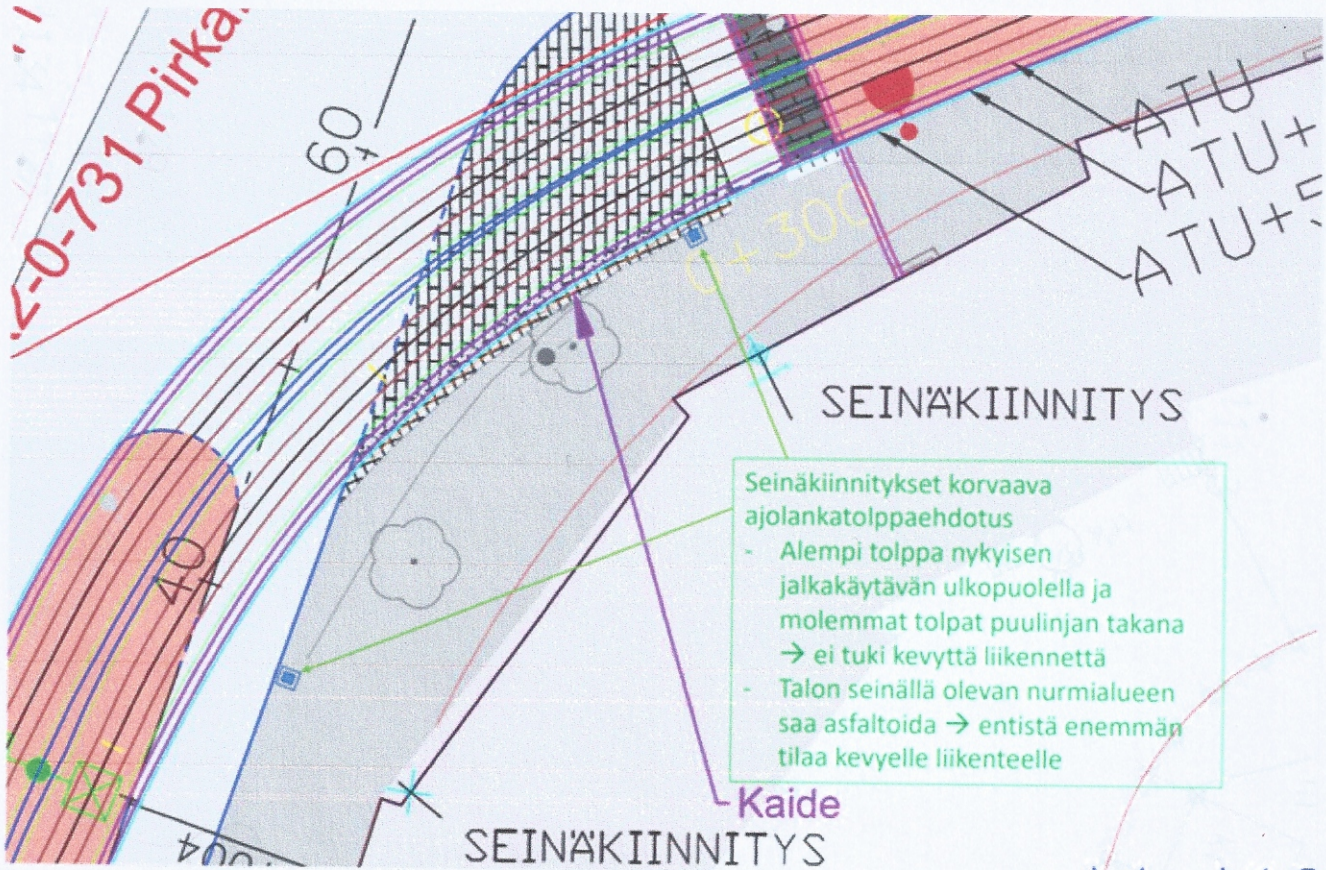
Pirkkatalon näkemyksen mukaan seinäkiinnityksiä ei siis voida perustella tilan puutteella. Tolpparatkaisu myös selkeyttäisi TRO:n ja Pirkkatalon välisiä kunnossapitovastuita.

Tampereella 9.2.2021

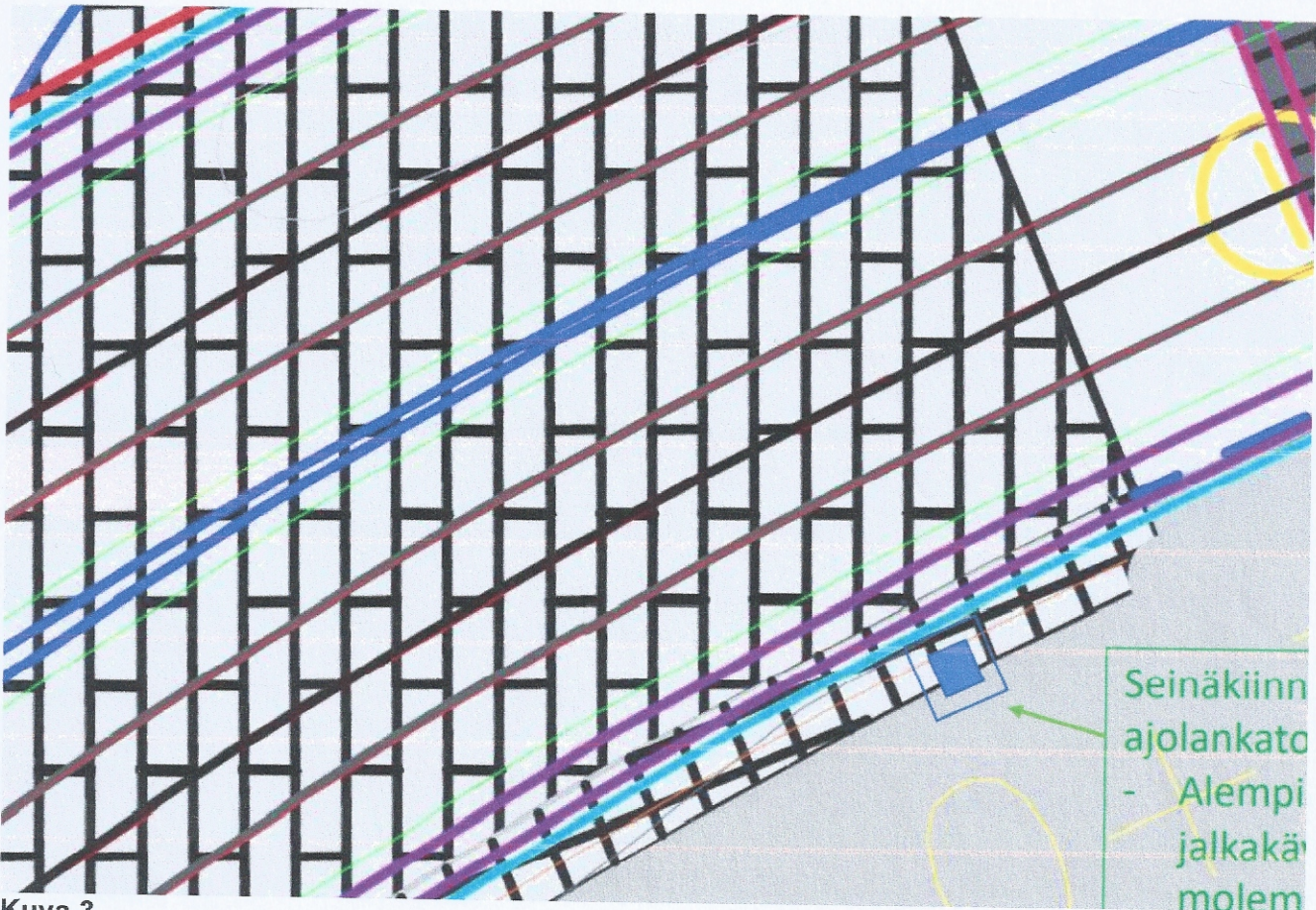
As Oy Pirkkatalo

Jorma Koskenmäki
Hallituksen pj
jorma.koskenmaki@hotmail.com

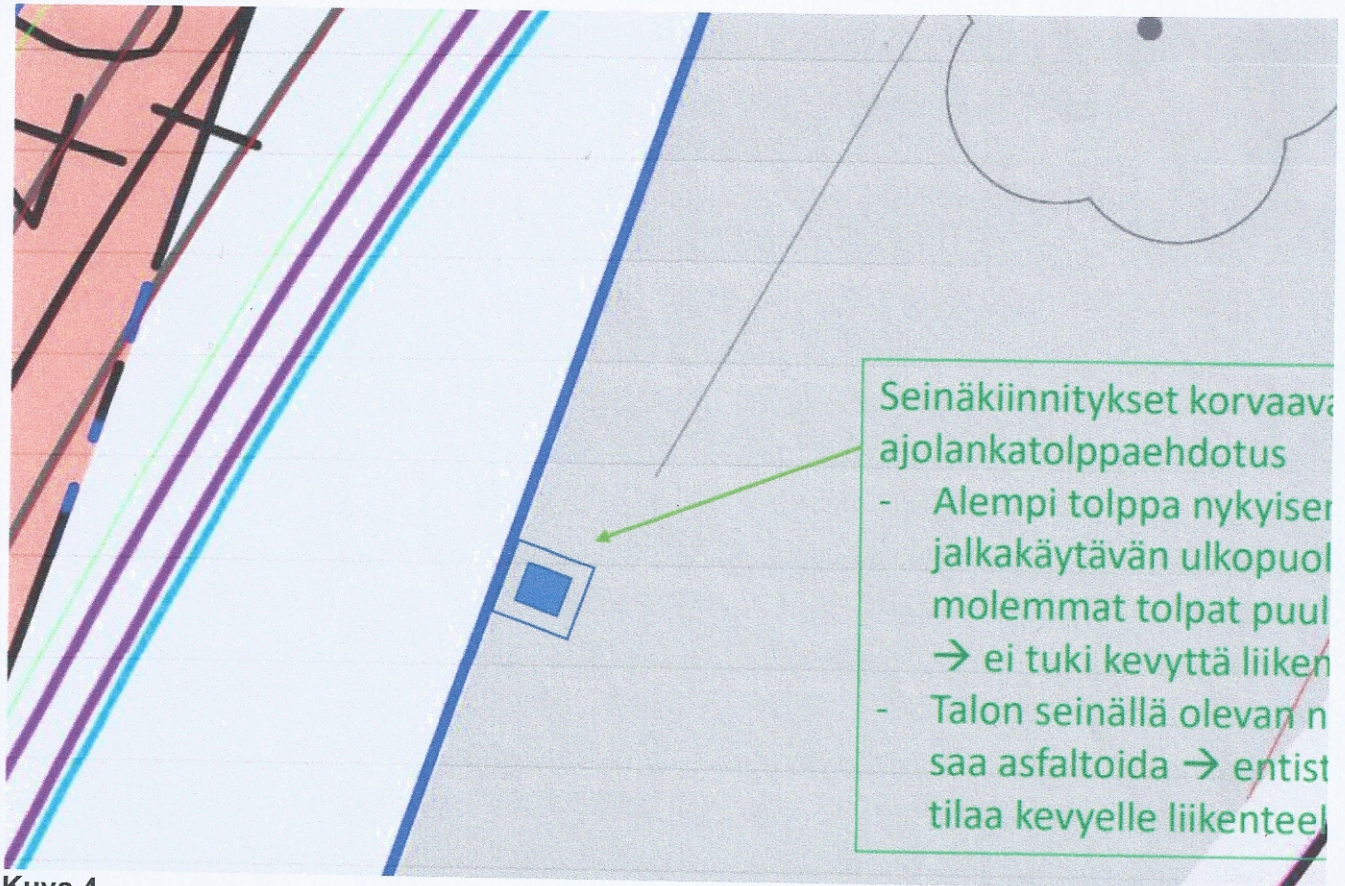
Juha Katajisto
Hallituksen jäsen
juha.l.katajisto@gmail.com



Kuva 2



Kuva 3



Kuva 4