

VIITE: Aloite

ASIA: Tampereen rantaväylän (vt 12) kehittäminen välillä Santalahti-Naistenlahti

TIEHALLINTO

Tunneliratkaisu

Rantaväylän kapasiteetin lisäämiseksi on jo vuonna 1990 laadittu suunnitelma, jonka mukaan tie kulkisi pääosin maanpinnalla (ns. pintavaihtoehto). Tämä suunnitelma hyllytettiin kaupunginvaltuuston tehtyä 13.1.1999 päätöksen Ranta-Tampellan maankäytön selvitystyöstä. Aloite oli tullut YIT-Yhtymä Oyj:ltä. Lyhyehkön selvitysvaiheen jälkeen päätettiin rakentaa rantaan kerrostaloja sekä siirtää niiden tieltä rantaväylä tunneliin. Rantaväylän tunnelisuunnitelman lähtökohta on mielestämme väärä: siinä katkaistaan toimiva liikenteen valtaväylä ja rakennetaan sen päälle kerrostaloja, kun muualla maailmassa puretaan taloja ruuhkautuneen liikenteen tieltä. Liikenne pakotetaan tämän vuoksi 2,3 kilometriä pitkään ja yli 30 metrin syvyiseen Tammerkosken ali kulkevaan tunneliin. Tunneli ei ole liikenteen vaatima ratkaisu.

Kaupunki sai tunnelivaihtoehdon kannattavaksi alimitoitetulla kustannusarviolla, omistamansa tonttimaan yliarvostuksella ja valtion maksusuosudella. Valtuusto on 15.8.2007 päättänyt, että asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan siten, että valtatie 12 toteutetaan ns.pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Tunnelin on ilmoitettu maksavan 140 miljoonaa euroa. Tampereen kaupunginvaltuuston 26.11.2008 hyväksymän rahoitus sopimuksen mukaan valtio osallistuu tunnelihankkeeseen kolmanneksen osuudella eli 45 miljoonalla eurolla. Tonttien myynnistä ja kaavoituskorvauksista kaupunki odottaa saavansa 60 miljoonaa euroa. Kaupungin omaksi osuudeksi jäisi 35 miljoonaa euroa sekä kunnallistekniikan rakentaminen tulevalle asunto-alueelle ja Ratapihankadun länsipään rakentaminen. Sopimus päätöksestä on jätetty neljä valitusta Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen.

Tunnelia on perusteltu sillä, että autoilun päästöt vähenevät, kun tiivistetään kaupunkirakentamista. Todellisuudessa ajokustannukset ja päästöt kasvavat, kun joka päivä 40.000 autoa (joukossa raskaita rekkoja) jyräävät 10-kerroksisen talon korkuista mäkeä ylös päästäkseen ihmisten ilmoille. Tähän verrattuna 4.000 kerrostaloasukkaan päästövähennykset ovat marginaalisia. Valtuusto, valtamedia ja entisiin ruuhkiin turhautuneet autoilijat on manipuloitu tunnelin kannattajiksi. On annettu ymmärtää, että tunneli olisi ainoa toimiva ratkaisu liikenteen ruuhkien helpottamiseksi. Tunnelien vakavia turvallisuusriskejä on vähätelty. Kustannuslaskelmissa ei ole tiettävästi otettu huomioon kaikkia tunnelin eikä sen vaatimien liittymärakenteiden kustannuksia. Laskelmilla ja selvityksillä on mielestämme vain haettu perusteita rantarakentamiselle. Jos Tampellan tunneli rakennetaan samaan turvallisuus- ja laatutasoon kuin poikkileikkaukseltaan samankokoinen Södra Länkenin tunneli Tukholmassa, niin sen todelliset kustannukset mahdollisesti kaksinkertaistuvat kustannusarvioon 140 me verrattuna. Tunnelin suurista käyttökustannuksista (elinkaarikustannuksista) ei julkisuudessa ole mainittu sanaakaan. Kansantaloudellisesti pitkä tunneli on järjetön: verorahoilla tehdään tontteja asuntorakentajille, kun tontteja aivan keskustan liepeillä on

saatavissa yllin kyllin. Lisäksi on kestävä kehityksen periaatteen vastaista, että hiljattain rakennetut ja tällä vuosikymmenellä peruskorjatut Tammerkosken 225 metriä pitkät teräsbetonisillat ja noin 400 metriä pitkä Kekkosen osuus jäävät lähes tarpeettomiksi. Näiden hiljattain rakennettujen ja hyväkuntoisten rakenteiden jäännösarvoa on tuskin otettu huomioon kustannuslaskelmissa.

Liikenteellisesti tunneliratkaisussa on vakavia puutteita. Hämeenpuistosta/Amurista ei ole yhteyttä tunneliin eikä sitä voida taloudellisesti järkevästi toteuttaakaan. Tällöin joudutaan idän suuntaan pyrittäessä kiertämään Santalahden risteyksen kautta tai ajamaan keskustan kautta. Ja päinvastoin. Mitä kautta silloin ajetaan, kun liikenne tunnelissa jumiutuu.

Pintaratkaisu

Läntisen kehätien valmistumisen jälkeen ruuhkat rantaväylällä ovat hävinneet. Liikenteen kasvaessa tulevaisuudessa ruuhkista päästään eroon poistamalla koko väylän pituudelta kaikki liikennevalot läpikulkevalta liikenteeltä käyttäen eritasoristeyksiä tai liikenneympyröitä. Särkänniemen kohdalla läpimenevä liikenne kulkisi rautatien tasolle rakennettavalla sillalla esteettä ilman liikennevaloja. Tämä liikenne on määrältään kaksi kolmasosaa koko liikenteestä. Liittyvälle ja erkautuvalle liikenteelle olisi riittävän pitkät rampit molemmin puolin siltaa. Alhaalla eli nykytasolla olisi lyhytaikaiset liikennevalot. Yhteydet keskustaan ja Särkänniemeeseen toimisivat kuten tähänkin asti. Täydellistä eritasoristeystä ei tarvittaisi. Ei kaavailtuun tunneliinkaan olisi tällä kohtaa mitään yhteyttä. Haarlanmäen tunnelin eli ns. lyhyen tunnelin sijasta rantaväylä laskettaisiin radan tasoon. Haarlan mäellekään ei tarvitsisi silloin kiivetä ja tie kulkisi koko matkan välillä Santalahti-Naistenlahti miltei samassa tasossa. Onkiniemen ja Haarlan jyrkkien nousujen ja liikennevalojen hävitessä liikenteen häiriöherkkyys ja päästöt minimoituisivat.

Pintaväylä olisi paljon riskittömämpi rakentaa ja käyttää. Liikenteellisesti se olisi ylivoimainen tunneliin verrattuna. Se olisi ylivoimaisesti toimivampi onnettomuustapauksissa. Ranta jäisi kaupunkilaisten käyttöön ja järvinäkymät säilyisivät tai vielä paranisivat nykyisestään. Liikenteen päästöt jakautuisivat tasaisesti koko matkalle Näsijärven tuulien poispyyhittäviksi. Tunnelista tulevat päästöt keskitetään tunnelin suuaukkoihin, josta ne täytyy levittää laajemmalle ilmastointipiippujen avulla. Meluhaitta jää, mutta melua on kestävä, jos haluaa asua kaupungissa.

Pintavaihtoehdon hinnaksi on arvioitu 60 – 70 miljoonaa euroa, jossa arviossa on vielä mukana Haarlanmäen tunneli. Paljon halvempaan pintaväylän rahoitusriskit olisivat vähäisemmät. Pintaväylän käyttökustannukset olisivat vain murto-osa tunneliratkaisun käyttökustannuksista. Tunneliratkaisun rahoitussuunnitelma on hyvin suhdanneherkkä kaikilta osiltaan, kuten parhaillaan voimme todeta rakentamisen hiipuessa. Nykytilanteessa YIT ei liene kovin hanakka maksamaan Ratinan tonttihinnoilla arvioitua osuuttaan kaavoituskorvauksista ja tonttimasta. Samoin kaupungin ja valtion verotulot vähenevät rajusti. Kukaan ei tiedä kuinka pitkä ja syvä alkaneesta laskusuhdanteesta tulee. Kun lisäksi tunneliprojektiin tarvittavan rahan määrä mitä todennäköisimmin tulee voimakkaasti kasvamaan, niin miksi ei toteutettaisi pintavaihtoehtoa. Pirkanmaan ympäristökeskuksen YVA-päätöksen edellyttämä ympäristövaikutusten arviointi lisää joka tapauksessa suunnittelu-aikaa vähintään vuodella ja saman ajan vienee kustannustenjakosopimuksesta tehtyjen valitusten käsittely Hämeenlinnan hallinto-oikeudessa.

Kaupunkikuva

Tampereella ei viime vuosikymmeninä ole kaupunkikuvaa paljon ajateltu, kun ”sen arvoa ei voi rahassa mitata”. Tampereelle on jo vuonna 2005 päätetty perustaa kaupunkikuvatoimikunta, mutta sitä ei ole vielä perustettu. Sen tehtävänä olisi antaa arkkitehtuuria ja kaupunkikuvallisia ominaisuuksia koskevia lausuntoja merkittävistä rakennushankkeista ennen rakennuslupakäsittelyä, ettei ”raha-arkkitehtuuri” pääsisi kaupunkikuvaa tarvelemään. Nyt sitä tarvittaisiin kipeästi, kun Ranta-Tampellaa ruvetaan rakentamaan. Ehkä toimikunnan perustamista juuri sen takia jarrutetaan. Meillä on Lapinniemessä ja keskeneräisessä Ratinassa varoittava esimerkki siitä, miten kerrostalo-keskittymä rannalla pilaa kaupunkikuvaa. Jos tunnelihanke toteutetaan ja Ranta-Tampella rakennetaan, niin Tampereen imago kauniina järvikaupunkina himmenee entisestään. Olemme kyselleet muutaman riippumattoman arkkitehdin mielipidettä Ranta-Tampellan kerrostalo-hankkeista. Ovat likipitään tyrmänneet. Jos toteutettaisiin pintavaihtoehto, säästyisi Näsijärven rantakin ”kerrostaloslummilta”.

Loppulauselma

Rantaväylä-liike ehdottaa kunnioittavasti, että liikenteellisten ja nyttemmin myös maankäytöllisten perusteiden puuttuessa tunneliratkaisulta Tiehallinto keskeyttäisi tiesuunnitelman laatimisen tunnelivaihtoehdon pohjalta Tampereen Paasikiventien - Kekkosen tien osuudella. Vapautuva suunnittelukapasiteetti voitaisiin siirtää tutkimaan pintavaihtoehtojen toteuttamistapoja sekä kustannus- ja ympäristövaikutuksia. Kun molemmilla vaihtoehdoilla olisi vertailukelpoiset ja päivitetty hyötykustannus-laskelmat, voitaisiin lopullinen ratkaisu tehdä liikennepoliittiselta pohjalta riittävää harkintaa käyttäen.

Valtion määräraha hankkeeseen tulisi mitoittaa liikennevirtojen suhteessa siten, että valtio vastaisi kahdesta kolmasosasta ja Tampere sekä muut osalliskunnat yhdessä yhdestä kolmasosasta kokonaiskustannuksista. Jos valtiolla ei ole mahdollisuutta aientaa osuuttaan, sen maksatus alkaisi kuitenkin nykyisen suunnitelman mukaisesti viimeistään vuonna 2015.

Rantaväylä-liike

Vesa Knuutila

Kauko Lehtonen

Kauko Lehtilä

Olavi Hakala

Kyösti Suova

Pauli Rautama