

YHTEENVETO ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUISTA LAUSUNNOISTA

Tampereen kaupunki, ympäristö- ja rakennusjaosto. Hankkeen asemakaavoitusta ja ympäristövaikutusten arviointia tehdään samanaikaisesti jolloin tehdyt selvitykset ja arvioinnit tuloksineen on käytettävissä molemmissa prosesseissa. Hankealue on esitetty arviointiohjelmassa sekä kartalla että sanallisesti. Raja-alue poikkeaa asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetystä. Ympäristönsuojeluyksikkö katsoo, että rajaukset on syytä tarkistaa yhdenmukaisiksi. Epäselvyys hankealueen rajauksessa aiheuttaa sekaannusta ja epävarmuutta. Hankealue ja hankkeen vaiheittainen suunnittelu ja toteutus on kuvattava yksiselitteisesti, jotta lukija saa selkeän käsityksen, millaista kokonaisuutta arvioinnissa tarkastellaan.

Arviointiohjelmassa on löydetty hankkeen aiheuttamat keskeiset ympäristövaikutukset. Arviointimenetelmiä on kuitenkin kuvattu hyvin yleispiirteisesti, osin ehkä siksi, että hankesuunnittelu on vielä kesken ja osa hankkeen keskeisistä kysymyksistä on vielä ratkaisematta. Arviointimenetelmiä on syytä tarkentaa hankesuunnittelun edetessä.

Luvat ja ilmoitukset

Arviointiohjelmassa on mainittu hankkeen toteuttamiseksi tarvittavia lupia ja ilmoituksia. Hankkeen etenemisen varmistamiseksi tältä osin on syytä korostaa, että luvat ja ilmoitukset haetaan riittävän ajoissa.

Melu ja ääni

Rakentamisen aikaisesta melusta aiheutuvat vaikutukset on tarkoitus kuvata. Käytön aikaiset vaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona ilman melumallinnusta. Ilmanvaihdon melua arvioidaan Hämpin Parkista saatujen tietojen perusteella. Työnaikainen kuljetusmelu lienee suurempi ongelma Kirkkokadulla kuin Hämeenpuistossa. Arvioinnissa on syytä tarkastella, missä kohtaa Kirkkokatua suuaukon kannattaisi olla ennen kaikkea yöaikaiselle melulle altistuvien määrän minimoimiseksi.

Päästöt ilmaan

Työn aikaisten ilmapäästöjen vaikutusta arvioidaan sanallisesti ilman mallinnusta. Käytön aikaiset ilmanvaihdon päästöt arvioidaan mallintamalla. Arviointiohjelmassa jää epäselväksi tarkoitetaanko mallinnettavilla hiukkasilla pelkästään hengitettäviä hiukkasia (PM10) vai myös pienhiukkasia (PM2,5).

Vesistövaikutukset

Vesistövaikutuksia arvioitaessa on tarkasteltava vaihtoehtoisia ratkaisuja vesien johtamiselle. Työmaavedet sisältävät runsaasti kiintoainesta ja räjäytysvaiheessa myös typpeä. Porauksen aikana kallioperän laatu saattaa aiheuttaa vesien happamoitumista. Myös kallioseinämien lujituksen ja pintakäsittelyn vaikutuksesta vedet sisältävät runsaasti kiintoainesta ja ovat betonista johtuen emäksisiä. Vaikutustenarvioinnissa onkin tarpeen selvittää myös vesien esikäsittelyä ja laadun tarkkailua ennen jätevesiviemäriin tai vesistöön johtamista.

Onnettomuus- ja häiriötilanteet

Arviointiohjelmassa ei ole tarkasteltu rakentamisen ja käytön aikaisia onnettomuus- ja häiriötilanteita. Tällaiset tilanteet ja niihin varautuminen on syytä ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa.”

Tampereen vesi. Kunkun Parkki ympäristövaikutusten arviointiohjelma sivulla 30. kohta 4.9 Pintavedet: Alueella ei ole muita pintavesiä. Asfaltoiduilla alueilla sadevedet johdetaan hulevesiviemäriin. Keskustan-alueen hulevedet johdetaan jäteveden-puhdistamolle.

Vedet purkautuvat Ratinansuvantoon lähelle Viinikanlahtea (Valuma- alueselvitys 2012)”

Toteamme että, kyseisen kohdan hulevedet johdetaan hulevesiviemäriin ja vedet purkautuvat Ratinansuvantoon lähelle Viinikanlahtea eli hulevesiä ei johdeta kyseiseltä alueelta jätevedenpuhdistamolle.

Lisäksi arviointiohjelmasta puuttuu arviointi nykyisistä käytössä olevista hulevesi-, jätevesi- ja vesijohdoista ja niiden mahdollisista siirroista sisään- ja ulosajoramppien kohdalta.

Tampereen Veden mielestä mahdolliset putkisiirrot tulee toteuttaa hankkeen kustannuksella.

Pirkkalan kunta. Pirkkalan kunnalla ei ole huomautettavaa Tampereen maanalainen pysäköintilaitos Kunkun Parkki –hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Ylöjärven kaupunki. Ylöjärven kaupunki ilmoittaa lausuntonaan, että sillä ei ole huomautettavaa Kunkun Parkki –hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Lempäälän kunta. Hankkeen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa, joten YVA-ohjelmassa kuvataan hanketta melko yleisellä tasolla. Toivottavaa on, että varsinaiseen arviointiselostukseen saadaan jo tarpeellista suunnittelutietoa hankkeen yksityiskohdista (hankealueen todellinen koko sekä hankkeen ympäristövaikutuksiin vaikuttavat yksityiskohdat kuten työnaikaiset rakenteet ja ajoyhteydet).

YVA-ohjelman työohjelma on yleispiirteinen, eikä siitä ilmene kovinkaan tarkasti, mitä aiotaan tutkia ja miten. Siltä osin ohjelmaa on vaikea arvioida. Arviointiselostuksen tavoiteaikataulu vaikuttaa suunnitelmien keskeneräisyyteen nähden melko tiukalta.

YVA-ohjelman karttamateriaali on vaikeasti tulkittavaa ja onkin tärkeää, että arviointiselostuksessa esitetään tarkempia karttoja hankealueesta.

YVA-ohjelmassa esitetään, että melu- ja värinävaikutukset arvioidaan sanallisesti asiantuntija-arviona. Sanallinen arvio vaikuttaa riittämättömältä hankealueen herkkyyden huomioon ottaen (kouluja, päiväkoteja, asutusta).

Lempäälän kunta toivoo, että vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään erityisesti huomiota hankkeen työnaikaisiin vaikutuksiin seutukunnallisen joukkoliikenteen kehittämisen kannalta.

Pirkanmaan maakuntamuseo. Hankealue sijaitsee Tampereen ydinkeskustassa ja on kokonaisuudessaan kulttuurihistoriallisesti arvokas. Hankkeen merkittävimmät vaikutukset liittyvät pysäköintiluolan kulkuaukkojen ja teknisten rakenteiden sijoittamiseen arvokkaaseen kaupunkiympäristöön sekä suhteessa muinaisjäännöksiin ja muihin kulttuuriperintökohteisiin. Myös louhinnasta ja rakentamisesta johtuvan värinän vaikutukset voivat olla merkittäviä.

Arviointiohjelmassa on asianmukaisesti tunnistettu valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Näiden lisäksi hankealueella on myös paikallisesti merkittäviä kohteita, jotka tulee huomioida ympäristövaikutustenarviointiselostuksessa. Kohteet on lueteltu Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998 - selvityksessä ja Tampereen keskustan osayleiskaavaa varten laadituissa selvityksissä.

Rakentamisaikaisten vaikutusten arviointi on suunniteltu riittävästi rakennetun kulttuuriympäristön osalta. Lähtötietoja suunnittelualueen ja sen lähiympäristön kulttuuriperintökohteista (kohta 4.3) sekä vaikutusten arviointisuunnitelmaa (kohta 6.3) tulee kuitenkin täydentää kiinteiden muinaisjäännösten ja muiden arkeologisten kulttuuriperintökohteiden osalta.

Kirjastonpuiston arkeologisen inventoinnin (2008) perusteella suunnittelualueen itäosassa ja sen välittömässä läheisyydessä on sijainnut *Tammerkosken (Kosken)* historiallinen asuinpaikka (kylä ja kartano) sekä markkinapaikka. Kohde on tallennettu valtakunnalliseen muinaisjäännösrekisteriin kiinteänä muinaisjäännöksenä (mj.tunnus 1000018817 Kirjastonpuisto). Asuin- ja markkinapaikkaan liittyvien, mahdollisesti säilyneiden jäännösten tarkka sijainti ja säilyneisyys eivät ole tiedossa, ja kohde on otettava maankäytön suunnittelussa huomioon potentiaalisena muinaisjäännösalueena. Välittömästi suunnittelualueen itäpuolella sijaitsee *Frenckellin paperitehtaaseen* liittyvä teollisuushistoriallinen muinaisjäännöskompleksi, joka on myös todettu Kirjastonpuiston arkeologisissa tutkimuksissa v. 2008-2011. Hankealueen itäosasta tunnetaan lisäksi vedenalaisia kiinteitä rakenteita, joiden merkitystä ei ole tarkemmin selvitetty. Välittömästi hankealueen länsipuolella sijaitsee Pyykin kirkkopuiston hautausmaa 1700-1800-luvuilta, joka käytöstä poistuneena on myös tulkittava kiinteäksi muinaisjäännökseksi.

Hankkeen ympäristövaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida myös tärinän vaikutukset hankealueen ympäristön arvokkaisiin museokokoelmiin. Näitä on varastoituna sekä näytteillä esimerkiksi Museokeskus Vapriikissa Tampellan alueella sekä Työväenmuseo Werstaalla Finlaysonin alueella.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta (esimerkiksi Tammerkosken pohjalla olevien rakenteiden osalta) vastuullinen suojeluviranomainen on Museovirasto (Länsi-Suomen kulttuuriympäristöpalvelut, intendentti Maija Matikka).

Pirkanmaan elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetään hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia mm. liikenteeseen, liikennejärjestelmään ja kulkureitteihin. Rakentamisvaihe lisää raskaan liikenteen määrää. Valmistuttuaan pysäköintilaitos muuttaa keskustan liikennevirtoja. Liikennevaikutuksia arvioidaan käyttäen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa arvioitua liikennetuotosta ja suuntautumista.

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue katsoo, että arviointiohjelmassa ei ole riittävästi otettu huomioon pysäköintimahdollisuuksissa Tampereen keskusta-alueella tapahtuvia muutoksia ja niiden kulkumuotojakaumaan ja ihmisten elinoloihin kohdistuvien vaikutusten arviointia. Nykytilan kuvauksesta puuttuvat tiedot nykyisistä ja muiden hankkeiden, kuten Tampereen Keskusareenan, kautta toteutuvista henkilöautojen pysäköintipaikkamääristä. YVA-menettelyssä tulisi arvioida, kuinka paljon hankkeen toteuttaminen vaikuttaa maanpäällisen pysäköinnin määrään ja muiden väylien tai kulkumuotojen kehittämiseen mahdollisesti vapautuvilla väylillä.

Joukkoliikennejärjestelmän kannalta pysäköintilaitos- ja joukkoliikennehankkeiden yhteis- ja keskinäisvaikutusten tarkastelua tulee tehdä ainakin raitiotiehankeeseen osalta. Kevyttä liikennettä ja siihen kohdistuvia vaikutuksia ei etenkin keskusta-alueella voi tarkastella yhtenä kokonaisuutena, koska kävelyn ja pyöräilyn tarpeet ja käyttäjäryhmät ovat erilaisia. Henkilöautoliikenteen muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuteen, mukaan lukien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus, tulee arvioida osana YVA-arviointia. Tampereen Rantatunnelin mahdollisen Näsinkallion eritasoliittymän liikenteellisistä vaikutuksista pysäköintiin, katuverkolle ja Rantatunnelin liikennemääriin tulisi tehdä herkkyystarkastelua. Rakentamisvaiheen raskaan liikenteen vaikutusten tarkastelussa tulee ottaa huomioon kuljetusten ajallinen kesto ja vaihtelu sekä kuljetusten kokonaismäärä ja sijoittuminen katuverkostolle. Raskaan liikenteen liikenneturvallisuusvaikutuksiin etenkin jalankulun ja pyöräilyn kannalta tulee kiinnittää huomiota.

Liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue huomauttaa vielä, että YVA-ohjelmassa hankkeen havainnollistaminen on puutteellista. Hankealuetta esittelevät kartat ovat epäselviä eikä pysäköintiluolastojen sijainnista ole helppo saada käsitystä suunnitelmapiirrosten osista. Nykytilanteen kuvauksessa olisi syytä olla valokuvia vaihtoehtoisten sisäänajo- ja ulostuloramppien sijoituspaikoista. Hankkeen vaikutusten havainnollistamiseen esimerkiksi valokuvasovittein on kiinnitettävä YVA-selostusvaiheessa enemmän huomiota.

Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Patoturvallisuus-viranomainen.

Arviointiohjelman kohdassa 4.7. padot ja patoturvallisuus kerrotaan, että Tammerkoskessa on kolme patoturvallisuuslain 11 §:n mukaiseen luokkaan 1 luokiteltua patoa. Luokitellut padot tulee mainita arviointiselostuksessa, jotta ne kaikki tulevat hankkeen yhteydessä huomioiduksi. Luokiteltuja patoja ovat kaikki ylä- ja keskikosken sekä alakosken patorakenteet niihin kuuluvine rakennelmineen ja laitteineen. Yläkosken patorakenteita ovat Finlaysonin ja Tampellan voimalaitosten koneasemat, niiden tulokanavien ja tulvauoman välissä sijaitsevat reunapadot sekä Palatsinraitin sillan yhteydessä oleva säännöstelypato. Keskikosken patorakenteita ovat voimalaitoksen koneasema, sen yhteydessä oleva säännöstelypato ja Läntinen reunapato. Alakosken patorakenteita ovat voimalaitoksen koneasema ja sen molemmin puolin sijaitsevat säännöstelypadot.

Padon tarkkailuohjelma on mainittu ympäristövaikutusten arviointiohjelman kohdissa 1.7 ja 6.7. Tarkkailuohjelma on patoturvallisuuslain (494/2009) 13 §:n mukaisesti laadittu Tammerkosken patorakenteille patoturvallisuuteen vaikuttavien seikkojen tarkkailusta. Hämeen ELY toteaa, että patojen voimassaolevien tarkkailuohjelmien täydennystarve tulee arvioida ja tarvittaessa tarkkailuohjelmia tulee tehostaa rakennustöiden ajaksi, koska louhintatyö saattaa olla patoturvallisuusasetuksen (319/2010) 8 §:n tarkoittama erityinen rasitus. Padon tarkkailuohjelman täydennys tulee toimittaa patoturvallisuusviranomaiselle kaksi kuukautta ennen räjäytystöiden aloittamista, jotta päätös tarkkailuohjelman hyväksymisestä kuulemisineen ennätetään tehdä ajoissa. Patojen tarkkailuohjelma voidaan sisällyttää myös osaksi työmaan muita turvallisuusasiakirjoja eikä erillistä padon tarkkailuohjelmaa välttämättä tarvita. Siinäkin tapauksessa patoturvallisuusviranomainen tekee tarkkailuohjelman hyväksymisestä päätöksen.

Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Kalatalousryhmä.

Ohjelman mukaan pysäköintilaitoksen rakentaminen vaatii noin 300 000 m³ kallion louhinnan. Louhinnasta saattaa aiheutua vaikutuksia pintavesiin, joiden merkittävyyden arvioi vesistöasiantuntija. Hankkeessa syntyvän maa-aineksen ja louheen sijoituksen vaikutukset arvioidaan keväällä 2014 valmistuvan hankesuunnitelman perusteella.

Hämeen ELY-keskuksen kalatalousryhmä esittää ohjelman tarkentamista siten, että pintavesivaikutusten arvioinnin yhteydessä arvioidaan myös vaikutukset kala- ja rapukantaan sekä kalastukseen.

Liikennevirasto. Sivulla 36 on kuvailtu arvioitavia vaikutuksia liikenteen, liikennejärjestelmän ja kulkureittien osalta. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa olisi hyvä tuoda esiin, siirtääkö mahdollinen yhteys Vt12 rantaväylän tunnelista Kunkun parkkiin liikennettä katuverkolta tunneliin. Hankkeella ei ole vaikutusta vesiväyliin tai rautateihin eikä Liikennevirastolla ole näiltä osin lausuttavaa.

YHTEENVETO ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUISTA MIELIPITEISTÄ

Mielipide A.

Hankevaihtoehto 0

Hankkeen toteuttamisen tarpeellisuutta (vaihtoehto 0) on vielä harkittava mm. koska muiden pysäköintilaitosten käyttöaste ei vielä ole kovin korkea (esim. Hämpin parkki) ja Kunkun parkin rakentaminen tuottaa myös monia haittoja.

Hankevaihtoehto 1

Mikäli Kunkun parkki toteutetaan, länsisuunnan sisäänajo- ja ulostuloramppi tulisi ensisijaisesti toteuttaa Hämeenpuistoon (hankevaihtoehto 1). Pysäköintilaitos vaatii tällöin vähemmän rakentamista/louhintaa ja mm. sisäänajo- ja ulostulorampista on vähemmän haittaa. Todennäköisesti tämä vaihtoehto on myös liikenteen kannalta sujuvampi kuin Satamakadun vaihtoehto. Hämeenpuisto on jo nykyisellään keskeinen liikenneväylä.

Hankevaihtoehto 2 on viimesijainen vaihtoehto

Sisäänajo- ja ulostuloramppia ei tule toteuttaa Satamakadulle (hankevaihtoehto 2), koska siitä aiheutuu eniten haittoja. Sisääntuloyhteys kulkisi aikaisemmin rauhallisen puisto- ja asuinalueen halki ja aiheuttaisi haittaa ja riskejä.

Mikäli valitaan huonoin vaihtoehto ja rakennetaan sisäänajo- ja ulostuloramppi Satamakadulle, tulee rampin olla mahdollisimman lähellä Hämeenpuiston risteystä ja mahdollisimman maisemaan sulautuva. Hämeenpuiston ja Satamakadun risteuksen tuntumassa ovat Tampereen Työväen Teatteri ja koulu, mutta ei pysyvää asutusta. Satamakadun sisääntuloyhteys aiheuttaa joka tapauksessa haittaa Tampereen Työväen Teatterin maisemalle. Papinkadun risteystä lähestyttäessä ramppi aiheuttaisi lisäksi mm. huomattavaa viihtyvyys-, melu- ja pakokaasuhaittaa alueen asutukselle sekä rakennus- että käyttövaiheessa. Hanke tulee toteuttaa niin, että ensisijaisesti asutukselle ja ihmisten terveydelle ja viihtyvyydelle aiheutuvat haitalliset vaikutukset minimoidaan. Tuuletusputkia ei tule sijoittaa asuinrakennusten välittömään läheisyyteen.

Rakentamisvaihe vaatii huomattavaa louhintaa, räjäytystöitä ja huoltoliikennettä, mikä on huomattava rasitus esim. Satamakadun ja Papinkadun kulmassa sijaitsevan Asunto Oy Lehmustalojen ja muiden alueen taloyhtiöiden asukkaille. Myös mahdolliset riskit ja haitat kouluille ja Aleksanterin kirkolle tulee arvioida huolellisesti. Louhinta aiheuttaa tärinää, jolla voi olla haitallisia vaikutuksia rakenteille, laitteille, rakennuksille ja asukkaille. Lisäksi tärinä aiheuttaa viihtyvyyshaittaa. Kalliorakentaminen lisää hiukkaspitoisuuksia ja saattaa aiheuttaa terveyshaittoja.

Kirkkopuiston maisemaa ei saa pilata. Sisäänajoyhteys hankevaihtoehdossa 2 kulkisi mm. virkistysalueen, lasten leikkipuiston, asutuksen ja koulun alueen alla. Lähistöllä on myös päiväkoteja ym. herkiksi kohteiksi luokiteltuja huomattavasti enemmän kuin hankevaihtoehto 1:ssä. Hankevaihtoehto 2:n alue on jo välittömän ydinkeskustan ulkopuolella eikä alueen olosuhteita tule huonontaa.

Mielipide B. Jos Kunkun parkki-hanke päätetään toteuttaa, niin on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pinnankorkeuden muutosten pitkäaikaisvaikutuksiin keskustan rakennusten perustuksiin. Pohjavesimuutokset eivät saa aiheuttaa painumia rakennuksiin.

Mielipide C. Kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseksi Kunkun parkin kaavoituksessa tulisi tutkia YVAssa myös sellainen vaihtoehto, jossa pysäköintilaitos toteutetaan jossakin ensimmäisessä vaiheessa hankkeen nimen mukaisesti Kuninkaankadun alapuolelle. Tällöin ensimmäisessä vaiheessa Hämeenkadun alle tulisi pysäköintitilaa vain Keskustorin päähän ja kosken alittava yhdystunneli Hämpin parkkiin. Pysäköintilaitosta jatkettaisiin vasta toisessa vaiheessa länsipäähän Hämeenkatua.

Tässä vaihtoehdossa pysäköintilaitoksen sisäänajo tapahtuisi lännestä Näsinkallion eritasoliittymän kautta, joka voidaan toteuttaa yksinomaan maanalaisena eritasoliittymänä ilman aiemmin suunniteltua suuaukkoa Nääshallin kohdalla ja idästä Hämpin Parkin sisäänajon (Ratapihankadun) kautta.

Vaihtoehto rauhoittaisi Hämeenpuistoa, joka on keskustan kehän osana toimiva, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Vaihtoehto saattaisi olla myös käytännössä yhtä nopea autoilijoiden näkökulmasta, mikäli Viinikan liittymään suunnitellut muutokset toteutetaan ennen tämän hankkeen toteutumista.

Hämpin parkin sisäinen ajoväylä on sujuva reitti ajaa, joten Hämeenpuiston suuaukko ei välttämättä tuo lisäarvoa, etenkin suhteessa suuaukon aiheuttamiin negatiivisiin kaupunkikuvallisiin vaikutuksiin (puiden korvaaminen suuaukoilla, lisääntynyt autoliikenne) ja rakennuskustannuksiin, jotka peritään viime kädessä laitoksessa asioivilta autoilijoilta pysäköintimaksujen muodossa.

Kaikissa vaihtoehdoissa pitää tutkia tarkkaan vaikutukset raitiotiehankeeseen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tulee olla katutasossa autoilua sujuvampi vaihtoehto tilanteessa, jossa Kunkun parkki on käyttöönotettu ja hankkeella pitää korvata mahdollisimman paljon kadunvarsipysäköintiä.

Pormestarin kaupunginvaltuustossa 16.9.2013 esittämä ja valtuuston hyväksymä ponsi kuuluu seuraavasti: "kaupungin liikenneinvestointien painopiste siirretään rantaväylän tunnelihankkeen rakentamisen myötä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämiseen ja raitiotien toteutuksen priorisointiin". Tämä tarkoittaa sitä, että hankkeeseen pitää antaa yleismääräyksenä kielto toteuttaa pysäköintilaitosta ennen kuin raitiotie on toteutettu ja käyttöönotettu vähintään ensimmäisen vaiheen osalta (keskusta-Hervanta).

Lisäksi olisi suotavaa tutkia vaihtoehtoa, jossa Kunkun Parkin myötä P-Anttilan pysäköintitalo puretaan ja pysäköintitalon velvoitepaikat siirretään Kunkun Parkin pohjoisosiin. Tämä mahdollistaisi kävelykeskustan pohjoisosan elävyyden kehittämisen, kun kaupunkikuvallisesti ankea ja liikeaikojen ulkopuolella eloton Anttilan talo korvattaisiin jollain elävämmällä ja kokonaisuutena kaupunkimaisemmalla rakennuksella.

Liitteenä PDF-kuva ehdottamani vaihtoehdon periaatteista.

Mielipide D, yleisömielipide, kolme lomaketta.

Tärkeimmät vaikutukset, joihin vaikutusarvioinnin tulisi painottua:

- räjäytykset, louhimiset, raskas liikenne
- ihmisten elinoloja, louhinta tulee olemaan meluisaa
- työaikaiset häirtätekijät (maansiirto)