

3.10.2013

1 (6)

Tampereen Kunkun parkin YVA ja asemakaava no 8437 Yleisötilaisuus 1

Aika 3.10.2013 klo 17.30 - 20

Paikka Tampereen Pantin auditorio, Puutarhakatu 11

Järjestäjät	Leena Ivalo	Pirkanmaan ELY-keskus
	Elina Karppinen	Tampereen kaupunki
	Veikko Vänskä	Tampereen kaupunki
	Ari Vandell	Tampereen kaupunki
	Risto Laaksonen	Tampereen kaupunki
	Timo Meuronen	Aihio Arkkitehdit Oy
	Sakari Grönlund	SITO Oy
	Maiju Juntunen	SITO Oy, siht.
	Tuomas Santasalo	Santasalo Ky
	Teemu Holopainen	WSP Finland Oy
	Jani Päivänen	WSP Finland Oy, siht.

Osallistujat
n. 30 henkilöä

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, kaavoituksesta ja hankesuunnitelmasta käyty keskustelu

- 1) Onko arvioitu, mitä kautta ja minkälaisia määriä louhetta tulee ja mihin kiviaines sijoitetaan?

Risto Laaksonen: Keskeistä vaikutusten kannalta on, mitkä ovat ulosajopisteet, sillä näiden läheisyydessä liikenne on suurinta. Louhe voi tulla hyötykäyttöön esimerkiksi Santalahden rannoille, tai tonttien pohjiin, esim. Ruskon teollisuusalueelle.

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

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

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

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

3.10.2013

2 (6)

Meuronen: On toiminnallisia syitä (esim. häiriötilanteet ja pelastustoimi), jotka vaativat useamman sisäänajon.

- 4) Esitettiin mielipide: Hämeenpuisto niin arvokas, että menee pilalle jos rakennetaan sisäänajopömppeitä ja muita maisemaa rikkovia rakennelmia.

- 5) Mikä on kustannusarvio? Osallistuvatko alueen yritykset kustannuksiin?

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

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

- 6) Oliko Hämpin parkissa Stockmann ym. kiinteistöliittyjät mukana kustannusten osalta?

Liittyjät maksoivat omat kustannukset liittymistä. Lisäksi esim. velvoitepaikkojen lunastus rakennuslaajennusten jälkeen.

- 7) Leena Ivalo: Erilaisia vaihtoehtoja voi tuoda esiin vielä tässä YVA-ohjelmavaiheessa, joita voidaan tarkastella esitettyjen alustavien vaihtoehtojen rinnalla.

- 8) Otetaanko vaikutukset asukaspysäköintiin huomioon? Saavatko asukkaat autonsa parkkiin vähän edullisemmin?

Markku Hiltunen (Finnpark): P-Hämpissä kiinnostuneiden asukkaiden kanssa on asiasta keskusteltu, ja heidän kanssaan on tehty sopimuksia edullisempaan hintaan.

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

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

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

Meuronen: Huoltotunnelin yhtenä vahvuutena voisi olla esim. juuri tällainen toiminta. Maanalaisen huollon ajatus on, että kaupunkitilan viihtyvyys kasvaa

3.10.2013

3 (6)

ja kortteleiden sisäpihojen kehittyminen mahdollistuisi. Tällainen suuri infrahanke mahdollistaa myös kaupunkikuvan kohdistuvat muutokset.

11) Mitä kaikkea huoltotunneli palvelee? Kuorma-auto/jakeluliikenne, ambulanssit vai mitä?

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

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

Meuronen: P-Hämpin osalta asiaa tarkasteltiin. Koska sisäministeriö on löysentänyt velvoitteitaan, voi olla ettei jatkossa väestösuoja enää tarvitse rakentaa. Siksi P-Hämpissä ei lähdetty mahdollistamaan sitä.

Tämä on kuitenkin asia, joka voidaan ottaa huomioon. Esim. Oulussa vastaavankaltainen malli on juuri toteutuksessa.

13) Mikä on toteutusaikataulu? Miten suhtautuu joukkoliikennehankkeisiin ja niiden aikatauluihin?

Vandell: Hämeenkadun länsipään muuttaminen joukkoliikenne- ja kävelykaduksi on riippuvainen Kunkun parkista. Eli hanke mahdollistaisi kokonaisuuden rakentamisen. Hämeenkadun itäosan järjestelyt ovat jo käynnissä. Itäpuolella suunnittelu jatkuu, kaikki on kytköksissä ratikkasuunnitteluun, joka on yleissuunnitelmavaiheessa. Ensi keväänä tehdään päätöksiä sen suhteen. Hämeenkadun parantaminen lähivuosien suunnitelmissa. Itäosassa valmiuksia viedä suunnitelmia eteenpäin. Ensimmäinen vaihe joukkoliikenteen kannalta ensi kesänä.

Koko Hämeenkadun yleissuunnitelma on käynnissä. Valmistuu samaan aikaan ratikan yleissuunnittelun kanssa keväällä 2014.

14) Rampit olisi hyvä olla etäämmällä ydinkeskustasta, niin ettei autolla olisi tarpeen tulla keskustaan asti.

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

Hiltunen: Tulee varmaan olemaan yli 50 000 e. Kunkun parkin osalta on todennäköistä, että on "omasta" liittymästä kiinnostuneita, joiden kanssa sitten neuvotellaan millä ehdoilla se voidaan toteuttaa. P-Hämpissä näiltä vapaaehtoisilta toimijoilta on saatu pääosin hyvää palautetta.

3.10.2013

4 (6)

- 16) Hämeenkadun länsipäässä kiinteistöt aika suppealla omistuksella. Joten päätöksenteko voi olla helpompaa.
- 17) Korttelin yhteinen kulku pysäköintilaitokseen voisi olla parempi yksittäisen kiinteistön oman kulun sijaan. Vaatiiko silti yksittäisen kiinteistön päätöksen?

Meuronen: Ei helpota päätöksentekoa, mutta edullisempänä voi olla monelle realistisempi kuin yksittäinen liittymä.

- 18) Mikä on hissikuilun hinta?

Hiltunen: Hämpissä 1-1,5 miljoonaa euroa. Vuokrassa vaikutus kuitenkin vain noin 1 e/m², jos tietyn kokoinen kiinteistö.

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

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

Holopainen: Näistä kortteleista on tehty myös kävelyanalyysi, ja sen yhteydessä liiketilapotentiaalien kartoitus. Myös tämän korttelin potentiaali on kartoitettu. Tutkitut potentiaalit ovat lisärakentamismahdollisuuksia, joita syntyy sisäpihojen ym. uudelleenrakentamisesta.

- 20) Tampere tunnetuksi ry. Onko heidän sivuilla linkitetty mahdollisuus kertoa mielipiteitä? Ry voi koota kiinteistönomistajia yhteen.

Yleisöstä tiedettiin, että tällainen on.

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

Hiltunen: Finnpark on linjannut, että Frenckellin laajennuksen yhteydessä laajennettaisiin pyöräparkkia. Tämä toteutuisi Kunkun parkin aikaan.

Pistäytymispysäköintiin ei vielä ole ratkaisua. Voisi olla tarpeen tehdä kartoitus, kuinka pitkän matkan pyöräilijä on valmis kävelemään.

Holopainen: Pyöräily on mukana osana kävelyanalyysiä. Suunnittelun edetessä on tarpeen tarkastella pyöräilyä osana yleisten alueiden suunnittelua.

Vandell: Pyöräpysäköinti on Tampereella kasvava "ongelma". Pysäköinnin puute korostuu pyöräilyn lisäämistavoitteiden myötä. Olisi tarpeen selvittää kuinka pitkän matkan pyöräilijä on valmis kulkemaan jalan. Pitkäaikainen

3.10.2013

5 (6)

pyöräpysäköinti pitää hoitaa pistäytymispysäköinnin lisäksi. Esim. kun Hämeentien poikkikatuja rauhoitetaan autoliikenteeltä, katujen päissä voisi olla sopivia paikkoja. Pyöräilijän pitäisi toisinaan kävellä muutamia satoja metrejä.

22) Hämpin parkin osalta oli puhetta, että maanpäällisiä paikkoja vähennetään ja niille voisi tulla pyöräparkkeja.

Hämpin osalta tätä on osin kokeiltu, ja sitä laajennetaan ensi vuonna. Ongelmana on ollut, etteivät ne sijaintinsa puolesta välttämättä ole olleet toimiva ratkaisu (Rongankatu).

23) Parkit pitäisi osoittaa myös kaupungin pyöräilykartoissa, jotta tieto parkkien sijainnista paranisi.

Vandell: Jo nyt sellainen kartta on. (Kartta löytyy:

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

24) Mielipide: Pitäisikö harkita pyöräilijöille maksullisia paikkoja keskeisille paikoille, edullisemmat kauemmas - samankaltaista systeemiä kuin autojen pysäköinnissä?

Holopainen: Samoja kysymyksiä kuin autopysäköinnissä on mietittävä myös pyöräpysäköinnin osalta.

Yleisöstä: Pyöräilystä ja autoilusta keskustellessa on kuitenkin huomioitava, että hieman erilaisista asioista kyse; pyörät eivät vie juurikaan tilaa eivätkä aiheuta päästöjä. Huomioidaan ekologinenkin puoli.

25) Mitä Kunkun Parkkiin liittyy maanalaisissa tiloissa, esim. Frenckellin laajennus? Liittyykö samalla tähän, vai onko vain jatkomahdollisuuksia?

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

Hämppi ja Kunkku kuitenkin yhdistetään.

26) Kuinka pitkä on Tammerkosken ali menevä tunneli?

Meuronen: Noin 150 m. P-Hämppi ja Kunkun parkki ovat molemmat pohjaveden pinnan alapuolella, eli ovat vesitiiviitä rakenteita. Koski on hyvin matala. Vesistöjen alitus ei siis tuota ongelmaa. Tammerkosken alueen kallionlaatu tiedetään tarkasti, helppo tekninen toimenpide.

27) Kommentti: Pikaratikkaa suunniteltaessa kosken tunnelinalitus oli suuri kynnys kysymys ja riskitekijä. Hyvä että suunnittelu on kehittynyt!

3.10.2013

6 (6)

28) Varataanko maanpäälliseen suunnitteluun ratikkalinjaus myös Kunkun puolella?

Kyllä.

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

Meuronen: Hämpin osalta tiedostettiin, mutta ei saatu kunnolla mukaan. Tätä selvitetään hankesuunnitelman yhteydessä.

Muistion laativat:

Maiju Juntunen, SITO
Jani Päivänen, WSP Finland