

Kunkun Parkin sisäänajon vaihtoehtojen kaupunkikuvallinen suunnittelu ja vaikutusvertailu

WSP Finland Oy
15.04.2015



Kunkun Parkin sisäänajojen sijainnit ja perustiedot



	Pohjoinen sisäänajo		Eteläinen sisäänajo	
	Paasikiventie	Hämeenpuisto pohjoinen	Hämeenpuisto etelä	Satamakatu
Rampin pituus (aukko)	90 m	75 m	40 m	35 m
Rampin leveys	10m (1aukko) 13m (2 aukkoa)	13m (2 aukkoa)	13m (2 aukkoa)	10m (1aukko)
Rampin kaltevuus	5%	7%	11%	11%
Työmaan aikaisen avokaivannon pituus	145 m	325 m	202 m	150 m



Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto



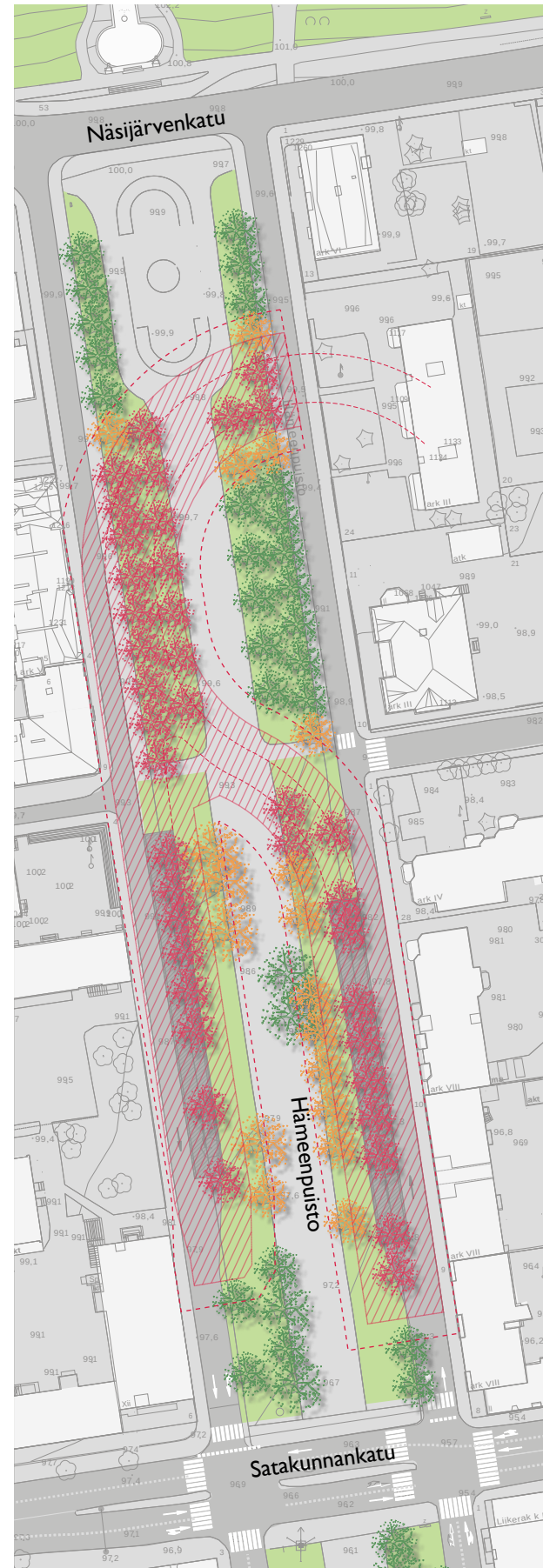
VE A, rampit ajoradan vieressä, ilmakuvasonitus



VE B, rampit puurivien välissä, ilmakuvasonitus



VE A, nykytilanne
Sisäänajojärjestelyt punaisella
katkoviivalla



VE A, ajorampit kadun reunalla
Työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.
Avokaivannon vuoksi poistettavat puut punaisella ja
puut, joiden säilyminen epävarmaa oranssilla



VE A, tavoitetilanne
Uudet puut pienemmällä symbolilla.
Uloampia puurivejä ei voida istuttaa uudestaan
ramppien sijainnin vuoksi

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto

Työnaikaiset avokaivannot on sekä VE A:ssa että VE B:ssä arvioitu 5 metriä ramppien ja betonitunneleiden rakenteista ulospäin. Puiden säilyttämismahdollisuudet on arvioitu tämän etäisyyden mukaan. Mikäli avokaivannon reunoille ei maaperästä johtuen voida rakentaa ponttiseinää, tulee rakentamisen yhteydessä varautua jopa n. 10 metriä rakenteista ulospäin ulottuvaan avokaivantoon. Mahdollinen laajempi avokaivanto on esitetty kuvissa katkoviivalla.



VE B, nykytilanne
Sisäänajojärjestelyt punaisella
katkoviivalla



VE B, ajorampit puurivien välissä
Työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.
Avokaivannon vuoksi poistettavat puut punaisella
ja puut, joiden säilyminen epävarmaa oranssilla

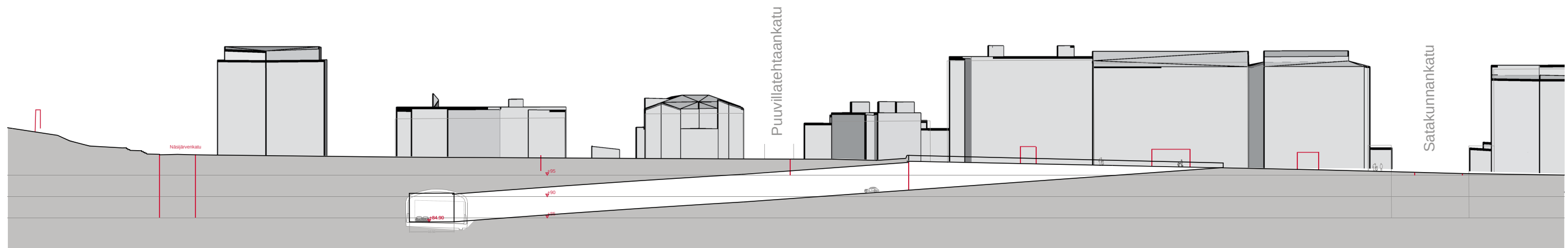


VE B, tavoitetilanne
Uudet puut pienemmällä symbolilla.
Ulommat puurivit voidaan istuttaa pääosin uud-
estaan, mutta rivi sijoittuu ramppien kohdalla hieman
ulommaksi

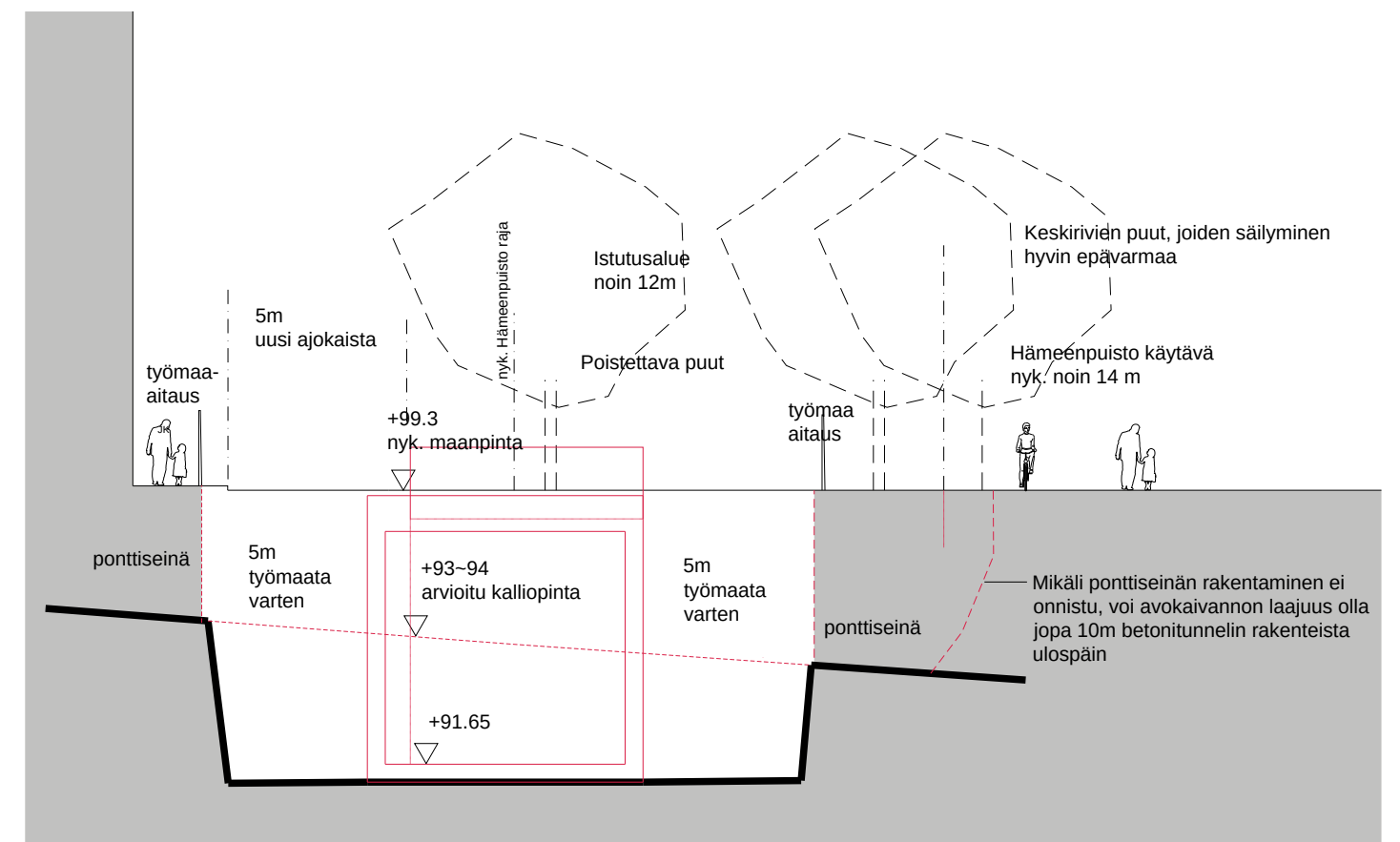
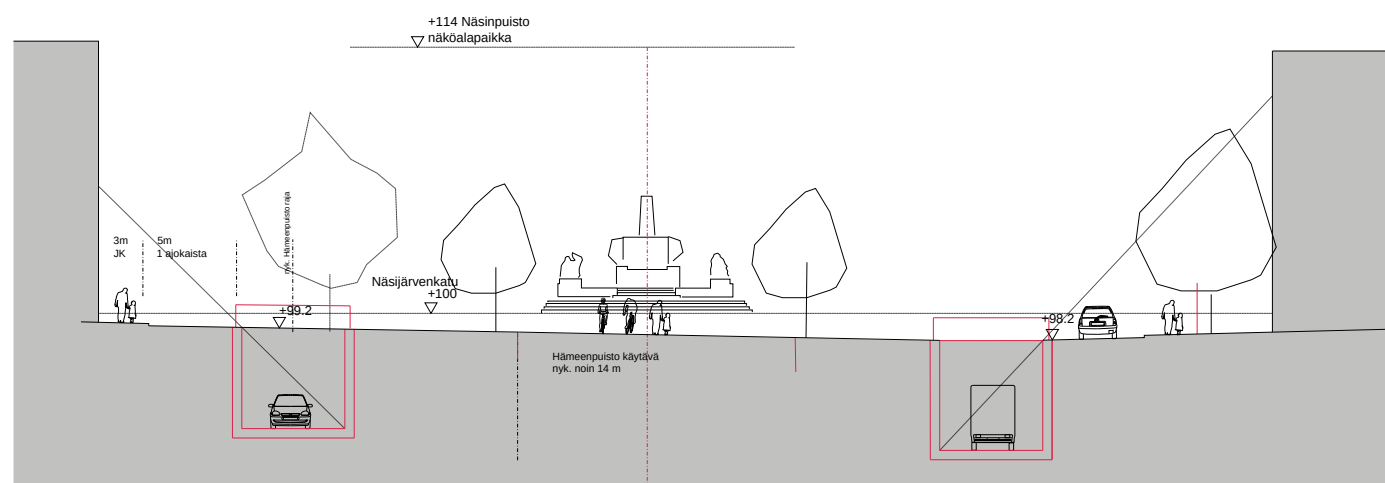
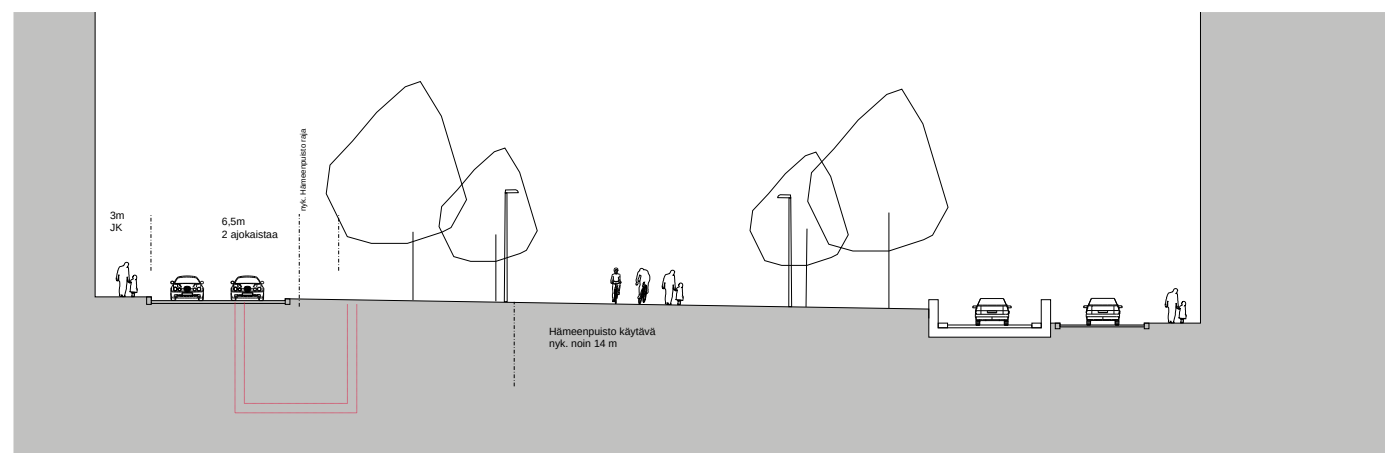
Pohjoinen sisäänajo VE B Hämeenpuisto



Huom:VE B:ssä rampit voidaan sijoittaa myös
syvemmälle puistoon, mikäli keskikäytävä kaven-
netaan 8 metrin levyiseksi (vastaava leveys myös
eteläisemmässä osassa puistoa).Tällöin ulomman
puurivin uudet puut voidaan sijoittaa samaan
linjaan kuin nykyinen ulompi puurivi. Tällöin
kuitenkin sisempikin puurivi joudutaan uusimaan
kokonaan.



Pituusleikkaus Hämeenpuiston itäreunalla



Työmaan aikaisen avokaivannon poikkileikkaus

VEA Poikkileikkaukset

(yläkuva: Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteysen läheisyydessä, 2 ajokaistaa Hämeenpuiston länsireunalla, alakuva: Ajourampit suuaukon kohdalla)

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston länsireunalta

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston itäreunalta

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston keskikäytävältä

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä etelään Hämeenpuiston keskikäytävältä

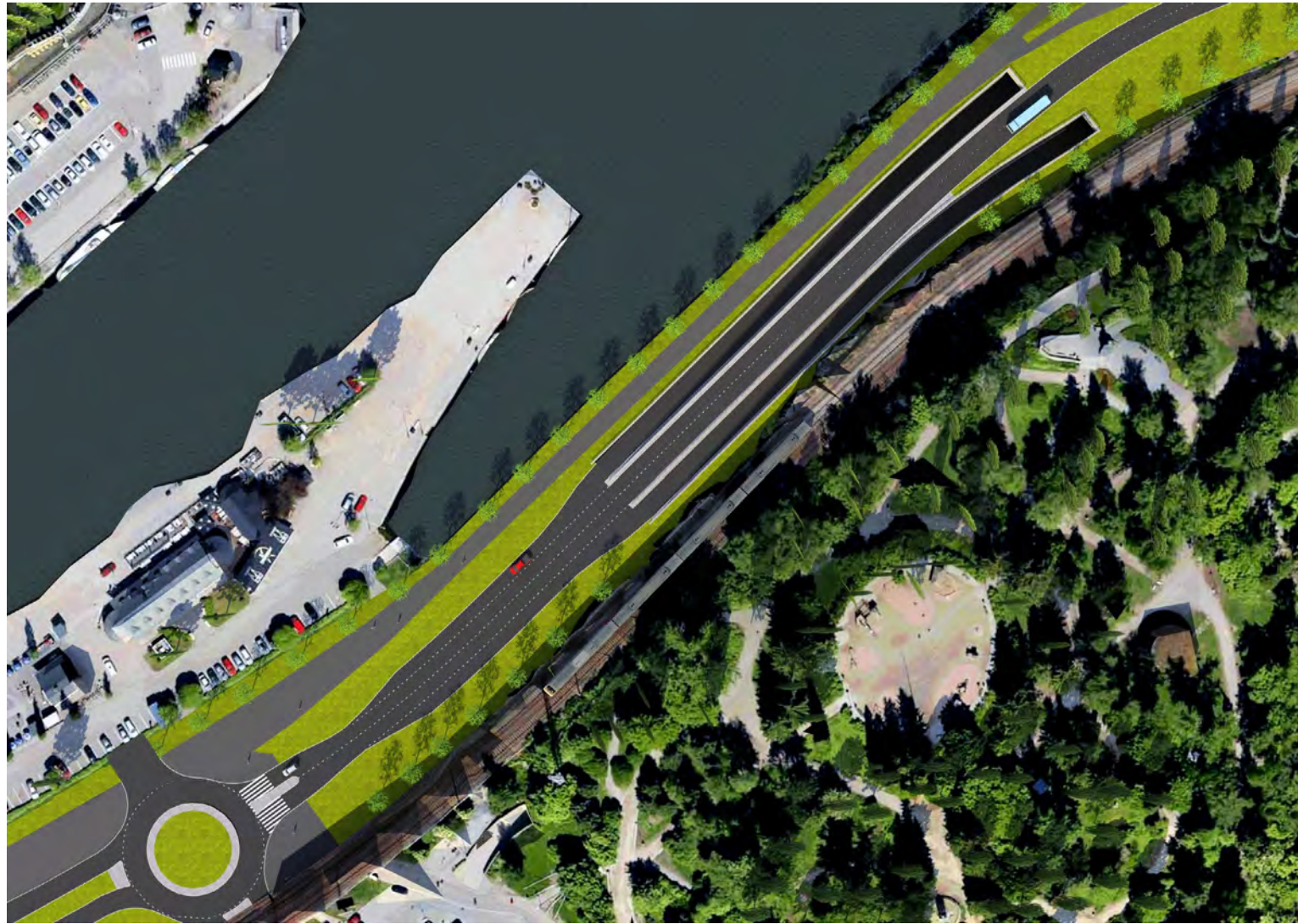
Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie

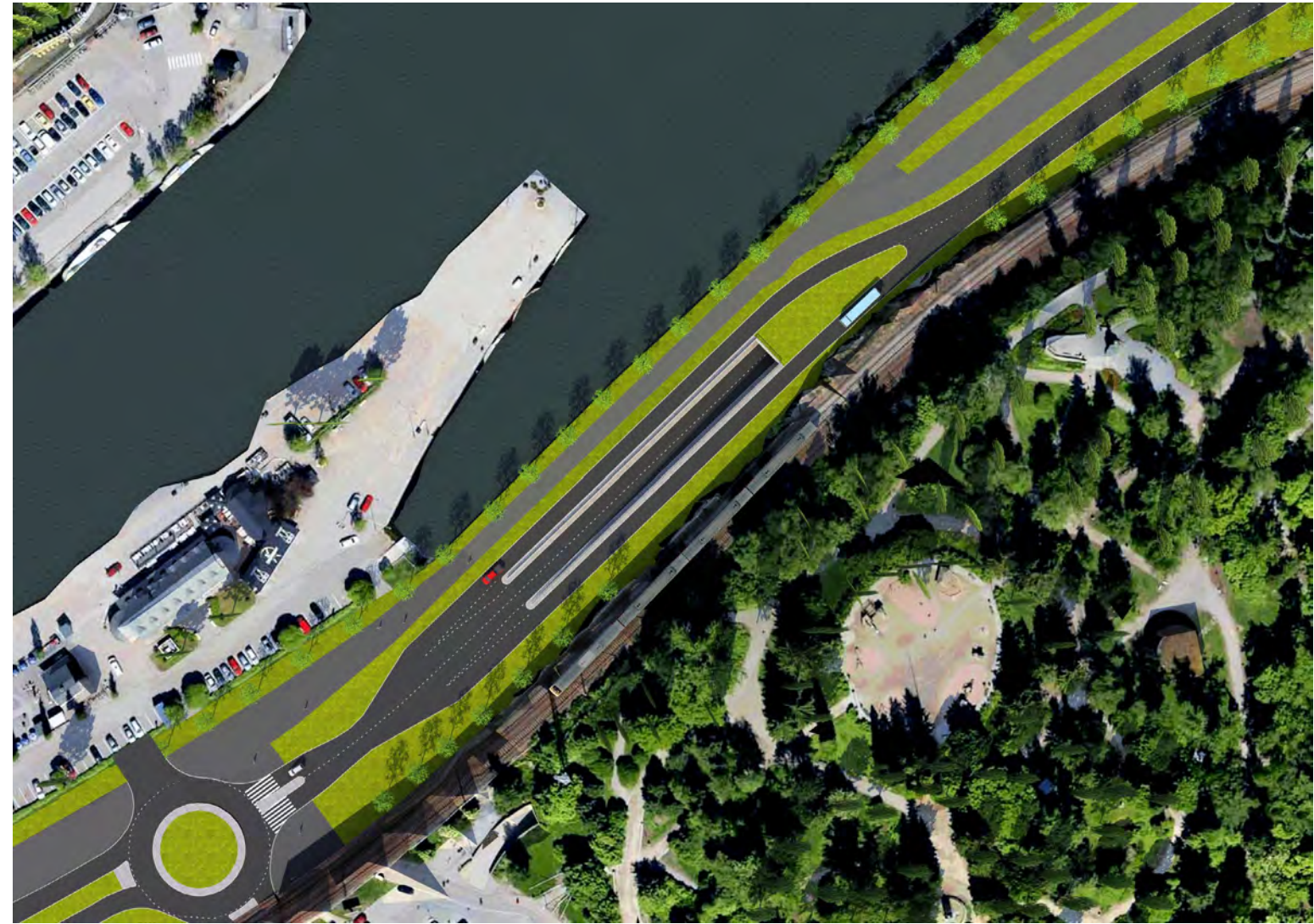


Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie



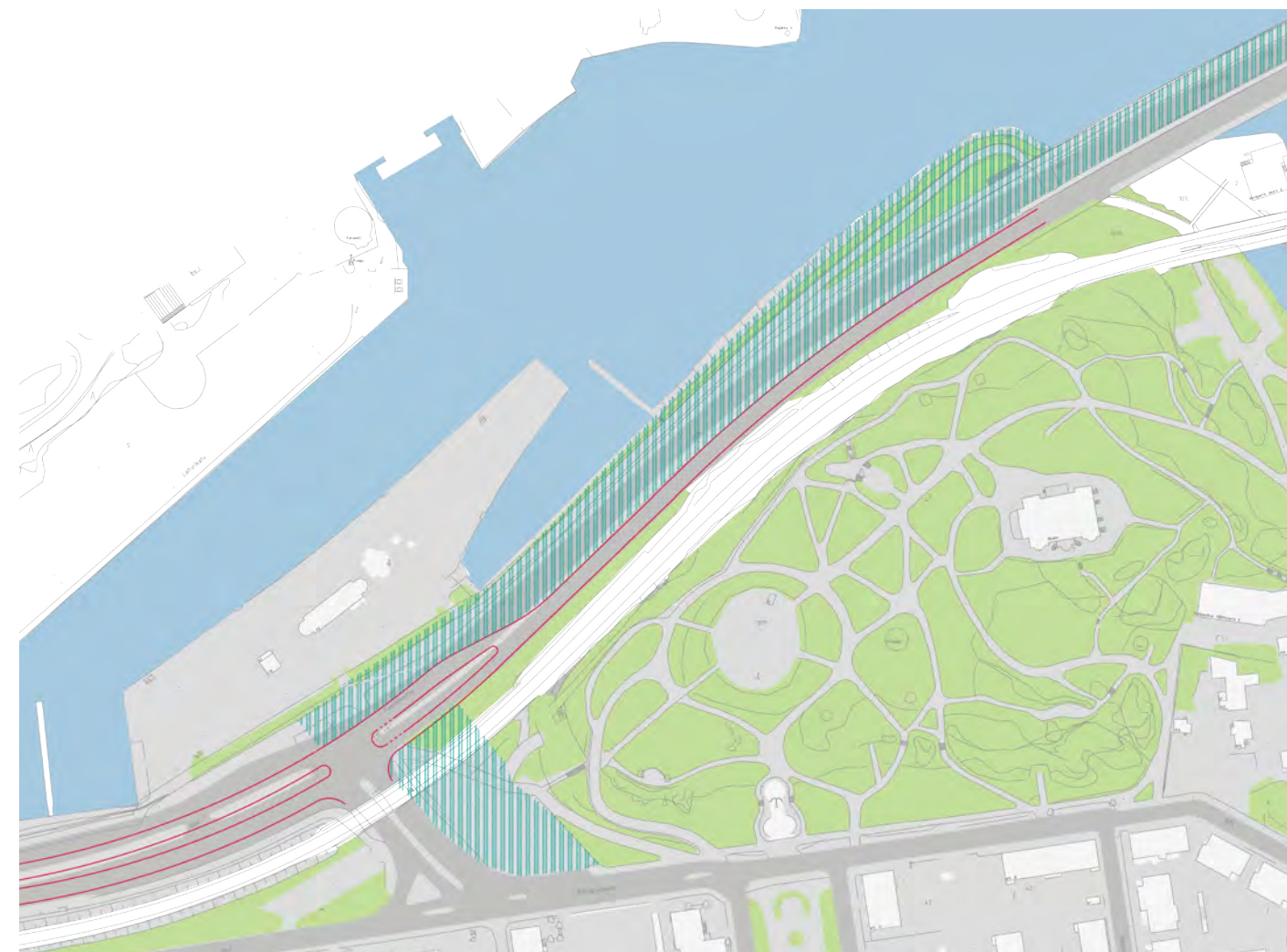
VE A, ilmakuvvasovitus



VE B, ilmakuvvasovitus

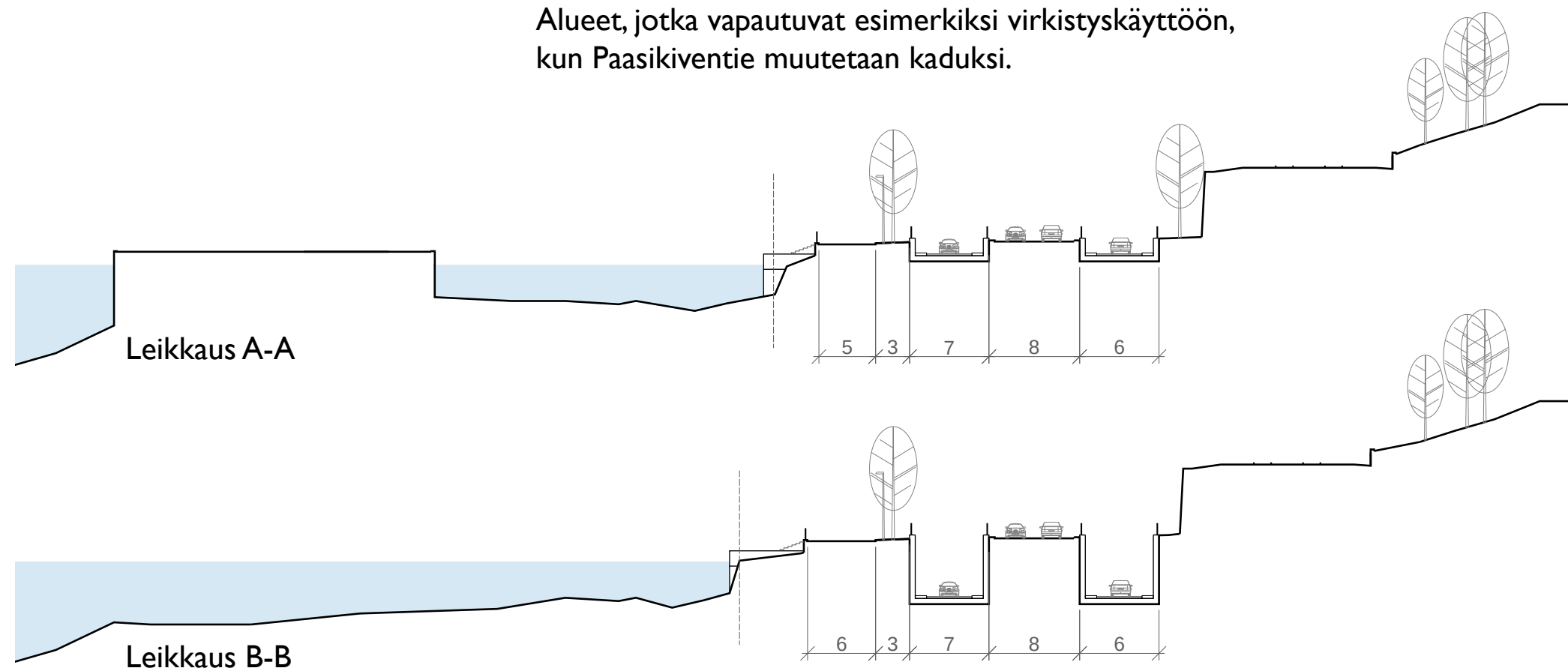


Paasikiventie, nykytila



Alueet, jotka vapautuvat esimerkiksi virkistyskäyttöön, kun Paasikiventie muutetaan kaduksi.

VE A Leikkaukset



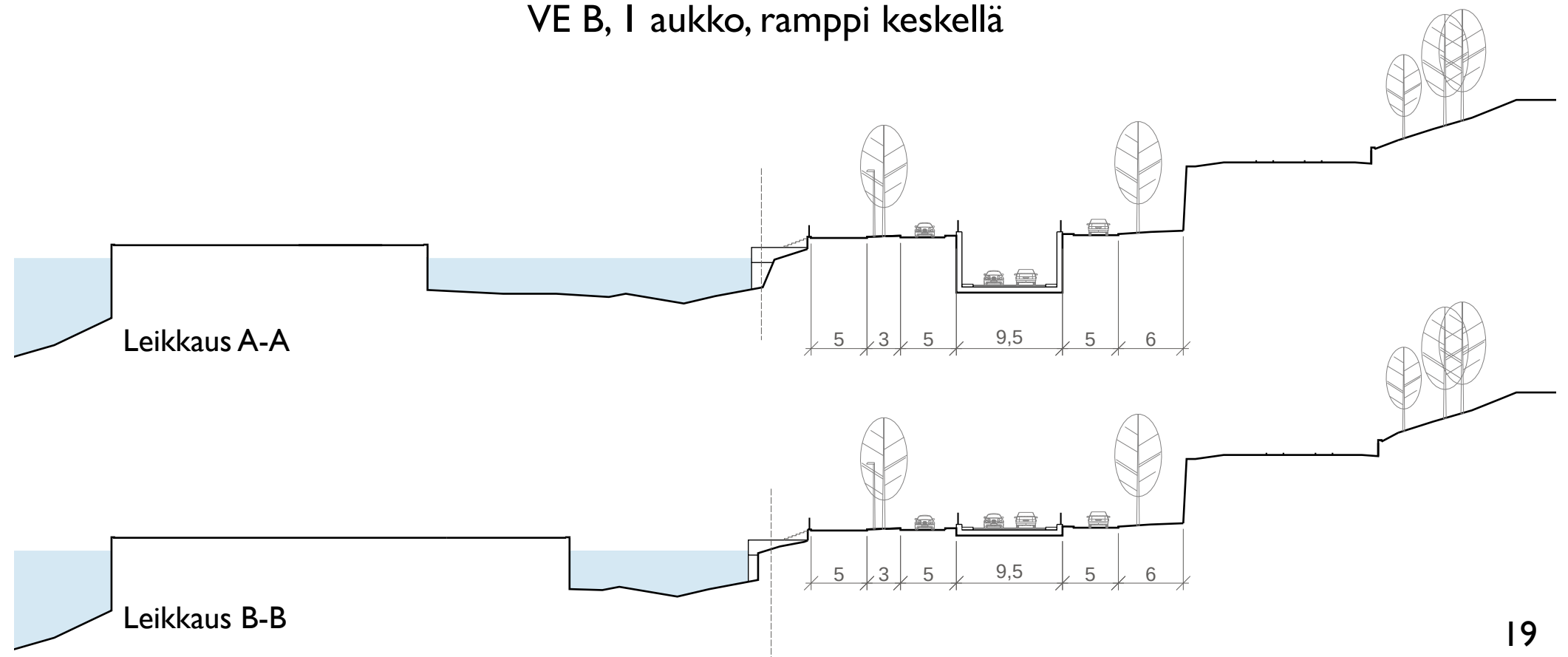


VE A, 2 aukkoa, rampit sivuilla



VE B, 1 aukko, ramppi keskellä

VE B Leikkaukset



Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie VE A, 2 aukkoa



Paasikiventie VE B, 1 aukko



Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie, 2 aukkoa



Paasikiventie, 1 aukko



Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie VE A, 2 aukkoa

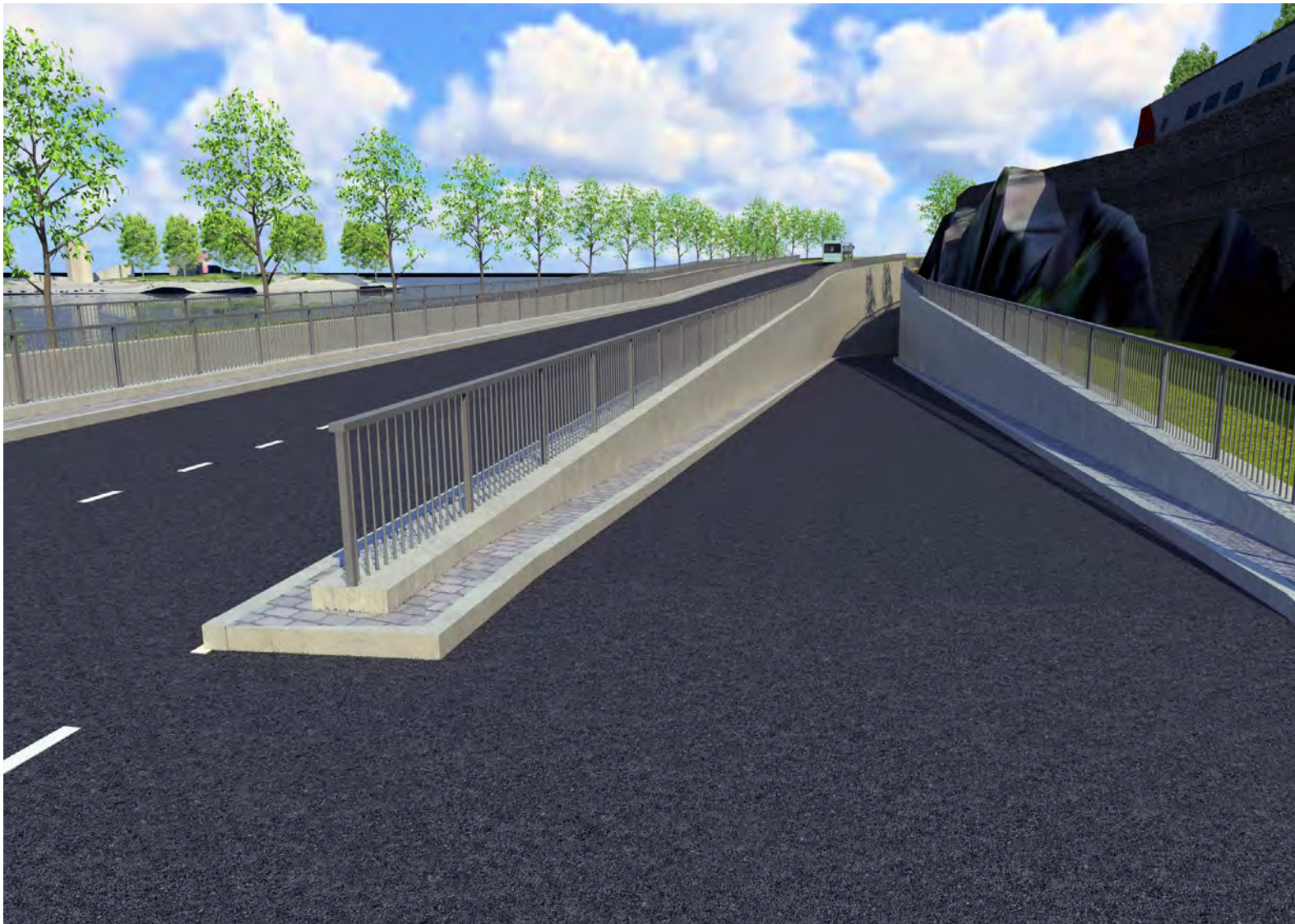


Paasikiventie VE B, 1 aukko

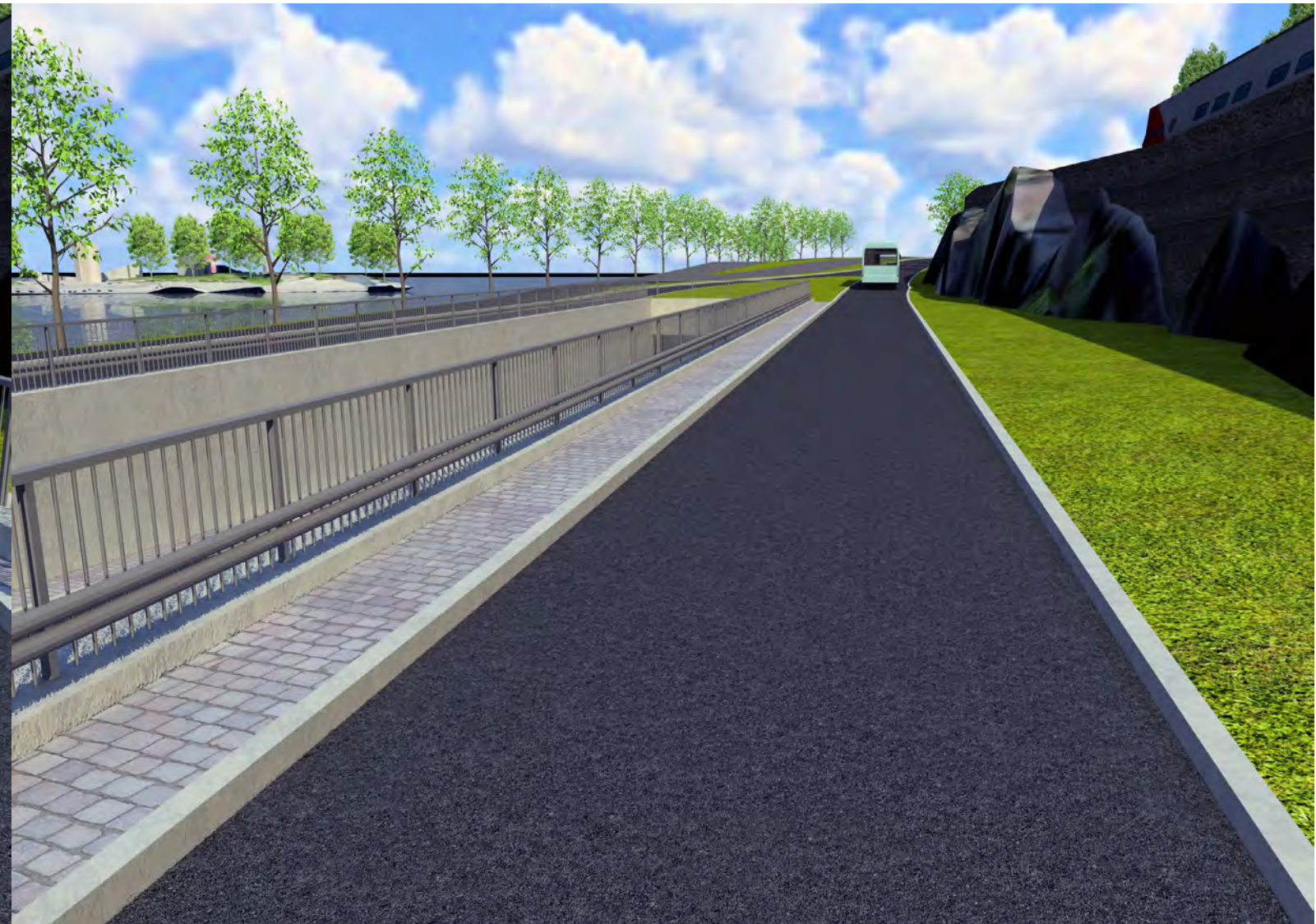


Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie, 2 aukkoa

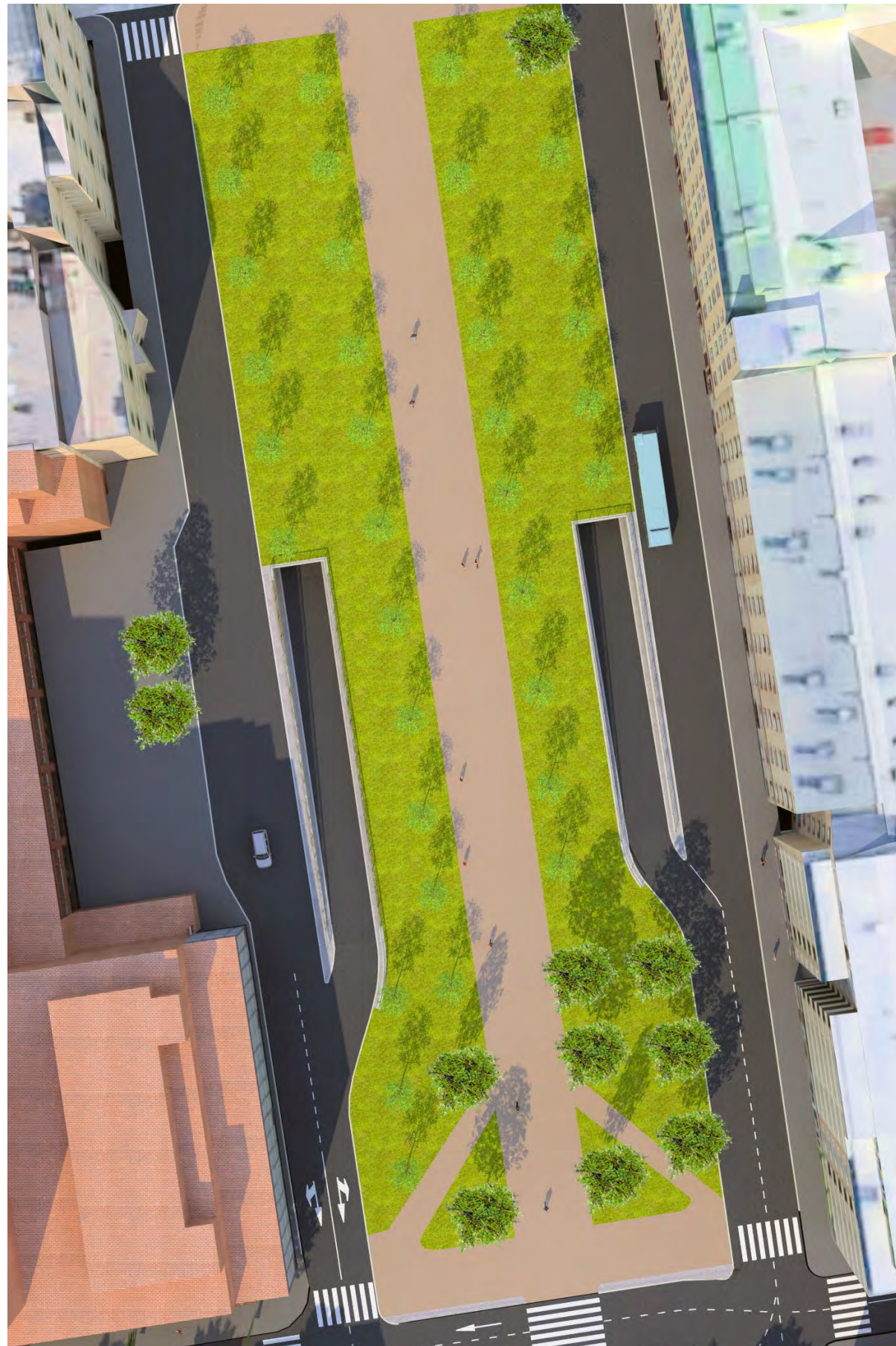


Paasikiventie, 1 aukko



Eteläinen sisäänajo Hämeenpuisto





VE A, ilmakuvasovitus



VE B, ilmakuvasovitus

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A, nykytilanne
Sisäänajojärjestelyt punaisella katkoviivalla



VE A, työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.
Avokaivannon vuoksi poistettavat tai siirrettävät puut punaisella ja puut, joiden säilyminen epävarmaa oranssilla



VE A, tavoitetilanne
Työnaikaisen avokaivannon tieltä poistetut puut voidaan osin korvata uusilla tai mahdollisesti vanhat puut palauttaa entisille paikoilleen ajorampin avoimen aukon kohtaa lukuun ottamatta. Kuvassa uudet puut pienempiä.



VE B, nykytilanne

Sisäänajojärjestelyt punaisella katkoviivalla



VE B, työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.

Avokaivannon vuoksi poistettavat tai siirrettävät puut punaisella ja puut, joiden säilyminen epävarmaa oranssilla

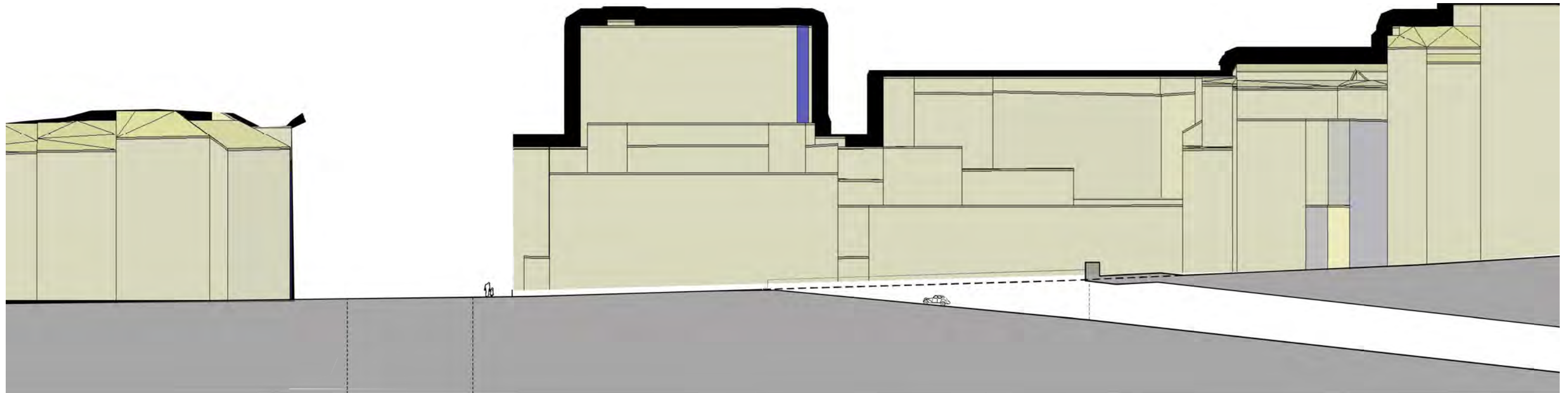


VE B, tavoitetilanne

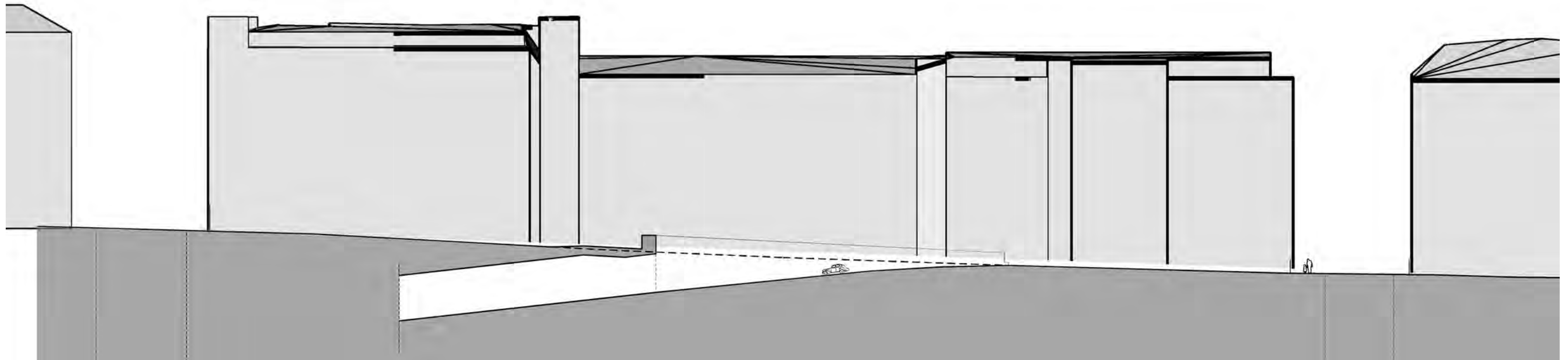
Työnaikaisen avokaivannon tieltä poistetut puut voidaan pääosin korvata uusilla tai mahdollisesti vanhat puut palauttaa entisille paikoilleen kahta puuta lukuun ottamatta. Kuvassa uudet puut pienempinä.

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto



1:9 ajoramppi, länsireunalla avo-osuus noin 41 m



1:9 ajoramppi, itäreunalla avo-osuus noin 38 m

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A ajoramppi kadun vierellä, näkymä teatterin lämpiöstä



VE B ajoramppi puurivien välissä, näkymä teatterin lämpiöstä

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A ajorampit kadun vierellä

VE B ajorampit puurivien välissä



VE A ajorampit kadun vierellä

VE B ajorampit puurivien välissä

Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä etelään



Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä pohjoiseen



Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä teatterin edestä

Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto



Näkymä Hämeenpuiston itäreunalta



Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



Ilmakuvasovitus

Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



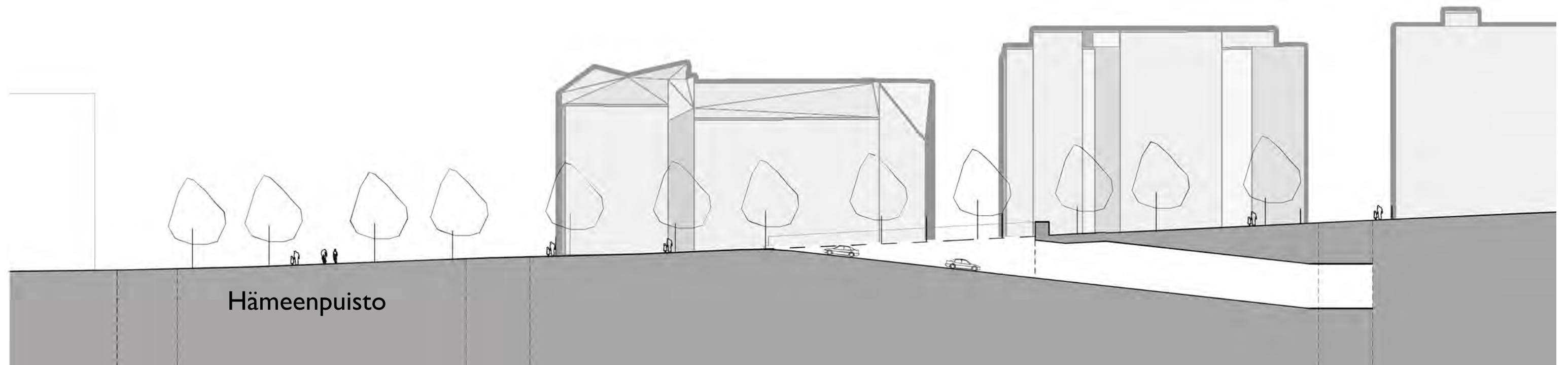
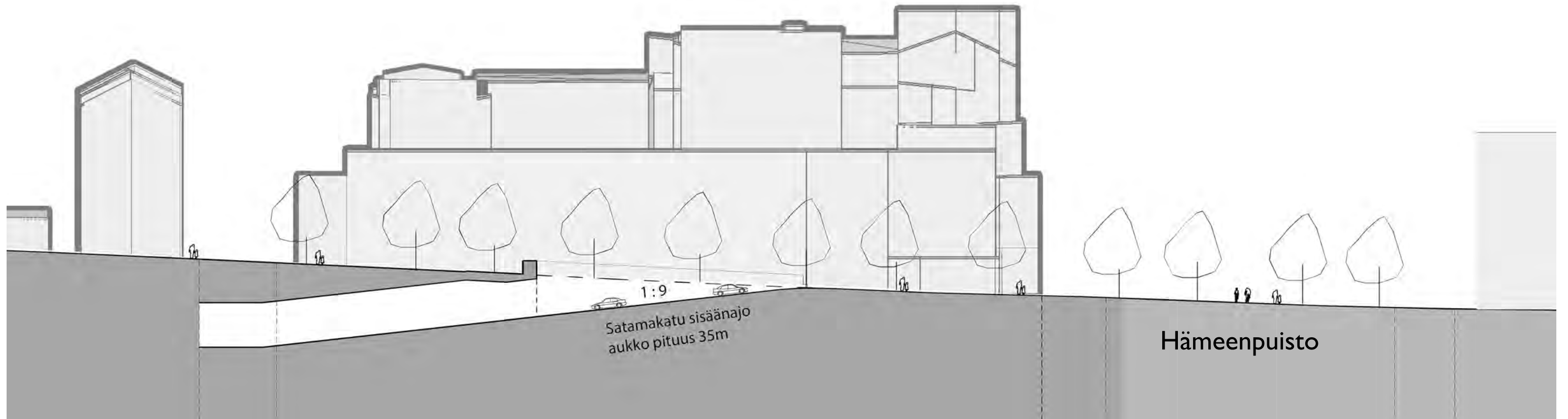
Nykytilanne



Sisäänajo, ramppi I:9

Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



VE A lyhyt ajoramppi, 1:9



Näkymä Teatterin kulmalta länteen



Näkymä kohti Pyynikin harjua



KAUPUNKIKUVALLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI				
	Pohjoiset sisäänajovaihtoehdot		Eteläiset sisäänajovaihtoehdot	
Teema	Hämeenpuisto, pohjoinen (VE A)	Paasikivenkatu (VE A)	Hämeenpuisto, eteläinen (VE A)	Satamakatu
KAUPUNKIKUVA	Hämeenpuiston ilme muuttuu ramppien kohdalla huomattavasti. Ulompien puurivien vanhat puut joudutaan poistamaan kokonaan Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välillä ja osin Puuvillatehtaankadun pohjoispuolella avokaivannon osuudelta. Myös sisempien puurivien elinolosuhteet heikentyvät ja niiden säilyminen on epävarmaa. Ulompia puurivejä ei voida istuttaa uudelleen ramppien kohdalla, joten puurivien katkeaminen aiheuttaa huomattavan epäjatkuvuuskohdan puiston kaksoispuuriveihin, jotka ovat keskeinen osa Hämeenpuiston ilmettä, puistokokonaisuutta ja historiaa. Ramppien epäsymmetrinen sijoittuminen puistoon on ristiriidassa puiston selkeän symmetrian kanssa. Erityisen hyvin tämä on havaittavissa Satakunnankadun risteyksessä, missä ulosajorampin vaatima kääntymiskaista aiheuttaa länsipuolen ulomman puurivin katkeamisen risteuksen pohjoispuolella, jolloin puiston Satakunnankadulle näkyvä pääty on toispuoleinen. Katukuvassa ajoneuvoliikenteen järjestelyt ja rakenteet nousevat hallitsevammiksi ja keskikäytävän puolella tila muuttuu avoimemmaksi sekä vähemmän intiimiksi puuston harventuessa. Hämeenpuiston itä- ja länsipuolilla on ajoramppien kohdalla asuinrakennuksia. Tuuhean puuston vaihtuessa asunnoista avautuvassa näkymässä ramppien kohdalla betoni- ja teräsrakenteiksi ja asfaltiksi, on selvää, että näkymät heikkenevät selkeästi.	Sisäänajon sijainti ei ole kaupunkikuvallisesti kovin keskeinen, mutta sisäänajorampit sijoittuvat näkyvälle paikalle järven rantaan ja tuovat kadun molemmille puolille avoimessa kaupunkitilassa pitkät hyvin näkyvät rakenteet. Väylästä kaduksi muuttuvassa ympäristössä ajoneuvoliikenteen järjestelyt hallitsisivat edelleen voimakkaasti kaupunkikuvaa. Sijaintiensa kohdalla sisäänajot vievät suuren osan väylältä vapautuvasta tilasta, mikä heikentää mahdollisuuksia kehittää rantaa kaupunkikuvallisesti eheänä, laajana ja yhtenäisenä sekä korkeatasoisena virkistysalueena. Päävaihtoehdossa (VE A) eteläinen ramppi jäisi epäedullisesti kuilumaiseen tilaan itään päin nousevan kadun ja Näsinpuiston jyrkän pohjoisrinteen väliin. Ajoramppien läheisyyteen ei sijoitu asuin- tai työpaikkarakennuksia, joiden näkymiä sisäänajorampit oleellisesti heikentäisivät	Hämeenpuiston ilme muuttuu ramppien kohdalla huomattavasti. Puut ovat kyseisellä puiston jaksolla riittävän nuoria ja niiden siirtäminen saattaa olla mahdollista. Ramppien kohdalla ulomman puurivin istuttamisen uudelleen ei kuitenkaan ole mahdollista ahtaan tilan vuoksi. Ulompien puurivien katkeaminen aiheuttaa epäjatkuvuuskohdan puiston kaksoispuuriveihin, jotka ovat keskeinen osa Hämeenpuiston ilmettä, puistokokonaisuutta ja historiaa. Myönteistä kaupunkikuvan kannalta on Satamakatua lähinnä olevien ulompien puiden säilyminen. Satamakatua Katukuvassa ajoneuvoliikenteen järjestelyt ja rakenteet nousevat hallitsevammiksi ja puiston puolella tila muuttuu avoimemmaksi sekä vähemmän suojaiseksi ja intiimiksi puuston harventuessa. Hämeenpuiston itäpuolella on ajoramppien kohdalla asuinrakennuksia ja länsipuolella Tampereen työväenteatteri, jonka lämpiö on lähes ramppien kohdalla. Tuuhean puuston vaihtuessa suurelta osin betoni- ja teräsrakenteisiin, asfalttiin sekä avoimeen ajorampin suuaukkoon, heikkenevät asunnoista ja lämpiöstä avautuvat näkymät selkeästi.	Kadun ajorata on nykytilanteessa melko leveä, joten sisäänajo ei juuri muuta katukuvaa. Pitkissä näkymissä mäessä oleva suuaukko näkyy, mutta ei muodosta merkittävää häiriötä nykyiseen näkymään, jonka päätteenä on Pyynikin mäntymetsä. Satamakadun eteläpuolella on asuinrakennuksia. Sisäänajo tuo avoimen ajorampin suuaukon asuntojen näkymään, mutta tämä ei heikennä näkymää merkittävästi nykytilasta. Työmaavaihe avokaivantoineen saattaa heikentää nykyisten katupuiden elinolosuhteita, mutta nämä puut ovat tarvittaessa korvattavissa uusilla.
	Hämeenpuisto, pohjoinen (VE B)	Paasikivenkatu (VE B)	Hämeenpuisto, eteläinen (VE B)	-
KAUPUNKIKUVA	Kaupunkikuvallisen suunnittelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoa, jossa rampit sijoitettaisiin hieman sisemmäksi puistoon (VE B). Tällöin molemmat puurivit jouduttaisiin uusimaan avokaivantojen kohdalla, mutta kaksoispuurivit voitaisiin kuitenkin säilyttää lähes jatkuvina pois lukien rampeihin johtavien ajokaistojen kohdat. Uudet puurivit sijoittuisivat hieman nykyisiä ulommas ja ramppien ajojen kohdalle jäisi joka tapauksessa aukot puuriveihin. Lisäksi sisemmäs puistoon sijoittuvat rampit toisivat liikenteen melu- ja pölyhaitat lähemmäs puiston keskiosaa ja rampit muodostaisivat yhä näkyvämmän elementin puiston sisälle. Kaupunkikuvallista vaikutusta katutilaan pystytettäisiin siten hieman lieventämään, mutta lievennystoimenpiteillä olisi vastaavasti kaupunkikuvaa heikentäviä vaikutuksia puiston keskiosaan. Kaupunkikuvallista vaikutusta pystytään puistossa lieventämään hieman myös sijoittamalla istutuksia ramppien ympäristöön.	Keskittämällä sisäänajo yhteen ajoramppiin sen vaatima tilantarve ja kaupunkikuvallinen hallitsevuus pienenevät (VE B). Asetelma kuvastaa myös kohdan liikennehierarkista tilannetta liikenteen määrällisen pääsuunnan johtaessa kadulta tunneliin. Sisäänajon vaatiman tilantarpeen minimoiminen parantaa rannan virkistysvyöhykkeen laatua. Paasikivenkadun ajoradan estevaikutusta kävely-ympäristölle voidaan molemmissa vaihtoehdoissa lieventää panostamalla korkeatasoiseen kävelyn ja pyöräilyn ylitykseen (esim. leveä ja korotettu).	Kaupunkikuvallisen suunnittelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoa, jossa rampit sijoitettaisiin hieman sisemmäksi puistoon (VE B). Tällöin tilalle voidaan istuttaa uusia puita nykyisten rivien linjaan ramppien ja kadun väliin. Rampeihin ajojen kohdalle jää kuitenkin joka tapauksessa aukot puuriveihin. Kaupunkikuvallista vaikutusta erityisesti kaduilta tarkasteltaessa pystytään näin hieman lieventämään, mutta ei merkittävästi. Lisäksi sisemmäs puistoon sijoittuvat rampit toisivat liikenteen melu- ja pölyhaitat lähemmäs puiston keskiosaa ja rampit muodostaisivat yhä näkyvämmän elementin puiston sisälle. Kaupunkikuvallista vaikutusta pystytään puistossa lieventämään hieman sijoittamalla istutuksia ramppien ympäristöön.	



KAUPUNKIKUVALLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI				
	Pohjoiset sisäänajovaihtoehdot		Eteläiset sisäänajovaihtoehdot	
Teema	Hämeenpuisto, pohjoinen (VE A ja B)	Paasikivenkatu (VE A ja B)	Hämeenpuisto, eteläinen (VE A ja B)	Satamakatu
VIRKISTYS	Puiston puukujanteiden ja nurmikaistojen välisellä alueella olevaa hiekkapintaista keskiosaa ei jouduta ajoramppien vuoksi kaventamaan, mutta rampit tuovat ajoneuvoliikenteen melu- ja pölyhaittoineen lähemmäs keskiosaa, joka toimii puiston pääasiallisena kävely- ja oleskelualueena. Erityisesti liikenne voi häiritä keskiosan ulkolaidoilla sijaitsevilla penkeillä oleskelua. Puiston keskiosan virkistyskäyttö heikkenee selkeästi laadullisesti. Ajoratojen kaventuessa puistoalue levenee ja puiston reunalle voi sijoittua kapeat jalkakäytävät lähinnä Näsijärvenkadun ja Puuvillatehtaankadun välisellä jaksolla.	Näsijärven rannasta voidaan kehittää laadukas yhtenäinen viheralue Onkiniemi-Mustalahden ja Ranta-Tampellan välille. Sisäänajo kaventaa rantavyöhykettä ja vie tilaa rannan virkistysalueelta sekä lisää liikennettä alueella, mikä heikentää alueen virkistyskäytön edellytyksiä. Lisäksi Paasikivenkadun ylitys on yksi keskeisistä linkeistä kävelykaupungin liittymisessä Näsijärven rantaan. Ajorampin myötä mahdollisesti lisääntyvä liikenne heikentää tätä yhteyttä hieman. Sisäänajorampit tuovat ajoneuvoliikenteen lähelle rannan kevyen liikenteen pääyhteyttä.	Puiston puukujanteiden ja nurmikaistojen välisellä alueella olevaa hiekkapintaista keskiosaa ei jouduta ajoramppien vuoksi kaventamaan, mutta rampit tuovat ajoneuvoliikenteen melu- ja pölyhaittoineen lähemmäs keskiosaa, joka toimii puiston pääasiallisena kävely- ja oleskelualueena. Erityisesti liikenne voi häiritä keskiosan ulkolaidoilla sijaitsevilla penkeillä oleskelua. Puiston keskiosan virkistyskäyttö heikkenee selkeästi laadullisesti.	Ei merkittäviä vaikutuksia. Sisäänajorampin länsipuoliselle leveälle keskikaistalle voi sijoittaa pyöräpysäköintiä ja siten parantaa kävelykaupungin edellytyksiä. Leveä keskisaareke helpottaa kadun ylittämistä jalan.
Teema	Hämeenpuisto, pohjoinen (VE A)	Paasikivenkatu (VE A)	Hämeenpuisto, eteläinen (VE A)	Satamakatu
KULTTUURIYMPÄRISTÖ	Hämeenpuiston esplanadille on nykytilanteessa ominaispiirteistä kaksoispuurivien jatkuminen yhtenäisesti puiston laidoilla. Puistoaluetta katkaisevan ja kokonaisuutta häiritsevän vaikutuksen muodostaa Hämeenkadun kohdalla melko voimakas poikittainen liikenne. Rampit sijoittuisivat tässä ehyenä säilyneelle jaksolle, jonka puusto on lisäksi erityisen vanhaa. Rampin myötä suuri osa vanhoista puista menetetään ja osa niistä ei ole lainkaan korvattavissa uusilla puilla. Puistoon syntyy yhdelle jaksolle merkittävä kaupunkikuvallinen muutos, jonka lisäksi puistokokonaisuus kärsii huomattavasti. Sisäänajoilla on symbolinen ja kokonaissommitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta Esplanadista lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaissommitelmaa rikotaan voimakkaasti.	Ei merkittäviä vaikutuksia. Muutos väylästä kaduksi on lähtökohtaisesti positiivinen. Sisäänajo ei vaikuta haitallisesti Näsinpuiston ja Särkänniemen kulttuuriympäristöihin, mutta muodostaa tässä avoimessa sijainnissa näkyvän kaupunkikuvallisen elementin.	Hämeenpuiston esplanadille on nykytilanteessa ominaispiirteistä kaksoispuurivien jatkuminen yhtenäisesti puiston laidoilla. Puistoaluetta katkaisevan ja kokonaisuutta häiritsevän vaikutuksen muodostaa Hämeenkadun kohdalla melko voimakas poikittainen liikenne. Rampit sijoittuvat eheänä säilyneelle jaksolle, joskaan tällä jaksolla puusto ei ole yhtä vanhaa kuin pohjoisessa sisäänajovaihtoehdossa. Puistoon syntyy yhdelle jaksolle merkittävä kaupunkikuvallinen muutos, jonka lisäksi puistokokonaisuus kärsii huomattavasti. Sisäänajoilla on symbolinen ja kokonaissommitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta kulttuurihistoriallisesta istutusalueesta lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaissommitelmaa rikotaan voimakkaasti.	Ei merkittäviä vaikutuksia.
	Hämeenpuisto, pohjoinen (VE B)	Paasikivenkatu (VE B)	Hämeenpuisto, eteläinen (VE B)	-
KULTTUURIYMPÄRISTÖ	Vaihtoehdossa B on vaikutusta pyritty lieventämään säilyttämällä kaksoispuurivit mahdollisuuksien mukaan. Vanhan puuston korvaaminen uudella ja puurivien siirtyminen sekä katkokset sisäänajojen kohdalla aiheuttavat kuitenkin siten, että ramppien vaikutusta kokonaisuudelle ei pystytä merkittävästi lieventämään.	Ei merkittäviä vaikutuksia. Muutos väylästä kaduksi ja tilaa säästävä ramppiratkaisu ovat lähtökohtaisesti positiivisia. Sisäänajo ei vaikuta haitallisesti Näsinpuiston ja Särkänniemen kulttuuriympäristöihin, mutta muodostaa tässä avoimessa sijainnissa näkyvän kaupunkikuvallisen elementin	Vaikutusta on mahdollista pyrkiä lieventämään säilyttämällä kaksoispuurivit mahdollisuuksien mukaan. Katkokset puuriveihin sisäänajojen kohdalla aiheuttavat kuitenkin väistämättä sen, että ramppien vaikutusta kokonaisuudelle ei pystytä lieventämään.	

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Lähtökohtaisesti voidaan todeta, että maanalaisten tilojen sisäänajojen rampit vaikuttavat haitallisena muutoksena lähialueen kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön. Rakentamisen myötä pohjaveden aleneminen ja työmaavaihe heikentävät lähellä sijaitsevan puuston elinvoimaa ja siten myös niiden kaupunkikuvallista arvoa. Ramppeja kaupunkirakenteeseen sijoitettaessa onkin keskeistä kaupunkikuvaan sovittaminen ja haitallisten vaikutusten lieventäminen. Hämeenpuisto ramppien sijoittamisen kohteena on nyt tarkastelluista vaihtoehtoista poikkeuksellisen arvokas. Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten kohteiden (RKY) luettelossa todetaan, että ”Hämeenpuisto on 1830-luvun kaupunkisuunnitteluun liittyvä pisin yhtenäinen puistokäytävä Pohjoismaissa. Hämeenpuisto ja sitä reunustavat eri vuosikymmeninä rakennetut merkittävät julkiset rakennukset ja asuinkerrostalot muodostavat historiallisesti kerroksellisen, mittakaavaltaan yhtenäisen kaupunkitilan”.

Tässä arvioinnissa on keskitytty sisäänajovaihtoehtojen ramppirakenteiden toteutuksen kaupunkikuvalliseen arviointiin suunnitelluissa sijainneissa. Kaupunkikuvallista näkökulmaa on täydennetty arvioimalla myös vaikutuksia virkistyskäytön ja kulttuuriympäristön kannalta. Puuriveihin kohdistuvia työnaikaisia vaikutuksia on arvioitu rakentamisalueen laajuuden perusteella. Rakentamisalueen laajuutena on käytetty 5 metrin etäisyyttä ramppien tai avokaivantoa vaativien tunnelin osien ympärillä. Tällä alueella puuston ei arvioida säilyvän. Hämeenpuiston pohjoisosassa tämä alue voi olla vielä laajempi, paikoin jopa 10 metriä.

Ramppirakenteen ja aukon lisäksi viihtyisyyshaittaa aiheuttaa ramppiin tai rampista kanavoituva ajoneuvoliikenne. Tampereen keskustan liikennemallin uusimmat ennustetiedot eivät ole olleet käytössä tätä arviointia laadittaessa. Haittaa muodostavat myös ajoramppien yhteyteen tai lähialueelle sijoittuvat pelastus- tai IV –rakenteet. Nyt arvioitavien ramppien mitoituksessa on huomioitu jalankulun hätäpoistumismahdollisuus rampin vierillä. Muita rakenteita ei arvioinnissa ole huomioitu ja niiden on oletettu sijoittuvan siten, ettei kaupunkikuvallisia häiriöitä sisäänajojen yhteyteen muodostu.

Hämeenpuiston kaupunkikuvallisia arvoja ovat katutilan ja sen puistoistutuksen arkkitehtoninen eheys, symmetria, kookkaat vanhat puut sekä kulttuurihistorialliset taideteokset ja detaljit. Keskeinen elementti eheyden ja symmetrian kannalta ovat puiston kaksoispuurivit. Hämeenpuiston kaupunkitilaan sijoituessaan rampit muodostavat vaikeasti sovitettavan ja ristiriitaisen elementin valtakunnallisesti merkittävän katu- ja puistoalueet sisältävän kaupunkitilan arvojen kannalta. Ramppien rakentaminen työmaavaiheineen rikkoo puurivien eheyttä ja aiheuttaa merkittävästi arvokkaan puuston menetyksiä. Kaupunkikuvallista haittaa katujen suunnasta tarkasteltuna on mahdollista erityisesti Hämeenpuiston eteläisessä vaihtoehdossa lieventää sijoittamalla rampit siten, että kaksirivisen puuston ulkokehä korvataan uudella puurivillä. Toisaalta mitä sisemmäs puistoon rampit sijoittuvat, sitä suuremman haitan arvioidaan muodostuvan puistoakselin sisäiselle maisemalle ja virkistyskäytölle. Eteläisessä vaihtoehdossa ramppien kaupunkikuvallista haittaa lisää niiden sijoittuminen tärkeään sisätilasta (Työväen teatterin lämpiö) avautuvaan näkymään. Pohjoisessa vaihtoehdossa ramppien kaupunkikuvallista näkyvyyttä etelästä käsin korostaa pohjoiseen suuntaan kohoava maasto.

Satamakadulla leveä katutila tarjoaa kaupunkikuvallisesti suhteellisen edullisen sijainnin rampin sijoittamiselle, ja leveällä keskisaarekkeella voidaan myös parantaa ylityksen turvallisuutta. Lännen suuntaan kohoava maasto korostaa sisäänajon näkyvyyttä, mutta toisaalta mahdollistaa lyhyemmän rampin avo-osuuden.

Paasikiventiellä rampit sijoittuvat rannan kehittyvälle virkistysvyöhykkeelle, mutta samalla olemassa olevan radan ja Näsinpuiston pohjoisrinteen maaston voimakkaan korkeuseron vierelle, joten ne eivät muodosta täysin uutta toiminnallista estettä rantavyöhykkeen saavutettavuudelle keskustan suunnasta käsin. Vaihtoehto, jossa rampit on yhdistetty, tarjoaa kaupunkikuvallisesti paremman ratkaisun eri katselusuunnista (katutaso rampin vieri, yläviisto, kadun ylitys läntisen liittymän suojatiellä). Vaihtoehdossa, jossa rampit ovat erilliset, etelän puoleinen ramppi sijoittuu kaupunkikuvassa kuilumaisesti kadun ja jyrkkäpiirteisen korkean rinteiden väliin. Idän suuntaan kohoava maasto korostaa sisäänajon näkymistä lännen suuntaan molemmissa vaihtoehdoissa.

Tässä vaikutusarviossa on tarkasteltu sisäänajoja laatutasoltaan ns. perustasoisina. Kaikissa vaihtoehdoissa ajoramppien korkeatasoinen toteutus (rakenteiden mittasuhteet, materiaalit, pinnoitteet, kaiteet, valaistus) on kaupunkikuvallista **haittaa lieventävää**. Hämeenpuistossa lieventämisen keinona ovat lisäksi erilaiset istutukset. Työnaikaisia vaikutuksia puistoon voidaan lieventää työmaan suunnittelulle, suojaamisella ja puuston ennakoivalla hoidolla.

16.4.2015 WSP Finland Oy