

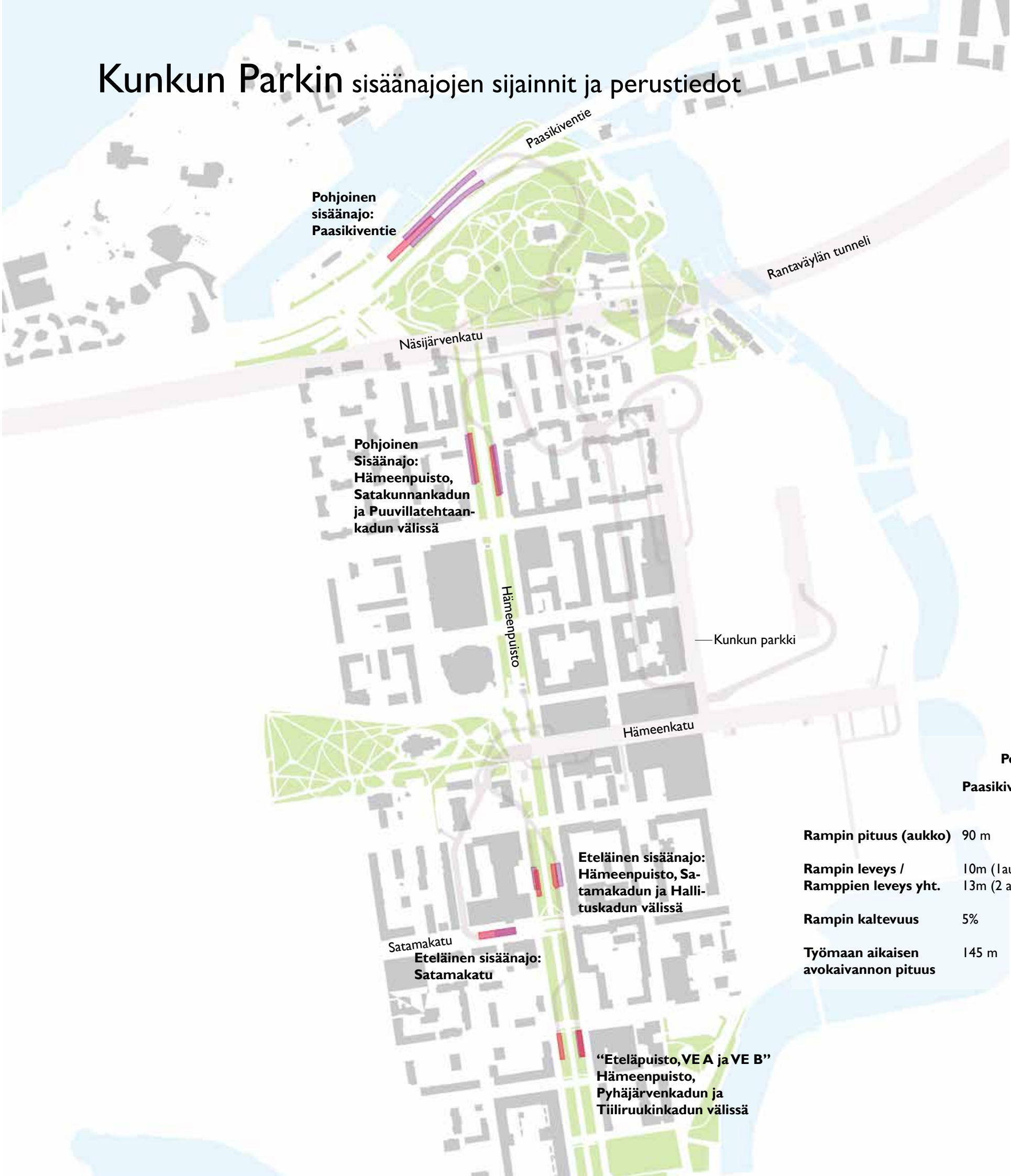
Kunkun Parkin sisäänajon vaihtoehtojen kaupunkikuvallinen suunnittelu ja vaikutusvertailu

WSP Finland Oy
25.06.2015



Eteläpuisto havainnekuvat
lisätty 28.7.2015

Kunkun Parkin sisäänajojen sijainnit ja perustiedot



	Pohjoinen sisäänajo		Eteläinen sisäänajo		"Eteläpuisto"	
	Paasikiventie	Hämeenpuisto	Hämeenpuisto	Satamakatu	VE A	VE B
Rampin pituus (aukko)	90 m	75 m	40 m	35 m	50 m	40 m
Rampin leveys / Ramppien leveys yht.	10m (1aukko) 13m (2 aukkoa)	13m (2 aukkoa)	13m (2 aukkoa)	10m (1aukko)	10m (1aukko)	13m (2 aukkoa)
Rampin kaltevuus	5%	7%	11%	11%	10%	10%
Työmaan aikaisen avokaivannon pituus	145 m	325 m	200 m	150 m	220 m	355 m



Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto



VE A, rampit ajoradan vieressä, ilmakuvasovitus



VE B, rampit puurivien välissä, ilmakuvasovitus



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.
Ulompia puurivejä ei voida istuttaa uudestaan
ramppien sijainnin vuoksi

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja
Puuvilletehtaankadun välissä

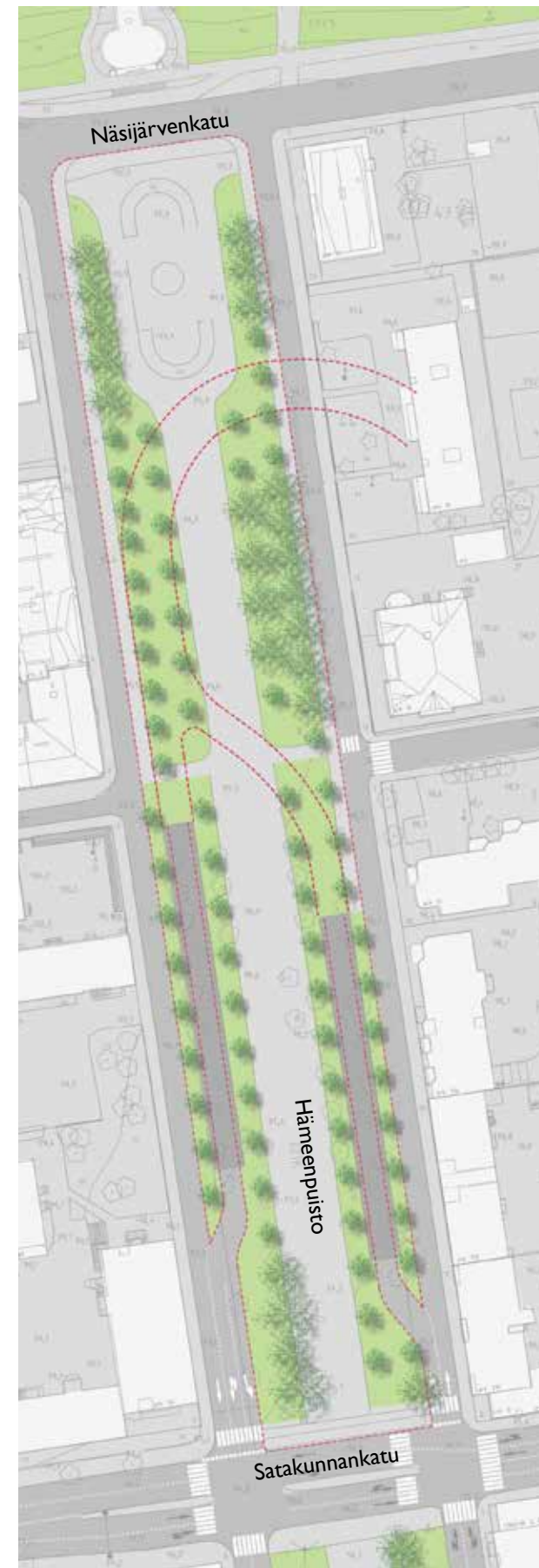
Työnaikaiset avokaivannot on sekä VE A:ssa että VE B:ssä
arvioitu 5 metriä ramppien ja betonitunneleiden ra-
kenteista ulospäin. Puiden säilyttämismahdollisuudet on
arvioitu tämän etäisyyden mukaan. Mikäli avokaivannon
reunoille ei maaperästä johtuen voida rakentaa pontti-
seinää, tulee rakentamisen 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 uudes-
taan, mutta rivi sijoittuu ramppien kohdalla hieman
ulommaksi

Pohjoinen sisäänajo VE B

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja
Puuvilletehtaankadun välissä



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

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



VE A ajoramppi kadun reunalla



VE B ajoramppi puurivien välissä

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston länsireunalta

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston itäreunalta

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



Näkymä pohjoiseen Hämeenpuiston keskikäytävältä

Pohjoinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaankadun välissä



Näkymä etelään Hämeenpuiston keskikäytävältä

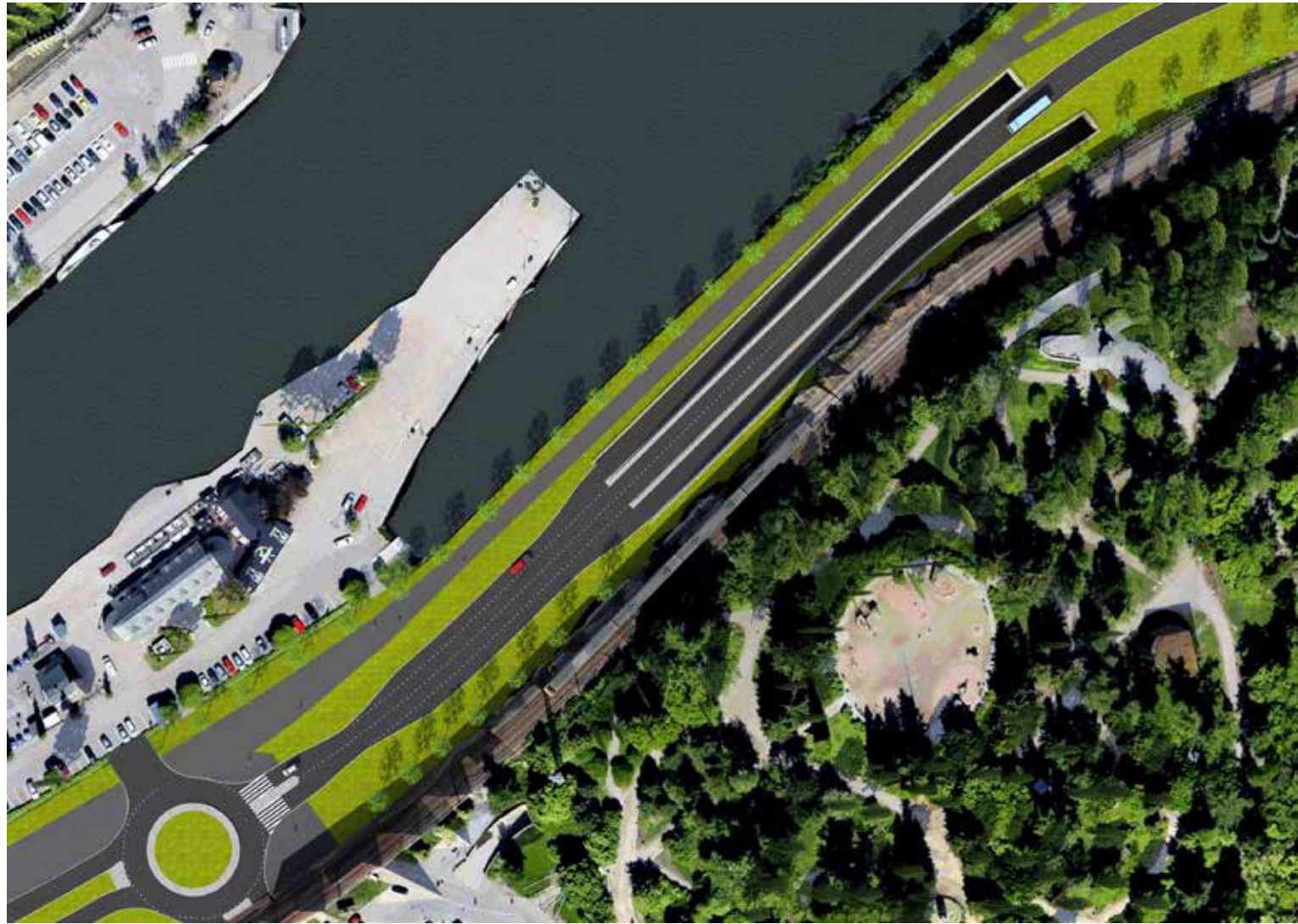
Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie



Pohjoinen sisäänajo

Paasikiventie



VE A, ilmakuvasovitus



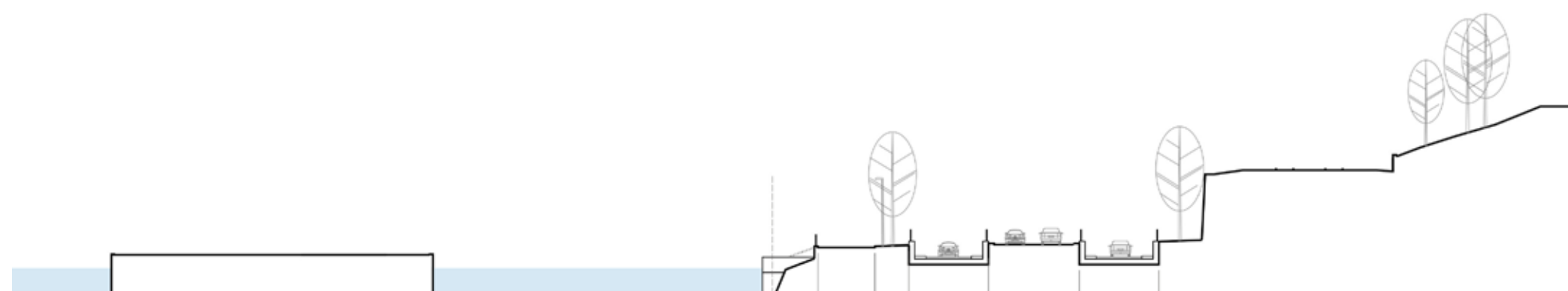
VE B, ilmakuvasovitus



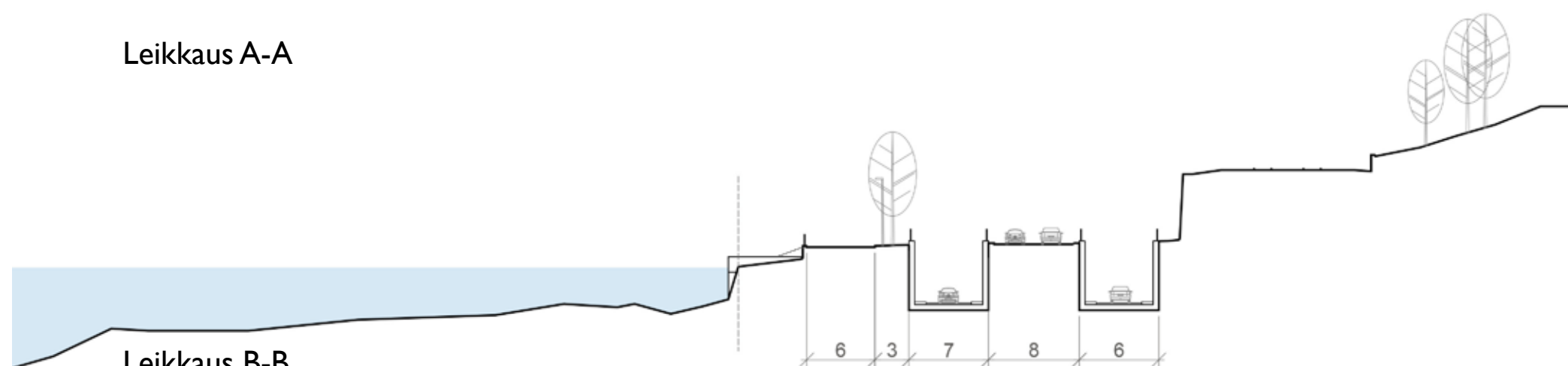
Paasikiventie, nykytila



VE A Leikkaukset



Leikkaus A-A



Leikkaus B-B

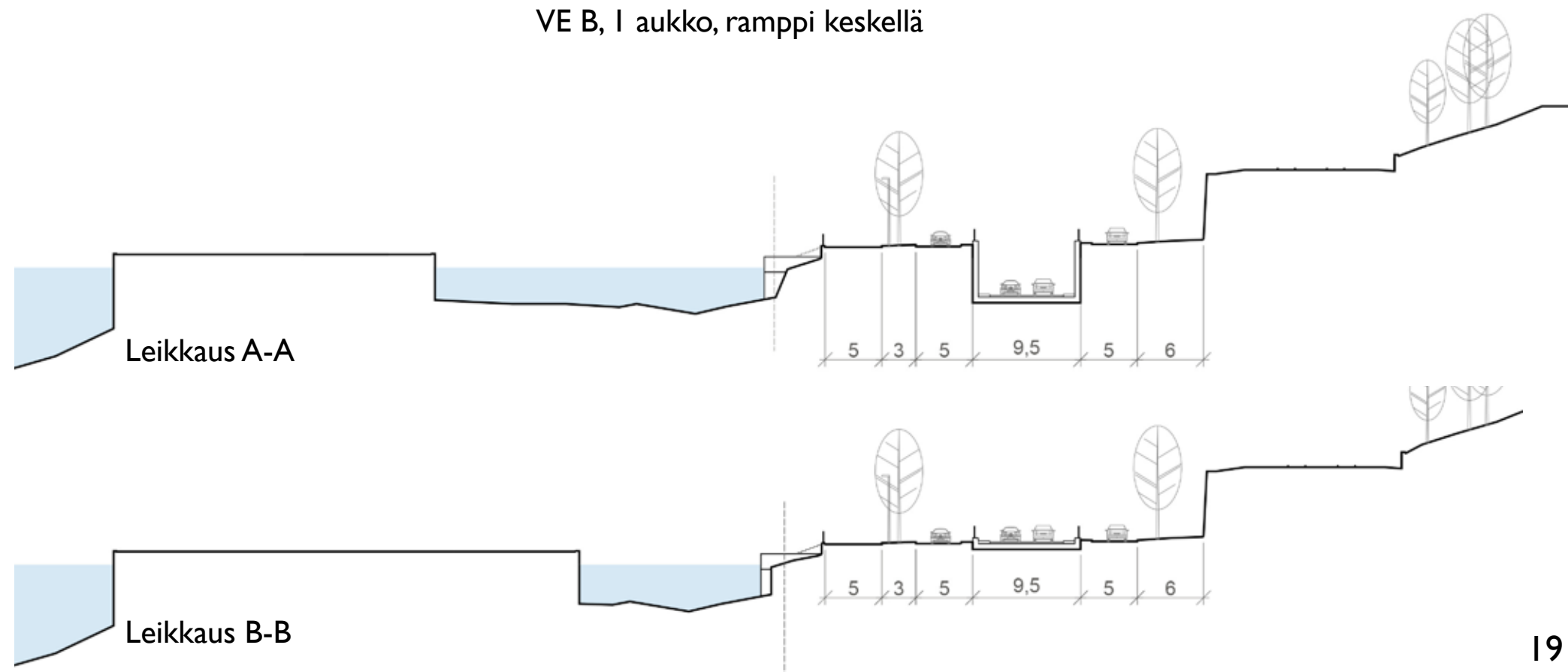


VE A, 2 aukkoa, rampit sivuilla



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

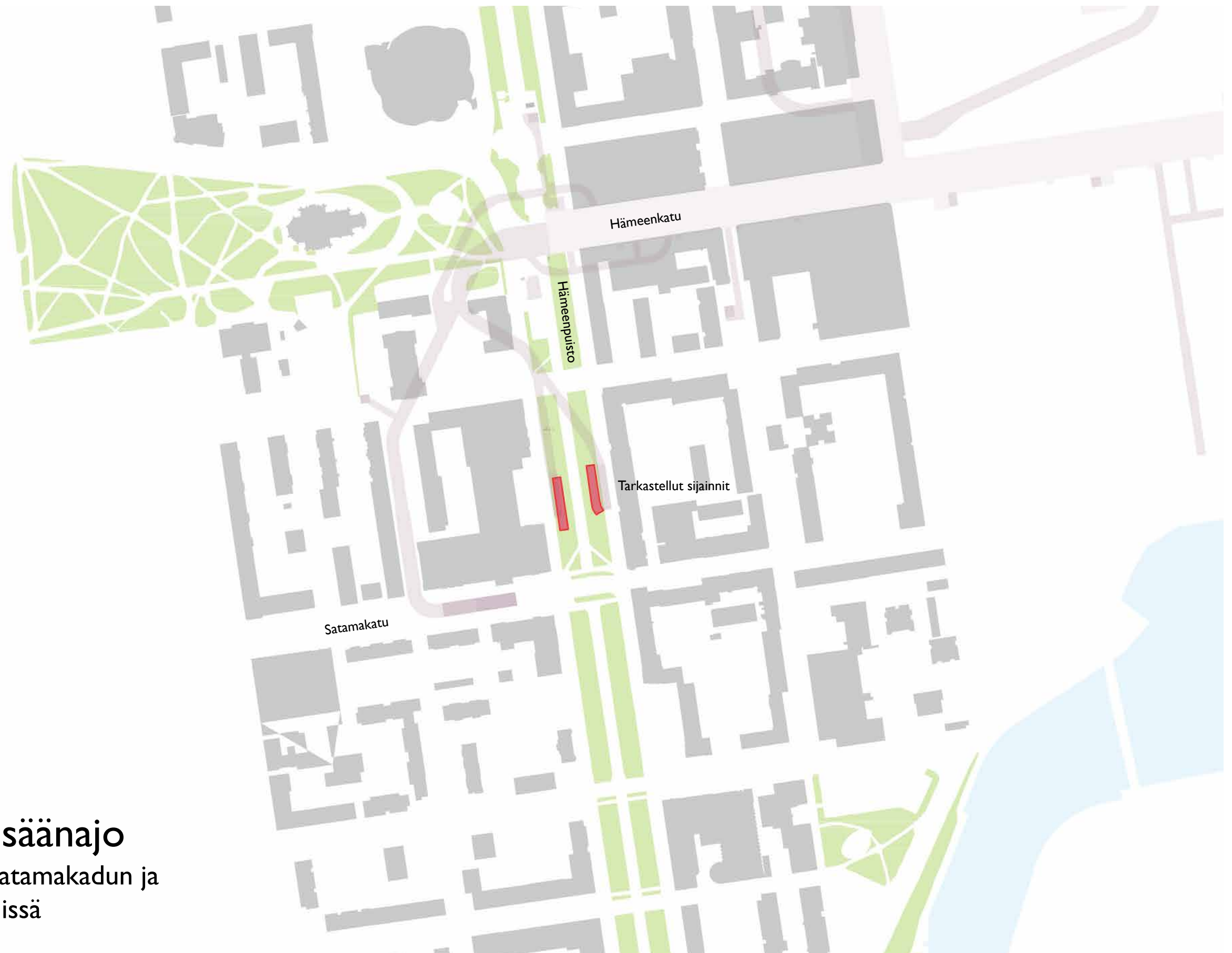


Paasikiventie, 1 aukko



Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satamakadun ja
Hallituskadun välissä





VE A, ilmakuvasovitus



VE B, ilmakuvasovitus

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



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 pienempinä.



VE B, nykytilanne

Sisäänajojärjestelyt punaisella katkoviivalla



VE B, työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.

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

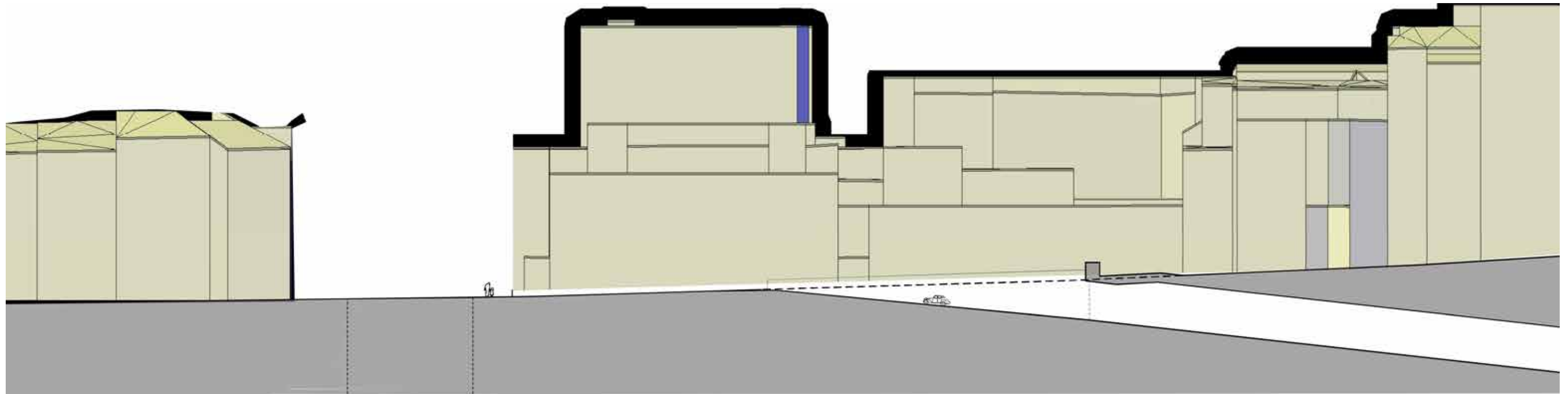


VE B, tavoitetilanne

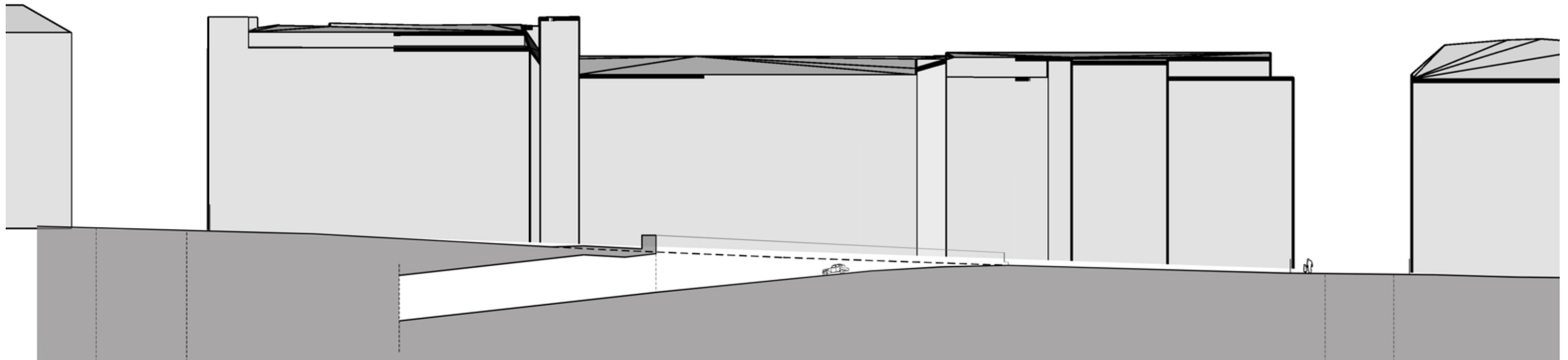
Työnaikaisen avokaivannon tieltä poistetut puut voidaan pääosin korvata uusilla tai mahdollisesti vanhat puut palauttaa entisille paikoilleen kahta puuta lukuun ottamatta. Kuvassa uudet puut pienempinä.

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



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



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

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



VE A ajoramppi kadun vierellä, näkymä teatterin lämpiöstä



VE B ajoramppi puurivien välissä, näkymä teatterin lämpiöstä

Eteläinen sisäänajo

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



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, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



Näkymä etelään



Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



Näkymä pohjoiseen



Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



Näkymä teatterin edestä

Eteläinen sisäänajo VE A

Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä



Näkymä Hämeenpuiston itäreunalta



Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



Ilmakuvasovitus



Eteläinen sisäänajo

Satakatu

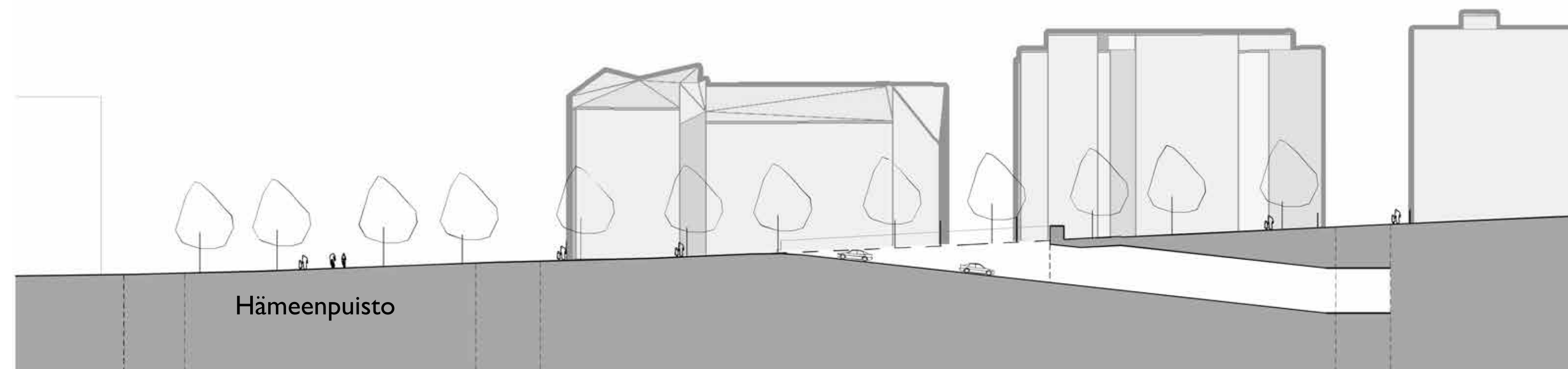
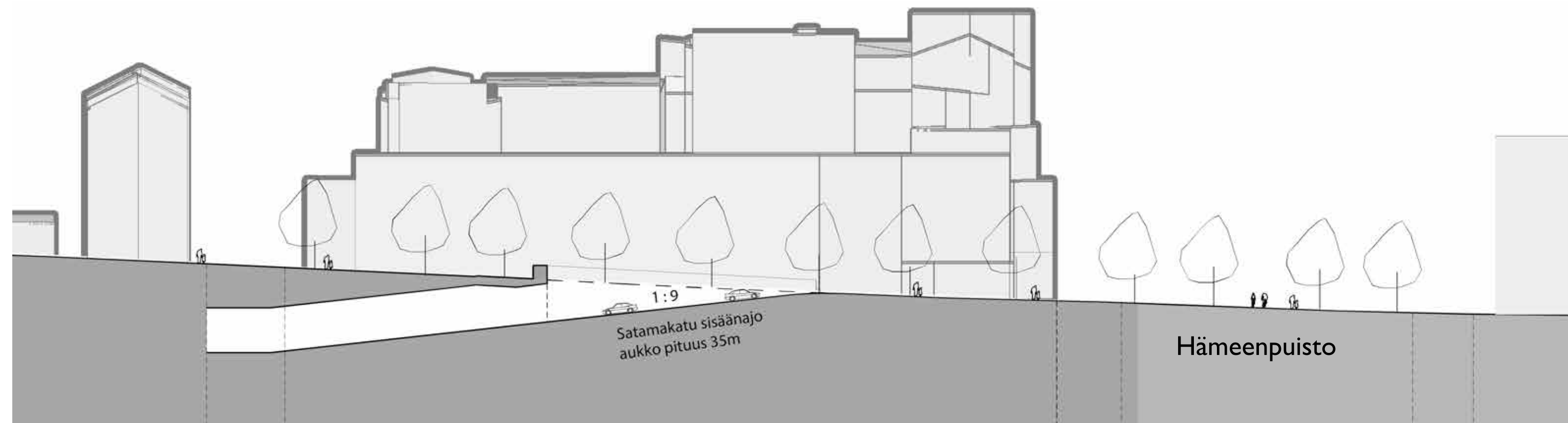
Nykytilanne



Sisäänajo, ramppi 1:9

Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



Eteläinen sisäänajo

Satamakatu



VE A lyhyt ajoramppi, 1:9



Näkymä Teatterin kulmalta länteen



Näkymä kohti Pyynikin harjua



“Eteläpuisto, VE A”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja
Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi





Ilmakuvasovitus



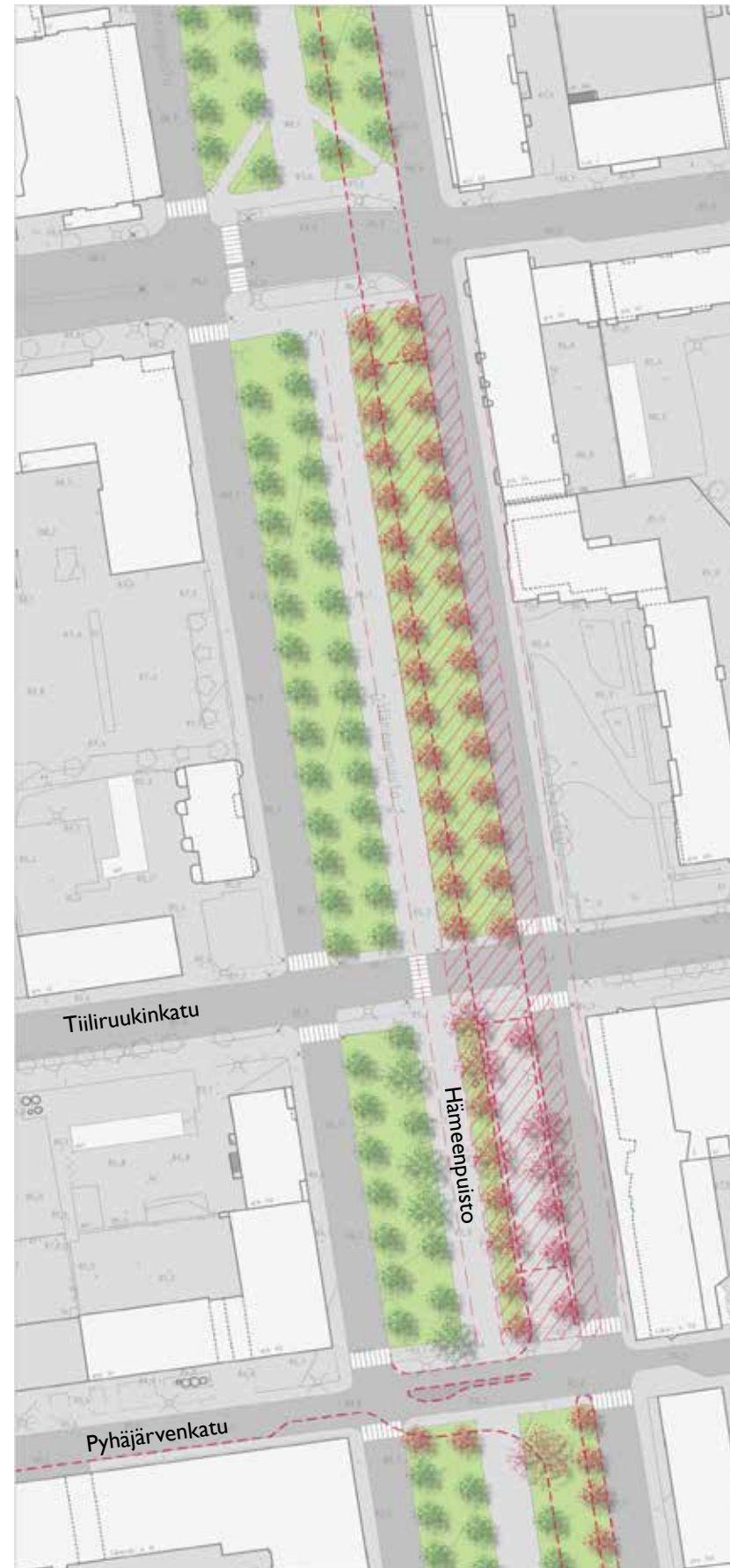
Lintuperspektiivi lounaasta kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto, VE A”



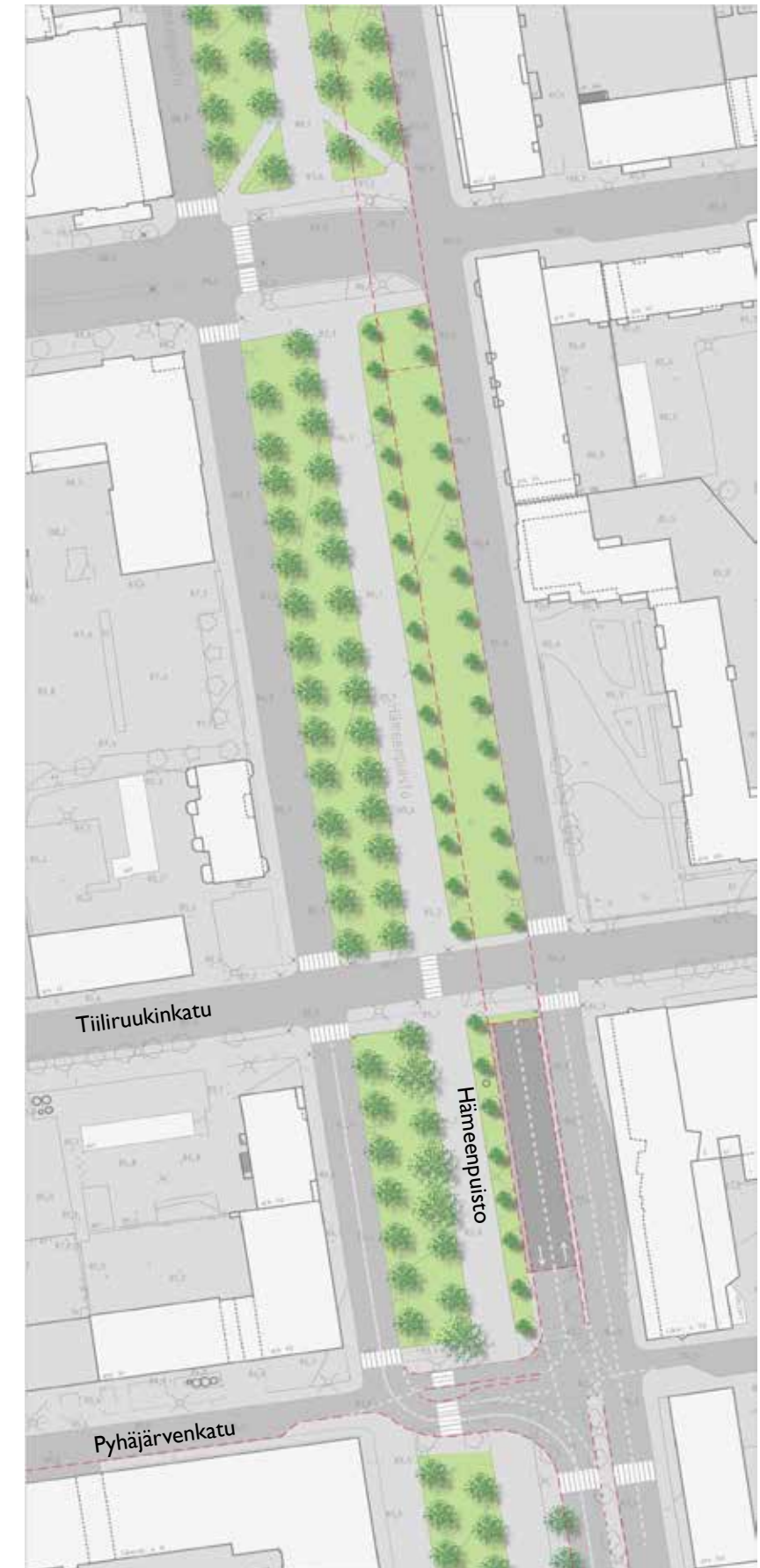
Nykytilanne

Sisäänajojärjestelyt punaisella katkoviivalla



Työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.

Avokaivannon vuoksi poistettavat tai siirrettävät puut punaisella



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.

“Eteläpuisto VE A”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi



Näkymä etelästä kohti sisäänajoa



Näkymä Hämeenpuiston itälaidan jalkakäytävältä kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto VE A”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi



Näkymä Hämeenpuiston läntiseltä ajoradalta kohti sisäänajoa



Näkymä puiston keskikäytävältä etelään kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto VE A”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi



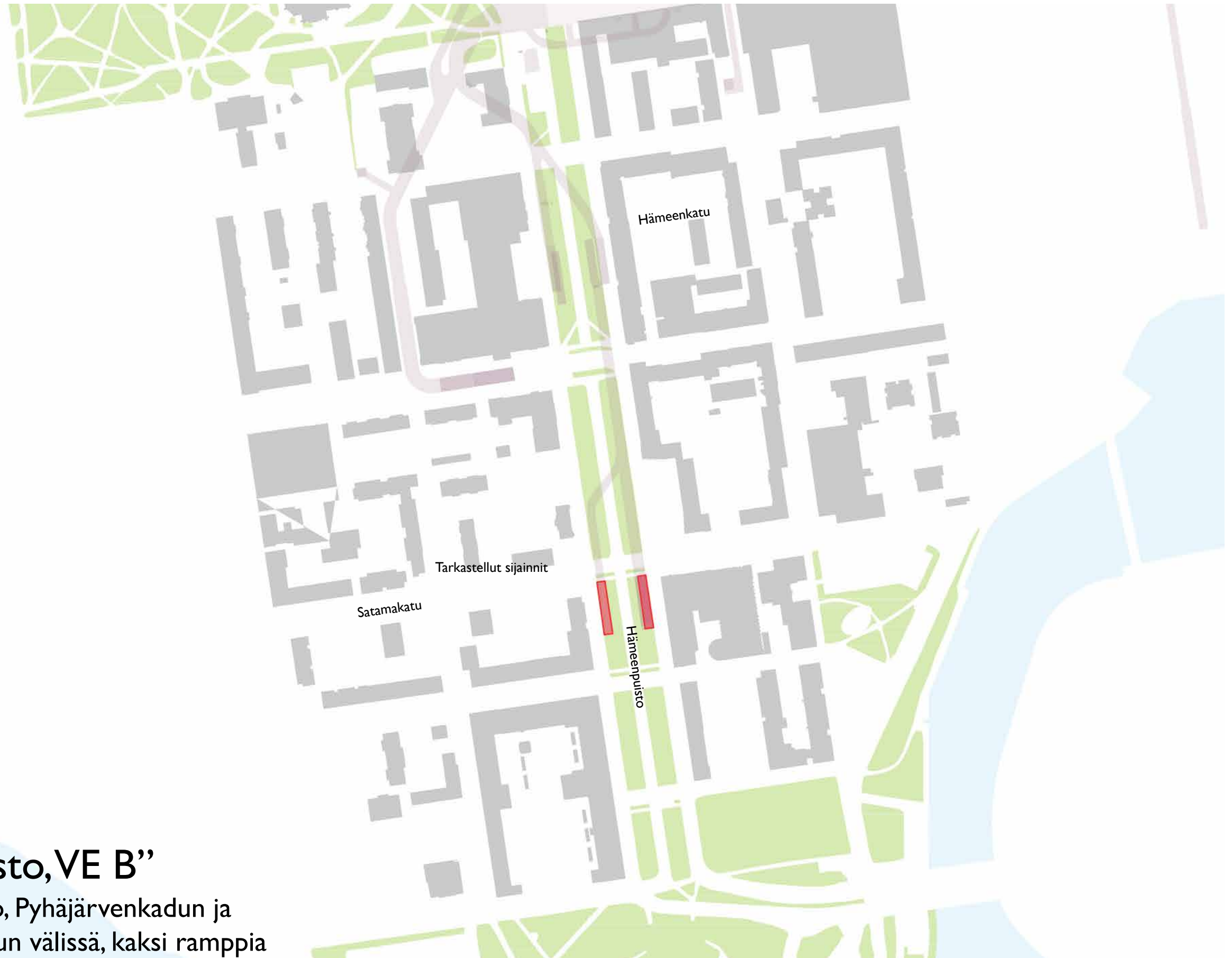
Näkymä etelästä kohti sisäänajoa



Näkymä Pyhäjärvenkadulta koilliseen kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto, VE B”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja
Tiiliruukinkadun välissä, kaksi ramppia



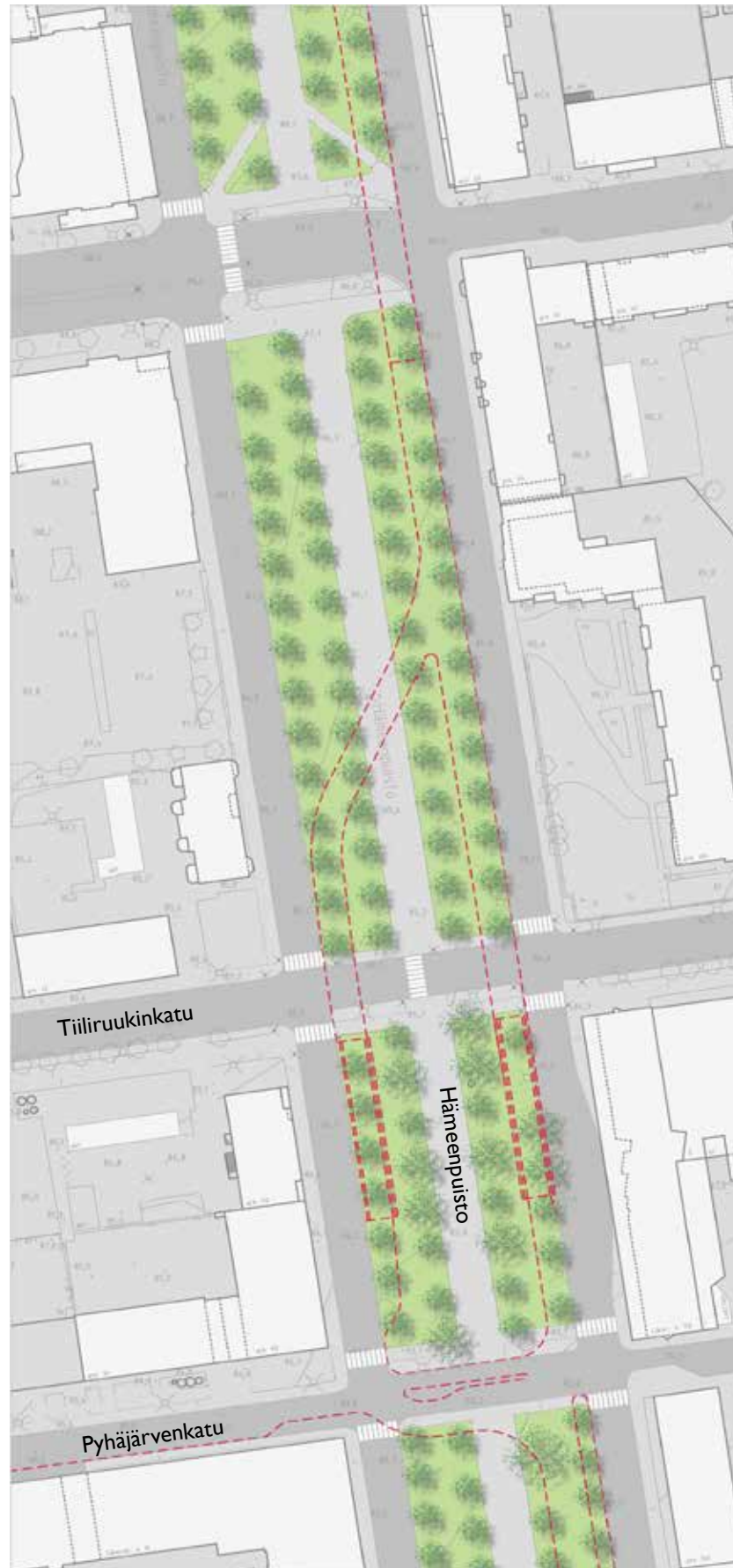


Ilmakuvasovitus



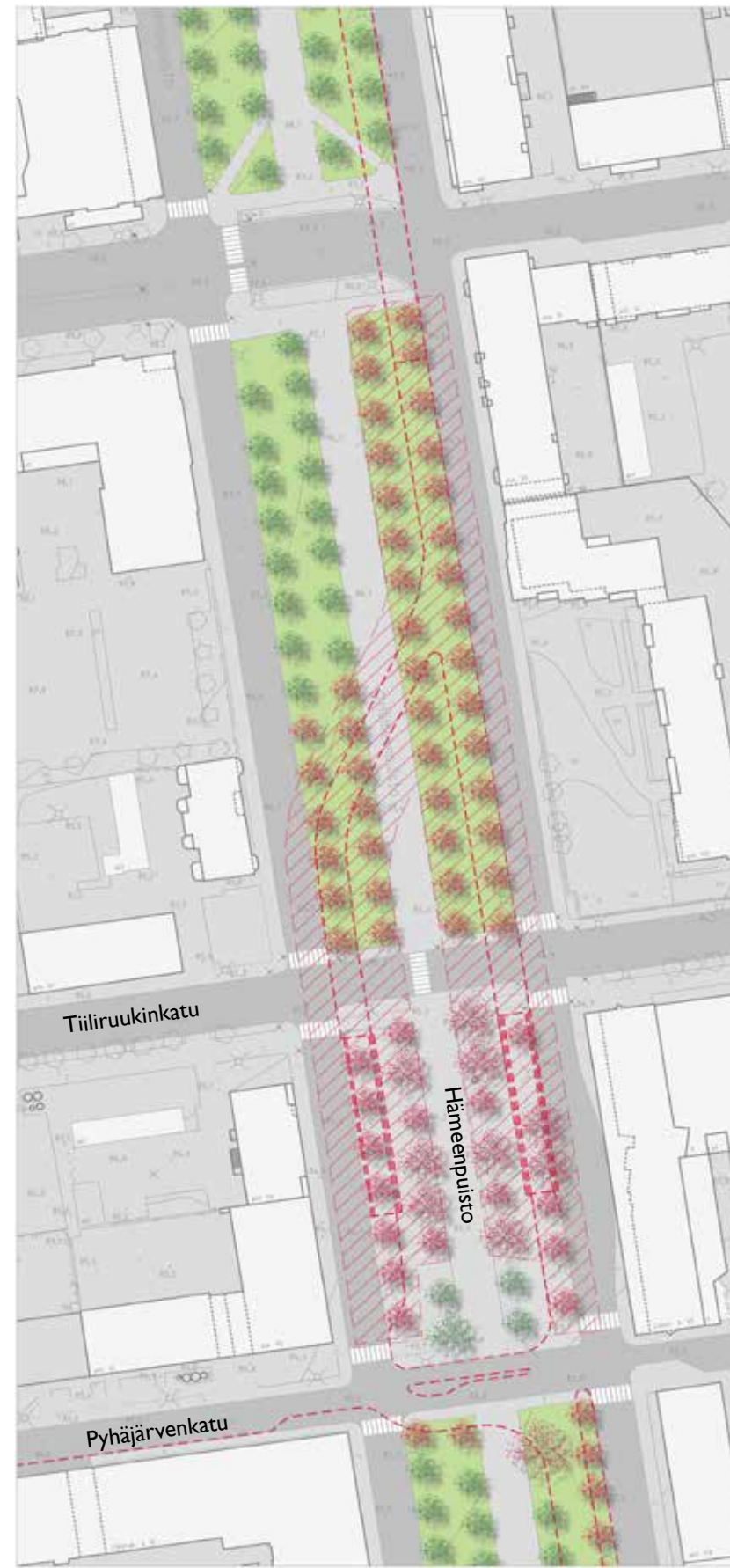
Lintuperspektiivi lounaasta kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto, VE B”



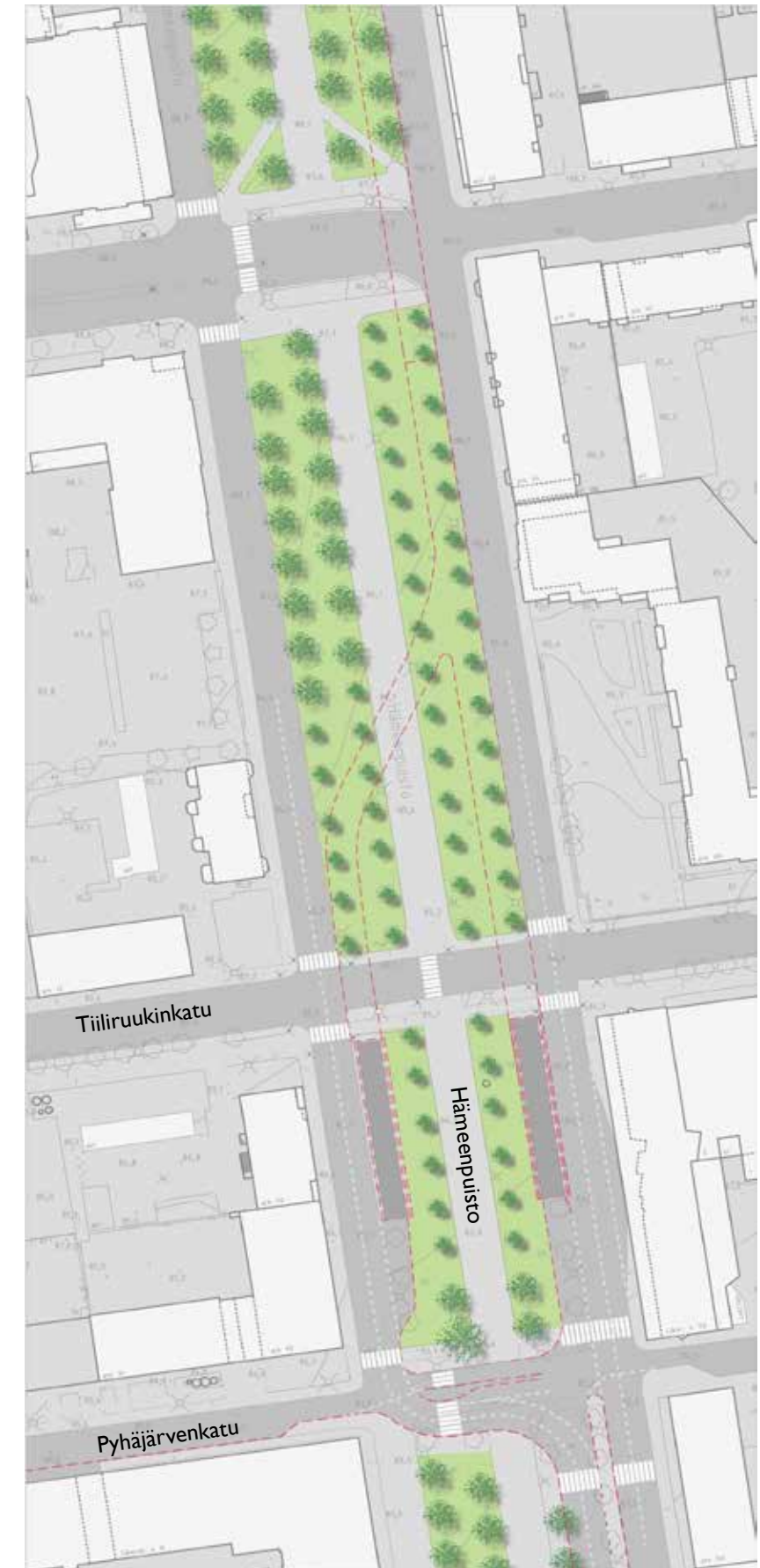
Nykytilanne

Sisäänajojärjestelyt punaisella katkoviivalla



Työnaikainen avokaivanto vinoraidoituksella.

Avokaivannon vuoksi poistettavat tai siirrettävät puut punaisella



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.

“Eteläpuisto VE B”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, kaksi ramppia



Näkymä etelästä kohti sisäänajoa



Näkymä Hämeenpuiston itälaidan jalkakäytävältä kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto VE B”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, kaksi ramppia



Näkymä Hämeenpuiston läntiseltä ajoradalta kohti sisäänajoa



Näkymä puiston keskikäytävältä etelään kohti sisäänajoa

“Eteläpuisto VE B”

Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, kaksi ramppia



Näkymä etelästä kohti sisäänajoa



Näkymä Pyhäjärvenkadulta koilliseen kohti sisäänajoa

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arvointi

Pohjoiset sisäänajovaihtoehdot



Pohjoinen sisäänajo VE A:
Hämeenpuisto, Satakunnanka-
dun ja Puuvillatehtaankadun
välissä



Pohjoinen sisäänajo VE B:
Hämeenpuisto, Satakunnanka-
dun ja Puuvillatehtaankadun
välissä



Paasikivenkatu VE A



Paasikivenkatu VE B

Eteläiset sisäänajovaihtoehdot



Eteläinen sisäänajo VE A:
Hämeenpuisto, Satamakadun
ja Hallituskadun välissä



Eteläinen sisäänajo VE B:
Hämeenpuisto, Satamakadun
ja Hallituskadun välissä



Eteläinen sisäänajo: Satamakatu



Eteläpuisto VE A:
Hämeenpuisto, Pyhjärvenka-
dun ja Tiiliruukinkadun välis-
sä, yksi ramppi



Eteläpuisto VE B:
Hämeenpuisto, Pyhjärvenka-
dun ja Tiiliruukinkadun välis-
sä, kaksi ramppia

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointi

	Pohjoiset sisäänajovaihtoehdot		Eteläiset sisäänajovaihtoehdot		Eteläpuisto VE A	Eteläpuisto VE B
Teema	Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaan­kadun välissä	Paasikivenkatu	Hämeenpuisto, Satamakadun ja Halli- tuskadun välissä	Satamakatu	Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi	Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, 2 ramppia
KAUPUNKIKUVA	Hämeenpuiston ilme muuttuu ramppien kohdalla huomattavasti. Ulompien puurivien vanhat puut joudutaan poistamaan kokoaan 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. Rampit ovat huomattavan pitkät ja niiden 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 risteys­kohdalla 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 näkyvät heikkenevät selkeästi. 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 ramppeihin 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 pystytään puistossa lieventämään hieman sijoittamalla istutuksia ramppien ympäristöön.	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 kiulu­maiseen tilaan itään päin nousevan kadun ja Näsinpuiston jyrkän pohjoisrinteen väliin. Ajoramppien läheisyyteen ei sijoitu asuin­tai työpaikkarakennuksia, joiden näkymiä sisäänajorampit oleellisesti heikentäisivät. Keskittämällä sisäänajo yhteen ajoramppiin sen vaatima tilantarve ja kaupunkikuvallinen hallitus­veuus pienenevät (VE B). 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).	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 epäjät­kuvuuskohdan 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 suojaisaksi ja intiimiksi puuston harventuessa. Hämeenpuiston itäpuolella on ajoramppien kohdalla asuinrakennuksia ja länsipuolella Tampereen työvänteatteri, jonka lämpiö on lähes ramppien kohdalla. Tuuhean puuston vaihtuessa suurelta osin betoni- ja teräsrakenteisiin, asfalttiin sekä avoimeen ajorampin suuaukkoon, heikke­nevät asunnoista ja lämpiöstä avautuvat näkyvät selkeästi. 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. Ramppeihin 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.	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 Pynikin mäntymetsä. Satamakadun eteläpuolella on asuinraken­nuksia. Sisäänajo tuo avoimen ajorampin suuaukon asuntojen näkymään, mutta tämä ei heikennä näkymää merkittävästi nykyti­lasta. Työmaavaihe avokaivantoinen saattaa heikentää nykyisten katupuiden elinolosuh­teita, mutta nämä puut ovat tarvittaessa korvattavissa uusilla.	Hämeenpuiston ilme muuttuu rampin kohdalla huomattavasti. Rampin pitkän työmaanaikaisen avokaivannon vuoksi kaksi itäisintä puuriviä joudutaan poistamaan Satamakadun ja Pyhäjärvenkadun väliseltä jaksolta. Tiiliruukinkadun ja pyhäjärvenkadun välisellä osuudella puusto on vanhaa. Itä­puolen puurivejä ei voida istuttaa uudelleen Tiiliruukinkadun ja Pyhäjärvenkadun välillä, joten puurivien katkeaminen aiheuttaa huomattavan epäjatkuvuuskohdan puiston kaksoispuuriveihin, jotka ovat keskeinen osa Hämeenpuiston ilmettä, puistokokonai­suutta ja historiaa. Rampin epäsymmetrinen sijoittuminen puistoon on ristiriidassa puis­ton selkeän symmetrian kanssa. Erityisen hyvin tämä on havaittavissa Tiiliruukinkadun ja Pyhäjärvenkadun välillä Hämeenpuiston itäreunalla missä puiston ilme on toispuo­leinen. Katukuvassa ajoneuvoliikenteen järjestelyt ja rakenteet nousevat hallitsevammiksi. Py­häjärvenkadun risteysjärjestelyt muuttuvat läntisen ajoradan siirtyessä keskikäytävän itäpuolelle etelään päin mentäessä. Tämä luo risteysalueelle ajoneuvoliikenteen vilkkaan solmukohdan, joka heikentää puiston keskikäytävän jatkuvuutta pohjois– ete­lä-suunnassa. Hämeenpuiston itäpuolella on ajorampin kohdalla hotelli. Tuuhean puuston vaihtuessa hotellista avautuvissa näkymissä ramppien kohdalla betoni- ja teräsraken­teiksi ja asfaltiksi, on ilmeistä, että näkyvät heikkenevät selkeästi. Sisäänajo aiheuttaa väistämättä suuren muutoksen Hämeenpuiston ilmeeseen Pyhäjärventien risteyksessä ja siitä pohjoi­seen. Puistojatkumon katkeamista ei pystytä lieventämään.	Hämeenpuiston ilme muuttuu ramppien kohdalla huomattavasti. Ramppien pitkien työmaanaikaisten avokaivantojen vuoksi lähes kaikki puut joudutaan poistamaan Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun väliseltä jaksolta ja n. 3/4 puista Tiiliruukinkadun ja Satamakadun väliseltä jaksolta. Tiiliruukinka­dun ja pyhäjärvenkadun välisellä osuudella puusto on vanhaa. Ensin mainitulla jaksolla ulompia puurivejä ei voida istuttaa uudellen., joten puurivien katkeaminen aiheuttaa huomattavan epäjatkuvuuskohdan puiston kaksoispuuriveihin, jotka ovat keskeinen osa Hämeenpuiston ilmettä, puistokokonaisuut­ta ja historiaa. Puiston keskiakselia vasten olevat sisemmät puurivit voidaan istuttaa uudelleen, mutta puusto harvenee huo­mattavasti kun kaksoispuurivit muuttuvat kahdeksi yksittäiseksi puuriviksi. Katukuvassa ajoneuvoliikenteen järjestelyt ja rakenteet nousevat hallitsevammiksi, kun molemmin puolin puistoa ajoneuvoille varattu tila levenee koko Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välisellä matkalla. Pyhä­järvenkadun risteysjärjestelyt muuttuvat läntisen ajoradan siirtyessä keskikäytävän itäpuolelle etelään päin mentäessä. Tämä luo risteysalueelle ajoneuvoliikenteen vilkkaan solmukohdan, joka heikentään puiston keskikäytävän jatkuvuutta pohjois– ete­lä-suunnassa. Hämeenpuiston itäpuolella on ajorampin kohdalla hotelli ja länsipuolella asuinrakennuksia. Tuuhean puuston vaihtu­essa rakennuksista avautuvissa näkymissä ramppien kohdalla betoni- ja teräsraken­teiksi ja asfaltiksi, on ilmeistä, että näkyvät heikkenevät selkeästi.

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointi

	Pohjoiset sisääna jovaihtoehdot		Eteläiset sisääna jovaihtoehdot		Eteläpuisto VE A	Eteläpuisto VE B
Teema	Hämeenpuisto, Satakunnankadun ja Puuvillatehtaan kadun välissä	Paasikivenkatu	Hämeenpuisto, Satamakadun ja Hallituskadun välissä	Satamakatu	Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, yksi ramppi	Hämeenpuisto, Pyhäjärvenkadun ja Tiiliruukinkadun välissä, 2 ramppia
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 Puuvillatehtaan kadun välisellä jaksolla.	Näsijärven rannasta voidaan kehittää laadukas yhtenäinen viheralue Onkiniemi-Mustalahden ja Ranta-Tampellan välille. Sisääna jo 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. Sisääna jorampit 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. Sisääna jorampin länsipuoliselle leveälle keskikaistalle voi sijoittaa pyöräpysäköintii ja siten parantaa kävelykaupungin edellytyksiä. Leveä keskisaareke helpottaa kadun ylittämistä jalan.	Puiston puukujanteiden ja nurmikaistojen välisellä alueella olevaa hiekkapintaista keskiosaa ei jouduta ajorampin vuoksi kaventamaan, mutta ramppi tuo ajoneuvoliikenteen melu- ja pölyhaittoineen lähemmäs keskiosaa, joka toimii puiston pääasiallisena kävely- ja oleskelualueena. Lisäksi uudet risteysjärjestelyt heikentävät keskiakselin jatkuvuutta. Puiston keskiosan virkistyskäyttö heikkenee selkeästi laadullisesti.	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. Lisäksi uudet risteysjärjestelyt heikentävät keskiakselin jatkuvuutta. Puiston keskiosan virkistyskäyttö heikkenee selkeästi laadullisesti.
KULTTUURI-YMPÄRISTÖ	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. Sisääna joilla on symbolinen ja kokonaisuusmitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta Esplanadista lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaisuusmitelmaa rikotaan voimakkaasti. Vaihtoehdossa B on vaikutusta pyritty lieventämään säilyttämällä kaksoispuurivit mahdollisuuksien mukaan. Vanhan puuston korvaaminen uudella ja puurivien siirtyminen sekä katkokset sisääna jojen kohdalla aiheuttavat kuitenkin siten, että ramppien vaikutusta kokonaisuudelle ei pystytä merkittävästi lieventämään.	Ei merkittäviä vaikutuksia. Muutos väylästä kaduksi on lähtökohtaisesti positiivinen. Sisääna jo ei vaikuta haitallisesti Näsinpuiston ja Särkänniemen kulttuuriympäristöihin, mutta muodostaa tässä avoimessa sijainnissa näkyvän kaupunkikuvallisen elementin. Ei merkittäviä vaikutuksia. Muutos väylästä kaduksi ja tilaa säästävä ramppiratkaisu ovat lähtökohtaisesti positiivisia. Sisääna jo 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 sisääna joravaihtoehdossa. Puistoon syntyy yhdelle jaksolle merkittävä kaupunkikuvallinen muutos, jonka lisäksi puistokokonaisuus kärsii huomattavasti. Sisääna joilla on symbolinen ja kokonaisuusmitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta kulttuurihistoriallisesta istutusalueesta lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaisuusmitelmaa rikotaan voimakkaasti. Vaihtoehdossa B vaikutusta on mahdollista pyrkiä lieventämään säilyttämällä kaksoispuurivit mahdollisuuksien mukaan. Katkokset puuriveihin sisääna jojen kohdalla aiheuttavat kuitenkin väistämättä sen, että ramppien vaikutusta kokonaisuudelle ei pystytä lieventämään.	Ei merkittäviä vaikutuksia.	Hämeenpuiston esplanadille on nykytilanteessa ominaispiirteistä kaksoispuurivien jatkuminen yhtenäisesti puiston laidoilla. Puistoaluetta katkaisevan ja kokonaisuutta häiritsevän vaikutuksen muodostaa Hämeenkadun kohdalla melko voimakas poikittainen liikenne. Uudet liikennejärjestelyt aiheuttaisivat Pyhäjärvenkadun risteykseen lähes vastaavan liikennesolmun. Ramppi sijoittuu tässä ehyenä säilyneelle jaksolle, missä osa puustosta on lisäksi vanhaa. Rampin myötä vanhat puut menetetään ja osa niistä ei ole lainkaan korvattavissa uusilla puilla. Puistoon syntyy yhdelle jaksolle merkittävä kaupunkikuvallinen muutos, jonka lisäksi puistokokonaisuus kärsii huomattavasti. Sisääna joilla on symbolinen ja kokonaisuusmitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta Esplanadista lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaisuusmitelmaa rikotaan voimakkaasti. Puiston kaksoispuurivien katkeamista ei pystytä lieventämään.	Hämeenpuiston esplanadille on nykytilanteessa ominaispiirteistä kaksoispuurivien jatkuminen yhtenäisesti puiston laidoilla. Puistoaluetta katkaisevan ja kokonaisuutta häiritsevän vaikutuksen muodostaa Hämeenkadun kohdalla melko voimakas poikittainen liikenne. Uudet liikennejärjestelyt aiheuttaisivat Pyhäjärvenkadun risteykseen lähes vastaavan liikennesolmun. Rampit sijoittuvat tässä ehyenä säilyneelle jaksolle, missä osa puustosta on lisäksi vanhaa. Rampin myötä vanhat puut menetetään ja osa niistä ei ole lainkaan korvattavissa uusilla puilla. Puistoon syntyy yhdelle jaksolle merkittävä kaupunkikuvallinen muutos, jonka lisäksi puistokokonaisuus kärsii huomattavasti. Sisääna joilla on symbolinen ja kokonaisuusmitelman eheyttä vähentävä vaikutus: kävely- ja virkistyspainotteisesta Esplanadista lohkaistaan osa ajoneuvoliikenteen käyttöön ja kokonaisuusmitelmaa rikotaan voimakkaasti. Puiston kaksoispuurivien katkeamista ei pystytä lieventämään.

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Arvioinnin lähtökohdat

Lähtökohtaisesti voidaan todeta, että maanalaisten tilojen sisäänajojen rampit vaikuttavat haitallisena muutoksena lähialueen kaupunkikuvaan, kulttuuriympäristöön ja virkistysarvoihin. 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.

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. Työnaikaisia vaikutuksia puustoon voidaan lieventää työmaan suunnittelulla, suojaamisella ja puuston ennakoivalla hoidolla.

Vaikutusarviossa on tarkasteltu sisäänajoja laatutasoltaan ns. perustasoisina. Ajoramppien korkeatasoisella toteutuksella (rakenteiden mittasuhteet, materiaalit, pinnoitteet, kaiteet, valaistus) voidaan lieventää kaupunkikuvallista haittaa. 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.

Vaihtoehtojen vertailu

Hämeenpuisto on tarkastelluista vaihtoehtoista sijoituspaikoista 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”.

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. Hämeenpuistolla on lisäksi virkistysarvoa.

Hämeenpuistoon esitetyt rampit muodostavat vaikeasti sovitettavan ja ristiriitaisen elementin valtakunnallisesti merkittävän kaupunkitilan arvojen kannalta. Ramppien rakentaminen työmaavaiheineen rikkoo puurivien eheyttä ja aiheuttaa merkittävästi arvokkaan puuston menetyksiä. Erityisesti Hämeenpuiston pohjoisessa sisäänajossa rampit ovat huomattavan pitkät, mikä voimistaa ratkaisun vaikutuksia. Lisäksi pohjoisessa vaihtoehdossa ramppien kaupunkikuvallista näkyvyyttä etelästä käsin korostaa pohjoiseen suuntaan kohoava maasto. Myös puustoon kohdistuvat vaikutukset ovat suurimmat Hämeenpuiston pohjoisessa vaihtoehdossa, jossa on säilynyt huomattava määrä vanhaa puustoa.

Kaupunkikuvallista haittaa katujen suunnasta tarkasteltuna on mahdollista erityisesti Hämeenpuistoon Satamakadun ja Hallituskadun välille sijoittuvassa vaihtoehdossa lieventää sijoittamalla rampit siten, että kaksirivisen puuston ulkokehä korvataan uudella puurivillä. Toisaalta mitä sisemmäs puistoon rampit sijoittuvat, sitä suurempi haitta muodostuu puistoakselin sisäiselle maisemalle ja virkistyskäytölle.

Satamakadun ja Hallituskadun välille sijoittuvassa vaihtoehdossa kaupunkikuvallista haittaa lisää ramppien sijoittuminen tärkeään sisätilasta (Työväen teatterin lämpiö) avautuvaan näkymään. Hämeenpuiston eteläisimmässä Eteläpuisto-vaihtoehdossa yhden rampin ratkaisu tuo huomattavan kaupunkikuvallisen epäjatkuvuuskohdan Hämeenpuistoon. Myös muuttuvat liikennejärjestelyt Pyhäjärvenkadulta etelään voimistavat epäjatkuvuutta.

Satamakadulla leveä katutila tarjoaa kaupunkikuvallisesti edullisen sijainnin rampin sijoittamiselle. Ympäristö kestää kaupunkikuvallisia muutoksia, ja alueeseen ei kytkeydy Hämeenpuiston kaltaisia merkittäviä kulttuurihistoriallisia tai virkistykseen liittyviä arvoja. Lännen suuntaan kohoava maasto korostaa sisäänajon näkyvyyttä, mutta toisaalta mahdollistaa lyhyemmän rampin avo-osuuden. Leveällä keskisaarekkeella voidaan myös parantaa ylityksen turvallisuutta.

Paasikiventiellä rampit sijoittuvat näkyvälle paikalle, rannan kehityvälle virkistysvyöhykkeelle, missä ne rajoittaisivat ranta-alueen ja Mustalahden kehittämistä. Alueelle ei ole huomattavia kulttuurihistoriallisia arvoja, mutta avoimessa maisemassa rampit ovat kaupunkikuvallisesti näkyviä. Idän suuntaan kohoava maasto korostaa sisäänajon näkymistä lännen suuntaan. Vaihtoehto, jossa rampit on yhdistetty, tarjoaa kaupunkikuvallisesti erillisiä ramppeja paremman ratkaisun ja lisäksi edullisemman lähtökohdan alueen jatkokehittämiseen.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että arvioituista vaihtoehtoista epäedullisin on Hämeenpuisto, johon kytkeytyy merkittäviä kulttuurihistoriallisia ja kaupunkikuvallisia sekä virkistykseen liittyviä arvoja. Vaihtoehtoista parhaimpana voidaan pitää Satamakadua, johon ei liity merkittäviä kulttuurihistoriallisia tai virkistykseen liittyviä arvoja ja jossa ympäristö kestää kaupunkikuvallisia muutoksia.

