

Kuka maksaa kaupungille 50 miljoonaa euroa kaatopaikasta?

YIT omistaa kokonaisuudessaan Ranta-Tampellaksi kutsutun, Tampellan teollisuusjätettä Näsijärveen kippaamalla syntyneen täyttömaa-alueen. Maanvaihtokirjalla ja maankäyttösopimuksella Tampereen kaupunki saisi tuosta täyttömaasta Näsijärvestä kiinni olevan pohjoisen kaistaleen (nyt kaupunki omistaa vain tien pohjaa). YIT:n ehtona maanvaihtoon on tunnelin rakentaminen.

Kaupungin oletetaan saavan omistukseensa tulevan kaistaleen rakennusoikeuden myyntituloina 50 miljoonaa euroa, jolla kaupungin on tarkoitus rahoittaa tunnelin rakentamiskustannuksia.

Kaupungille luvattu alue on kuitenkin sataprosenttisesti vanhaa Näsijärven ullappaa, johon puolen vuosisadan aikana on kipattu jopa 25 metrin paksuudelta Tampellan eri tuotantolaitosten teollisuusjätettä. Teollisuuskaatopaikkana toiminut alue vaatii maanvaihtoja ja syvätiivistystä ennen kuin se on rakennuskelpoista.

Alueen ympärille on suunniteltu kaivettavaksi kanava, joka erottaa sen omaksi saarekseen.

Maanvaihtokirjassa kaupunki vastaa saamansa alueen pilaantuneen maa-aineksen puhdistamisesta, alueen poikki kulkevan maakaasuputken siirtämisestä ja kanavan kaivamisesta. Ilman kallista maa-aineksen syvätiivistämistä kaupungin saamaa aluetta ei voida rakentaa. Vaihtokirja määrittelee myös sen, että YIT maksaa yhdyskuntarakentamisesta korvauksia vasta kun Rantaväylän tunneli on otettu yleiseen liikennekäyttöön.

Kanavan eteläpuolisen, radassa kiinni olevan alueen on sovittu jäävän YIT:n omistukseen ja rakentamiseen. Se on pääosin vanhaa mannerta, jota ei tarvitse tiivistää, ja on siksi helppoa rakentaa.

Pohjoinen, osin Tampereen kaupungin omistukseen suunniteltu alue, voisi suurten maanvaihto- ja tiivistyskustannusten vuoksi jäädä jopa kokonaan rakentamatta. Silloin sen laskennallinen 50 miljoonan hyöty kaupungille jäisi saamatta. Infran rakentaminen täyttömaalle on ongelmallista. Betonilaatoille rakennettu Arabianranta Helsingissä on tällainen kohde. Siellä jopa viemäriputkia joudutaan toistuvasti uusimaan kun maa alla elää.

TÄTÄ EI OLE KERROTTU

Tunneli tukkisi keskustan liikenteen



Jos nykyinen tunnelisuunnitelma toteutuisi, ruuhkautuisi liikenne keskusta-alueella merkittävästi. Suunnitelmassa toinen Näsinsilloista purettaisiin ja toinen päättyisi 20 km/h hidaskatuun. Silloin liikenne idästä kaupunkikeskukseen siirtyisi Satakunnansillalle, Hämeensillalle ja Itsenäisyydenkadulle. Lännessä tulevaa liikennettä siirtyisi Pirkankadulle ja Pispalan valtatielle. Kulkieksaan autolla kaupunkikeskuksesta itään tai länteen kukaan ei ajaisi tunnelin kautta.

Pitkätunneli-vaihtoehto yhdessä Ranta-Tampellan rakennussuunnitelman kanssa poistaisi Näsinsillat liikennekäytöstä käytännöllisesti katsoen kokonaan. Suunnitelmassa toinen silloista purettaisiin. Jäljellejäävä silta, joka johtaisi Ranta-Tampellan rakennusmassan täyttämälle alueelle, muuttuisi suunnitelmassa 20 km/h hidaskaduksi.

Tunnelin suuaukot sijaitsevat kaukana aktiivisesta kaupunkikeskuksesta, jonne pääosa liikenteestä kulkee. Kukaan ydinkeskustaan kulkevista autoliijoista ei siksi ajaisi tunnelin kautta. Kun Näsinsillat olisivat kokonaan poissa normaali-liikenteestä, pakkautuisi idästä tuleva autoliikenne Satakunnansillalle ja Hämeensillalle. Tampere palaisi kosken ylityksessä liikenteellisesti aikaan 1959-1977, jotka ovat Ratinan sillan ja ensimmäisen Näsinsillan avausvuodet.

Pormestariohjelmassa 2013-2016 lukee: "Hämeenkatu muutetaan Tammerkosken ja rautatieaseman välisellä alueella joukko- ja kevyenliikenteen kaduksi vuonna 2014". Tällä estyisi vielä Hämeensillankin kautta kulkeva itä-länsi-suuntaisen liikenne. Tammerkosken ylitykseen jäljelle jäisi vain Satakunnansilta ja Ratinan silta. On selvää, että ne ruuhkatuisivat äärimmilleen.

Pormestariohjelmassa Tampere kulkee myös kohti maanalaista laitostumista. Ohjelmaan on kirjattu: "Autopai-

kattomia taloja suunnitellaan. Keskustassa pysäköintialueita ohjataan maan alle ja pysäköintilaitoksiin". Kaupungin tavoite harmittuttaa keskustan yrittäjiä, kun heidän liikkeissään piipahtavien asiakkaiden pysäköintimahdollisuudet huononevat ja pysäköintimaksut nousevat. Maan alle vietyt laitokset monopolisoivat liikenteen ja pysäköinnin, sekä hidastavat autolla kulkevien asioita. "Tunnelisuunnitelmaa ei Tampereen liikenne eikä talous kestä", on erään keskustayrittäjän kommentti.

Ranta-Tampellan – nyt myös Onkiniemen – talomassojen rakennusmahdollisuudesta on tullut pääargumentti tunnelin rakentamiselle. Sanat "maankäytön kehittäminen, aluetehokkuus, uusi kerrosala, visio ja prosessi" toistuvat mantran tavoin suunnitelmien esitteissä. Nykyisiä kaupungin asukkaita niissä ei juurikaan muisteta. Tampereen kaupungin hyvinvointi on esitteissä sidottu tunnelin rakentamisen välttämättömyyteen.

Tammerkosken siltojen yli kulkee noin 100 000 autoa vuorokaudessa. Näsinsillan osuus on noin 40 000. Siitä reilu puolet on todellista läpikululiikennettä Santalahteen saakka. Läntisen kehätien valmistumisen myötä rantaväylän liikenne sujuu hämmästyttävän hyvin. Liikenne on ajoittain hidastunut klo 7.15-8.30 ja 15.30-18.00, mutta missään vaiheessa liikenne ei vuoden 2009 raportin mukaan kunnolla ruuhkaudu. Rantaväylän toimivuutta voidaan varmasti edelleenkin optimoida eri ratkaisulla.

Kosken ylityksessä palattaisiin liikenteellisesti aikaan 1959-1977 (Ratinan sillan ja ensimmäisen Näsinsillan avausvuodet)



Toinen Näsinsilloista purettaisiin ja rakennusmassan keskelle jäisi kapea 20 km/h hidaskatu. Suunnitelma lopettaisi Näsinsillan liikenteen käytännöllisesti katsoen kokonaan.



Nyt vilkas radan alikulku Särkänniemessä Mustanlahdenkadulle ja Hämeenpuistoon hiipuisi hidaskadun myötä. Myös hälytysajoneuvojen pääreitti Näsinsillan kautta itään häviäisi

Suunnitelmaa ei Tampereen liikenne eikä talous kestä

"Ranta-Tampella" on Näsijärveen kipattu teollisuuskaatopaikka



Vanhaan karttaan piirretty punainen viiva osoittaa nykyisen rantaviivan ja sininen viiva Kekkosentien paikan. Täytettyä aluetta on alettu kutsua nimellä "Ranta-Tampella", joka on entinen Näsijärveen kipattu Tampellan teollisuuskaatopaikka. Sen rannat ovat täynnä mm. teräsbetonista purkujätettä.

Se mitä kutsutaan Ranta-Tampellaksi oli puoli vuosisataa sitten Näsijärven aaltoja. Järvi ulottui silloin Porin rataan asti lahtena, joka täyttyi hiljalleen kun Tampella käytti sitä käsittelemättömän teollisuusjätteen kaatopaikkana lukuisten eri laitostensa tuotoksille. Radan ali kulkevaa tietä pitkin ajaneet autot kippasivat Näsijärveen miljoonia autokuormia jätettyä. Rantaviiva on siirtynyt yli kaksisataa metriä pohjoiseen.

Täyttömaakerroksen paksuus on enimmillään yli 25 metriä. Tuon täyttömaa-alueen rakentamisessa on kaksi perusongelmaa.

Alueella on maakerroksia joiden ongelmajätteiden raja-arvot ylittävät mm. PCB:n, lyijyn ja elohopean osalta. Ennen rakentamista vaadittujen maanvaihtojen määrän arvioidaan olevan satoja tuhansia tonneja.

Toinen ongelma on se, että maa ei ole rakennuskelpoista ilman syvätiivistystä. Tutkimuksissa alueen reunaliepeiden täytön on todettu olevan lähellä reunan sortumista. Vuoden 2008 raportin mukaan suurin mitattu penkereen painuma 16 kk oli 85 mm. Alueen täytön päälle on mahdollista rakentaa vain jos täyttö onnistutaan

syvätiivistämään ja järven puoleisen luiskan alta poistetaan pehmeät maakerrokset, kertovat tutkimukset.

Alueen täyttö vaihtelee paksuista liukuvista ja kokoonpuristuvista tuhakerroksista suuria teräsbetonisia purkupalasia sisältäviin kerroksiin. Suunniteltua suurta rakennusmassaa ei voida panna maanvaraisesti kellumaan täyttökasan päälle ja paalutus teräsbetoni- ja lohkarerostumien läpi on hankalaa.

Rakentamiseen tarvittavan maanvaihdon määrä on satoja tuhansia tonneja



Erittäin massiivinen rakennussuunnitelma 25 metriä paksun liukuvan täyttömaakan päälle. Rannan alue on suunnitelmassa irrotettu kanavalla omaksi saarekseen. Saareen on piirretty myös alueen korkein 55 m rakennus.

Tunnelin rakentamisen ongelmat ja turvallisuus

Muinais-Näsijärven vedet löysivät nykyisen Tammerkosken kohdalta heikoimman kohdan murtautuakseen kannaksesta läpi Pyhäjärveen yli 5000 vuotta sitten. Alueen pystyluskeinen, rakoileva ja rikkonainen kiviaines on myös vettävuotavaa. Pitkää tunnelia rakennettaessa olisi suuri mahdollisuus törmätä Näsijärvestä Pyhäjärveen johtaviin vesisuoniin.

Todellisia tunnelin rakennuskustannuksia ei kukaan tiedä. Espoon Leppävaaran 500 metriä pitkän Mestarin tunnelin rakentaminen maksoi noin 100 000 euroa metri. Jo tuolla kustannuksella Tampereen 2,3 km tunneli maksaisi 230 miljoonaa euroa.

Asiantuntija-arviot voivat mennä pahasti pieleen. Vuonna 2005 aloitetun Eurajoen Olkiluoto-3 ydinvoimalaitoksen rakentamishinnaksi arvioitiin alle kolme miljardia euroa ja valmistumisvuodeksi 2009. Nyt utopia-arvio on saada se valmiiksi vuonna 2016, kymmenellä miljardilla eurolla.

Espoon tunnelin toteutuneisiin metrikustannuksiin verrattuna Tampereen tunneli voisi hyvinkin maksaa 300 miljoonaa euroa tai enemmän.

Nykyistä rantaväylää ei myöskään voida poistaa – vaikka suunnitelmissa nyt niin on tehty Näsinsillat "hävittämällä" – koska merkittävä tunnelionnettomuus olisi ennemmin tai myöhemmin tilastollisesti väistämätön. Silloin varatietä tarvittaisiin.

Päivittäin kymmenet rekat kuljettavat Naistenlahden voimalaitoksen polttoainetta valtatie pitkin Santalahden suunnasta. Tunneli ei olisi polttoainerekoille kovin sovelias. Mont Blancin tunnelionnettomuuden aiheutti rekan palo, jossa lastina oli vain jauhoja ja margariinia. Kolaria ei tapahtunut, 39 kuoli. Tunnelin läpi virtaava ilma ja korkean lämpöarvon omaava lasti on tuhoisa yhdistelmä syytyttyään.



Todennäköisyys törmätä maan alla 2,3 km tunneliyoamaan matkalla Näsijärvestä Pyhäjärveen virtaavaan vesisuoneen on suuri. Talvinen kuva osoittaa kuinka Tahmelan/Pispalan rantavedet ovat täynnä lähdepurkaumia järvenpintojen 18 metrin korkeuseron voimalla.

Tunneli ei ole isetarkoitus. Sellaisia rakennetaan kun ei ole vaihtoehtoa. Nyt tunnelia suunnitellaan kulkemaan 2,3 km toisissaan kiinni olevien maantien ja radan alla. Tien ja radan rinnakkaisuus minimoi liikennemelun ja tärinän häiritsevän vaikutuksen kuin tie. Radan estevaikutusta tunneli ei poista. Läpikululiikenteen saisi ohitettua myös sillalla, joka kulkisi Ranta-Tampellan takaa Särkänniemen pohjoispuolelta Santalahteen. Alueiden rakentamista silta ei estäisi. Vaihtoehtona sitä ei kaupungin vertailussa mukana ollut.

Lisätietoja sekä linkit tutkimuksiin, raportteihin ja asiakirjoihin: www.databooks.com/tampere/tunneli



EI TUNNELIA Perus-suomalaiset toimivan Tampereen puolesta

Tunneli ei ole vetovoimatekijä. Keskusteluissa tunnelin vastustajia on verrattu Tampere-talon ja Särkänniemen vastustajiin pari vuosikymmentä sitten. Kyse on eri asiasta. Tampere-talo ja Särkänniemi ovat ainutkertaisia operatiivisen toiminnan keskuksia Tampereella. Tunneli puolestaan on vain vaihtoehto nykyiselle maantielle, kuljettaessa autolla 2,3 km Santalahdesta

Naistenlahteen. Ranta-Tampella ei myöskään ole "korallirannikko", joten sen yliarvostaminen ei ole argumentti tunnelille. Ja siltojen osalta Tampere ei voi palata vuoteen 1959, jolloin Tammerkosken yli kulki vain kaksi siltaa.

www.perustamperelainen.fi