

---

**MIELIPIIDE KAAVAAN 8676**  
**Diaarinumero TRE:2651/10.02.01/2017**

Urbaani Tampere ry ilmoittaa olevansa osallinen kaavaan nro 8676 ja lausuu hankkeesta tässä vaiheessa seuraavaa:

**ONKO HANKE VALTUUSTON ITSENSÄ ASETTAMIEN OHJELMIEN MUKAINEN?**

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn strategian 2030 mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta tulee kasvattaa vuoden 2005 40 prosentista vuoteen 2030 mennessä 50–60 prosenttiin. Samalla henkilöautomatkojen kulkutapaosuutta tulee vähentää vastaavalla määrällä eli 10–20%. Amuritunnelin kaavamateriaalissa arvioidaan, että kulkutapaosuudet eivät tule muuttumaan. Tunnelin päätehtävä on kuitenkin yksityisautoilun sujuvoittaminen.

Amuritunnelin suuaukon suunnitelmissa olevat Mustanlahdenkadun katkaisu, liikennevalojen optimointi tunnelista tulevan autovirran välittämiseksi ja lisäkaistat Hämeenpuistossa tulevat heikentämään kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta suuaukon ympäristössä ja Hämeenpuistossa. Alue on tiheästi asuttua ja autokanta suhteessa asukasmäärään on vähäinen, joten jalankulku on yleisin tapa liikkua. Hanke tulee hankaloittamaan tuhansien ihmisten päivittäistä liikkumista.

Amuritunneli on näin ristiriidassa strategian tavoitteiden kanssa sujuvoittaessaan yksityisautoilua kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella.

Ilmasto- ja energiastrategian yhteydessä valtioneuvosto linjasi, että yksityisautoilun määrän on lähdeittävä suurilla kaupunkiseuduilla laskuun. Amuritunnelin materiaaleissa sanotaan, että hanke ei vähennä yksityisautoilua. Amuritunnelihan onkin täysin uusi kulkuväylä, jonka ansiosta ei suljeta yhtä ainuttakaan tietä, eli autoilun kapasiteettia kasvatetaan. On tunnettu fakta, että mitä enemmän autoille on tilaa niin sitä enemmän se lisää autoilua, eli automäärien voidaan olettaa lisääntyvän.

**TALOUS**

Amuritunnelin ja Näsinkallion ETL:n hinta-arvio on tällä hetkellä 54 miljoonaa euroa. Hyöty-Kustannus-suhteeksi on laskettu suunnilleen 1,0. H/K-suhteessa on laskettu taloushyödyiksi autojen nopeutuneet matka-ajat, mutta kevyelle liikenteelle aiheutuneita matkojen pidennyksiä laskentakaava ei huomioi.

Myös onnettomuuskustannusten vähentäminen on laskettu taloushyödyksi. Missään ei ilmeisesti kuitenkaan eritellä, kuinka paljon vähemmän onnettomuuksia tunnelin alueella tapahtuu nykyiseen verraten, vai vähenevätkö ne todellisuudessa lainkaan.

On myös huomioitava, että autoilijan säästämästä muutamasta minuutista ei kukaan maksa oikeasti kenellekään mitään. Tähän laskennalliseen vääristymään ollaankin juuri puututtu

myös laskentamallin tuottaneessa LVM:ssä ja se on juuri uudistumassa paremmin totuutta vastaavaksi.

## **VAIHTOEHTOTARKASTELUT TEHTÄVÄ**

Noin 50-55 miljoonalla eurolla saisi 0,7 km autotunnelin sijaan esimerkiksi 5-6 km raitiotierataa pysäkkeineen, tai vaikkapa noin 6 km lisäraidetta kaupunkijunille sisältäen 8-10 uutta seisaketta. Tai sitten raha voitaisiin käyttää näiden raidehankkeiden osien ja autoilun kevyempien hankkeiden yhdistelmään, jolla todennäköisesti saataisiin samalla rahalla merkittävästi laajemmat ja pitkäikäisemmät hyödyt sekä autoliikenteelle, kestäväälle liikenteelle että myös maankäytölle, joka tuottaa kaupungille varmaa ja huomattavaa tuloa. Näin kalliissa hankkeessa on siis syytä selvittää kaikki eri vaihtoehdot ja eri vaihtoehtojen yhdistelmät. Erillisiä "ohituskaistoja" rahanjaossa ei nykyisten jakamattomien arvojen aikana pidä olla enää yhdellekään hankkeelle.

## **PUISTON LUONTEEN MUUTTUMINEN**

Amuritunnelin vaikutukset Hämeenpuistoon ovat myös suuret. Hämeenpuiston liikennemäärä kasvaa Satamakatu-Satakunnankatu välillä jopa 40%. Vaikka puita ei ainakaan tässä vaiheessa olla kaatamassa, muuttuu puiston luonne kasvavan liikenteen tuoman melun ja päästöjen myötä melko viihtyisästä esplanadista läpikulkuliikenteen ajoväyläksi. Samalla menetetään lopullisesti mahdollisuus kehittää Hämeenpuistosta Helsingin Esplanadin veroista virkistysaluetta. Huomattakoon, että Helsingissä vastaavaa esplanadia ollaan juuri muuttamassa kävelykaduksi toiselta laidaltaan (Pohjois-Esplanadi).

## **YHTEENVETO**

Amuritunneli nyt esitetyssä muodossaan on kaupungin julkilausutun strategian vastainen, Suomen ilmastostrategian vastainen, kulkutapaosuuskehityksen kannalta negatiivinen, tiheästi asutun kaupunginosan ilmanlaatua heikentävä ja melutasoa nostava, pilaa Hämeenpuiston kehittämisen potentiaalia, on kallis, ja jo vanhentuneiden kannattavuuslaskelmien perusteellakin vain juuri ja juuri kannattava. On selvää, ettei tätä hanketta tule viedä eteenpäin tähän asti annetuilla tiedoilla, eikä ilman laajoja vaihtoehtoisia taloustarkasteluja eri hankkeista tai niiden yhdistelmistä.