

## **Esitelmä aiheesta Tampereen ensimmäinen pikaraitiotiehanke 100 v sitten.**

Paikka Technopolis, Enqvist-sali, keskiviikkona 01.04.2015. Esitelmöitsijänä toimittaja Tuomo Koivisto. Esitelmän jälkeen omakustanteinen lounas Technopoliksen ravintolassa.

**Toimittaja Tuomo Koivisto:**

# **Tampereen ensimmäinen pikaraitiotiehanke**

**Tampere on vuosisatojen kuluessa noussut monissa mittauksissa Suomen ykköskaupungiksi useillakin eri elämän alueilla ja sitä pidän merkittävänä saavutuksena. Pienestä muutaman sadan asukkaan Tammerkosken kylästä se on kasvanut yli 200 000 asukkaan merkittäväksi vaikuttajaksi ja monella tapaa myös suunnannäyttäjäksi Suomessa.**

Uudistukset ja suuret muutokset ovat kautta ihmiskunnan aina nostattaneet laineita puolesta ja vastaan ja niin tulee käymään jatkossakin. Niistä mielipiteistä löydetään kuitenkin se kultainen keskitie, jolla tätäkin kaupunkia on rakennettu. Aikanaan 1920-luvulla nykyistä Hämeensiltaa arvosteltiin sen suunnattomasta leveydestä ja kuinkas on käynytkään. Sen suunnittelija oli varsin kaukonäköinen. Ensimmäisen Näsijärven rantaa hipovan Rantatien rakentamisen aloittaminen Mustanlahden rautatiesillalta OTK:n tulitikkutehtaan ohitse etenevän, silloisen Ylöjärventien, rakentaminen sai Pispalan Rantakylän asukkaiden tunteet kuumentumaan. Upea uimaranta jäi tien alle ja se osaltaan oli vauhdittamassa Puutyö Uran konkurssia. Verkatehtaan purku sai valtavasti valtakunnallista julkisuutta, samoin kävi Hämeenkadulla Kauppahallin virastotalon purkusuunnitelmien suhteen. Näsinneulan rakentaminen sai sekin melkoisen arvosteluryöpyyn, mutta mitä jos sitä ei tänä päivänä siinä olisi. Se on tuonut markkoja ja euroja tamperelaisille ja vienyt Tamperetta matkailukohteena lähes kaikkiin maailman kolkkiin.

Rantaväylän tunnelin rakentamispäätös oli viimeisin suuri ratkaisu ja nyt sitä vastustaneetkin ovat sopeutumassa sen rakentamiseen. Demokraattinen päätös, vaikkakin totutusta poikkeavalla tavalla. Mikä on lopputulos, se nähtäneen muutaman vuoden kuluttua.

Yksi 1900-luvun alun suurista hankkeista Tampereella oli raitiotien rakentaminen kaupungin laidalta toiselle. Se rakentamisesta ei käyty ainakaan julkisuudessa oikeastaan minkäänlaista kiistaa, mutta niin vain kävi, että vuosikymmeniä hankkeena ollut merkittävä liikenneratkaisu jäi lopulta viemättä silloin päätöksen. Nyt vuosikymmeniä myöhemmin tuo hanke on nykyaikaan jalostettuna noussut vahvasti esille ja kun yhtenä edellytyksenä sen rakentamiseksi olleelle Rantaväylän tunnelille näytettiin vihreätä valoa, on todennäköistä, että raitiovaunut täällä tullaan näkemään. Se on ehkä jotain lohtua rollikoita vielä tänne kaipaaville.

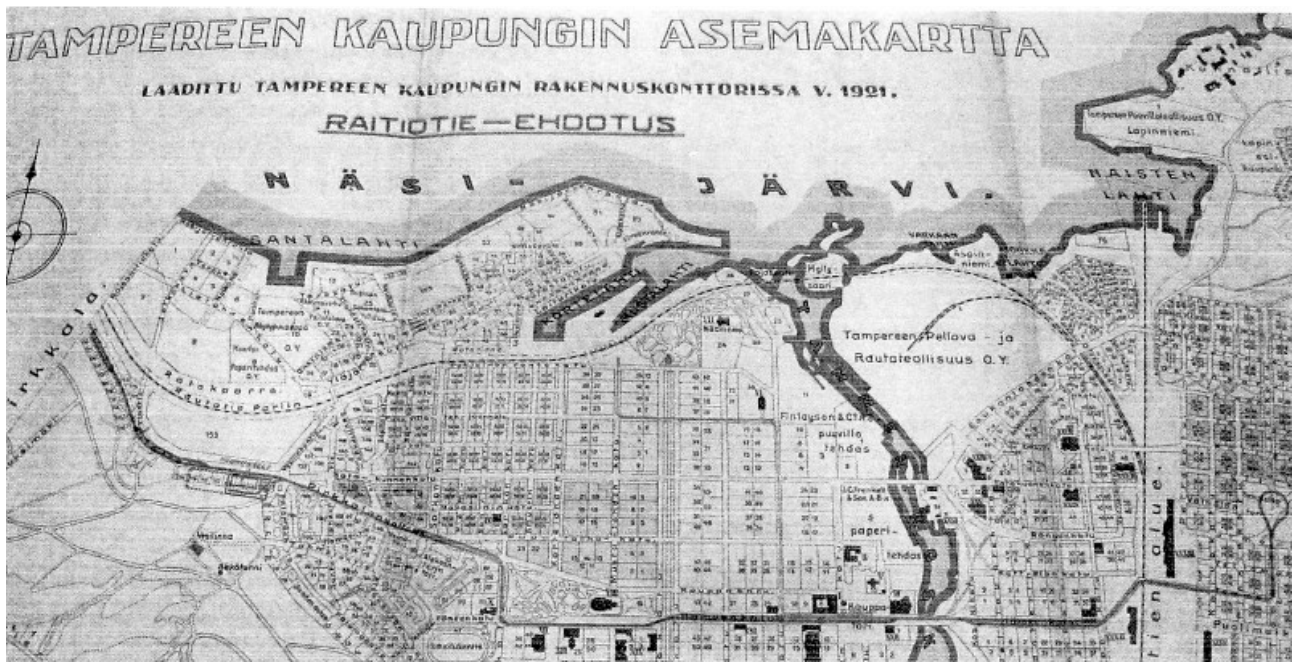
Kun raitiotiehanke nousi Tampereella sen rakentamiseksi nimetyn komitean nimeämisen yhteydessä, Suomessa oli kolme kaupunkia, joissa tuo ratkaisu oli jo tehty ja liikennöinti niillä alkanut. Kysessä olivat Helsinki, Viipuri ja Turku. Helsinki oli jo tuolloin suomalaisittain suurkaupunki, Turku samaa kokoa kuin Tampere, vajaat neljäkymmentätuhatta asukasta, mutta niin vain piti raitiotie saada.



Tampereen teknillisen Seuran lehdessä v. 1912 julkaistu piirros. Vaunun takasillalla seisoo arkkitehti Birger Federley ja koniksi on kuvattu hankkeen puuhamies, insinööri Magnus Lavonius.

Valtuuston nimeämässä komiteassa vuonna 1907 olivat mukana muun muassa vuorineuvos Magnus Lavonius, arkkitehti Birger Federley, rahatoimikamarin sihteeri K. J. Karlsson ja kauppias Rudolf Winter. Nimekästä joukkoa, jotka määrättiin tutkimaan hankkeen realistisuutta, mahdollisia reittivaihtoehtoja ja sitäkin tärkeää kysymystä, että jätetäänkö rakentaminen kunnan vai yksityisen yritteliäisyyden käsiin.

Ensimmäisessä reittiehdotuksessa Tammelantori olisi ollut toinen päätepiste ja toinen olisi sijainnut Pirkkalan valtatiellä kaupungin rajalla eli siis Rajaportilla, josta länteen päin alkoi se oma valtakuntansa. Kaiken kaikkiaan tässä alkuvaiheessa tehtiin kolme reittiehdotusta, joista yhdessä se olisi käväissyt myös pohjoissatamassa eli Mustassalahdessa. Laivathan toivat maakunnan väkeä suurkaupunkiin Virroilta, Ruovedeltä ja Kurusta. Olisikin ollut polleeta hypätä heti satamassa ratikan kyytiin ja kertoa sitten siitä ihmeestä kotiväelle. Kyllä olisi ihmettä ihmetelty.



*Reittiehdotus Tammelantorilta silloisen Pirkkalan rajalle.*

Winter teki näihin ehdotuksiin oman vastalauseensa vuonna 1909. Hän näki järkeväksi reitin vetämisen Pispalaan saakka. Byrokratian rattaat pyörivät kuitenkin tuskallisen hitaasti. Vasta vuoden 1913 lopulla Winterin ehdotus yksimielisesti hyväksyttiin silloisessa komiteassa Winterillähän oli tuolloin Epilässä sijainnut Tampereen Tapetteitehdas ja myöhemmin väritehdas. Tuo yksimielisyys ei kuitenkaan paljoakaan painanut, sillä seuraavan vuoden alussa kaupunginvaltuusto käveli tämän päätöksen ylitse. Se totesi kaupungin rajan olevan se ehdoton päätepiste perustellen päätöstään sillä, että "*pispalalaisista ei ole mitään hyötyä pieninä veronmaksajina*". Saattoi olla näinkin, mutta se olisi voinut sanoa toisinkin.

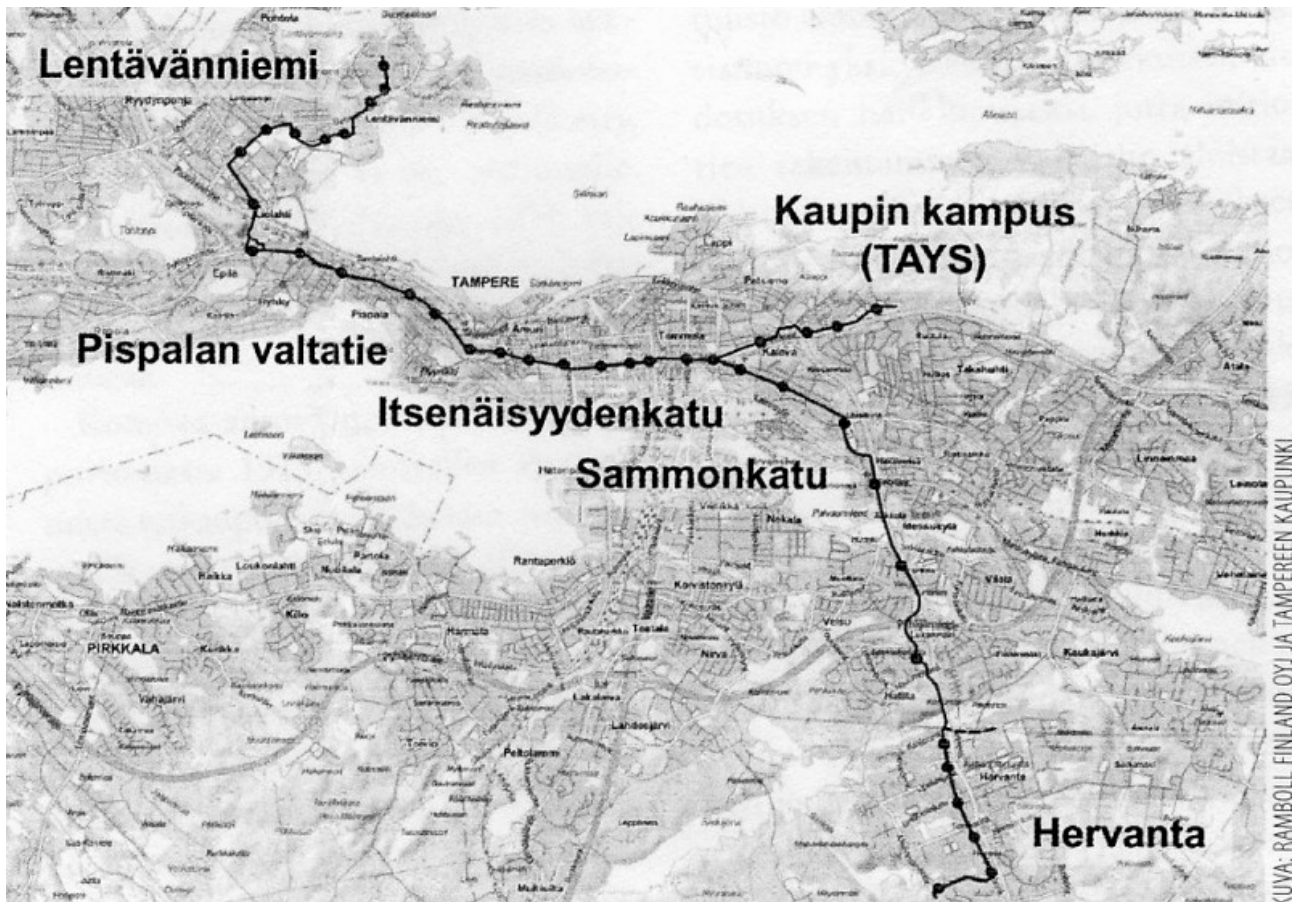
Raitiotie olisi tarkoitettu ainoastaan henkilöliikennettä varten. Esillä oli kuitenkin myös Frenckellin ja Kattohuopatehtaan eli Takon puutavarakuljetukset samoilla raiteilla. Tämä jäi kyllä keskustelun tasolle. Työvoimana henkilöliikenteen hoitamiseksi olisi tarvittu ainakin 38 kuljettajaa ja konnaria sekä heidän lisäksi kolme raiteiden puhdistajaa. Ja tietysti myös toimitusjohtaja.

Sanotaan, että kun asiat pitkistyvät niin ne myös mutkistuvat. Tässä hankkeessa kävi näin. Ensimmäinen maailmansota oli Suomessakin taloudellisesti kireää aikaa. Eikä kansalaissodan kuukaudet juurikaan vieneet ajatuksia raitiotien rakentamisen suuntaan. Mittava hanke raukesi ja sen päätepiste sillä kertaa saavutettiin kesällä 1929, jolloin valtuusto päätti lakkauttaa sähköraitiotietä valmistelleen valiokunnan. Suuresta ajatuksesta tähän tilanteeseen ehti siis kulua 22 vuotta.

Tuo hanke siis hautautui, mutta eipä sittenkään ehkä lopullisesti. Reippaasti yli seitsemänkymmentä vuotta myöhemmin se pulpahti jälleen esille. Syitä oli useitakin ja yhtenä tärkeimpänä se, että toimiva, tehokas ja taloudellinen joukkoliikenne on yksi niistä peruspilareista, jotka tukevat menestyvää kuntakeskusta. Tamperehan oli nyt menestyvä kuntakeskusta ja suunnitelmat vielä suuremmasta Suur-Tampereesta olivat mietinnässä. Tampereella on nyt siis lähdetty toistamiseen

hankkeeseen, jonka ensimmäinen yritys päättyi lähinnä ulkopuolisiin häiriötekijöihin ja tietysti myös tuohon jo mainitsemaani loputtoman pitkään valmistelu-aikaan.

Nyt lisää joukkoliikennetehokkuutta ollaan hakemassa kaupungin laidalta toiselle kulkevalle raitiotieliikenteelle. Joskus sentään ne legendaariset rollikatkin vilahtavat vielä keskusteluissa, mutta ne jäävät episodeiksi Tampereen liikennehistoriassa. Kaupungin liikennehistoriassa ne ovat kuitenkin mielenkiintoinen ja vuosikymmeniä kestänyt episodi.



*Vuonna 2011 tehty suunnitelma Hervannasta Lentävänniemeen.*

Vuonna 2011 tehtiin jo alustava yleissuunnitelma linjalle Hervannastasta keskustan läpi Lentävänniemeen. Nyt myös linjaus Pispalan läpi kulkevasta reitistä oli esillä. Enää siellä ei ollut niitä köyhiä veronmaksajia, joista ei olisi mitään hyötyä kaupungille. Tässä linjauksessa on huomioitu väestön ja työpaikkojen sijainti sekä täydennysrakentamisen mahdollisuudet. Hervanta laajenee, samoin Lielahden Niemen ja Lentävänniemen alueet ja asukkaita saa myös uudistuvat Rantakylä ja Santalahti. Näin se tulee aikanaan kuljettamaan vuorokaudessa noin 40 000 matkustajaa, joka olisi puolet Helsingin vastaavasta. Lopullista reittiviilusta käydään vielä Pispalan valtatie ja Rantaväylän osalta, johon tämä viime vuoden lopulla alkanut tunnelirakentaminen tuo sitten päätöksenteon hetkellä oman painoarvonsa.

Kapean Pispalan valtatie mahdollinen hyödyntäminen tulisi olemaan ratikankin sillä liikkua perin haasteellista, mutta ei mahdotonta, sanovat asiantuntijat. Jo 1950-luvun lopulla, jolloin autoliikenne oli vain pieni ripaus nykyisestä, valtatie katsottiin varsinkin Pispalan ahteen kohdalla

vaarallisen vilkkaaksi. Se taisi olla kyllä hivenen liiottelua. Mitä nyt sitten kun autojen päivittäinen luukumäärä silläkin valtaväylällä on moninkertaistunut. Siihen samaan väylään pitäisi sitten ehkä vielä sovittaa raitiotie kiskoineen.

Kaiken suunnittelun ohessa ehkä joku viisas miettii syvällisiä. Mistä rahat tähän ja muihinkin Tampereen suuriin ja mittaviin hankkeisiin. Rantaväylän tunneli on ehdottomasti Tampereen kaikkien aikojen kallein hanke. Ratikka tarvitsee sekin kymmeniä miljoonia valtion tuesta huolimatta. Ei epäilystäkään, etteikö rahaa löydy. Maksajina oman osansa näihin antavat valtio, veronmaksajat ja sijoittajat.

Asiat ja ratkaisut niihin siis etenevät ja kolmen-neljän vuoden kuluttua nähdään, päästäänkö pikaraitiohankkeesta tällä kertaa konkretiaan.

Teksti: Tuomo Koivisto

Aihekuvat esitelmäaineistosta

Henkilökuva: Jorma Hautala

