



MUISTIO

Projekti Hämeenkadun katu- ja rakennussuunnittelu
Asiakas Tampereen kaupunki
Muistio Työpaja 2.3.2016 klo18-20
Päivämäärä 15/03/2016
Laatinut Venla Pesonen, Riku Jalkanen

1. Lähtökohtia

Työpajan tavoitteena oli tiedottaa suunnittelutilanteesta, kysellä osallistujien näkemyksiä Hämeenkadun katusuunnitelmaluonnoksista ja kerätä tarpeita ja toiveita yksityiskohtaisen suunnittelun pohjaksi.

Työpajan antia hyödynnetään suunnittelussa.

2. Osallistujat

Työpajaan kutsuttiin eri sidosryhmien edustajia seuraavista käyttäjäryhmistä:

- ALVARI, Tampereen keskikaupungin sähköpostilista asukkaille
- Lasten parlamentti
- Mannerheimin Lastensuojeluliiton Tampereen osasto ry
- Nuorisovaltuusto
- Tampereen yliopiston ylioppilaskunta
- Tampereen ammattikorkeakoulun opiskelijakunta
- Tampereen teknillisen yliopiston ylioppilaskunta
- Urbaani Tampere ry
- Tampereen vammaisneuvosto
- Tampereen Seudun Näkövammaiset ry
- Tampereen vanhusneuvosto
- Tampereen kansalliset seniorit ry
- Mummon kammari
- Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry
- Suomen liikenneliitto SULI ry
- Tampereen polkupyöräilijät
- Tampereen Taksiautoilijat ry
- TKL
- Väinö Paunu Oy
- Länsilinjat Oy
- Linja-autoliitto ry/Sisä-Suomen osasto
- Tammerkosken yrittäjät ry
- Tampere tunnetuksi ry
- Tampereen kauppakamari
- Tredea Oy
- Tampereen kaupungin tapahtumatoimisto
- Tampereen ev.lut. seurakunta
- Tampereen Teatteri
- Media (Aamulehti, Tamperelainen, SuurTampere, Yle Tampere)
- Tampereen kaupungin & Raitiotieallianssin edustajia



Työpajaan osallistui 25 henkeä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

Käyttäjryhmät	
6 keskustan alueen asukasedustajaa	
Mannerheimin Lastensuojeluliiton Tampereen osasto ry	Kaija Reiman-Salminen
Nuorisovaltuusto	Jone Korpi
Tampereen vammaisneuvosto	Sirpa Virtanen
Tampereen vanhusneuvosto	Tuija-Leena Juutilainen
Tampereen Seudun Näkövammaiset ry	Annami Poivaara, Annamari Tuominen
Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry	Lasse Tuli
Tampereen Polkupyöräilijät ry	Heikki Kerppilä, Sakari Kestinen
Tampere tunnetuksi ry	Liina Kangas
Tampereen kaupunki ja konsultti	
Tampereen kaupunki	Jaana Kalliolaakso, Timo Seimelä, Ulla Tiilikainen, Antti Haukka, Heljä Aarnikko
Ramboll Finland Oy	Jouni Lehtomaa, Riku Jalkanen, Lauri Vesanen, Venla Pesonen

3. Työpajan kulku

3.1 Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin keskiviikkona 2.3.2016 klo 18–20. Vanhan kirjastotalon luentosalissa (Keskustori 4). Ennen varsinaista aloitusta oli kahvitarjoilu.

Jaana Kalliolaakso avasi työpajan. Jouni Lehtomaa kertoi Hämeenkadun katusuunnittelun tilanteesta sekä yleissuunnitelman tarkistuksen vaikutuksesta suunnitteluun. Venla Pesonen ohjeisti osallistujat ryhmäkeskustelun teemoihin.

Ohjelma

17:30 Kahvit

18:00 Tervetuloa, *Jaana Kalliolaakso, Tampereen kaupunki*

Hämeenkadun katusuunnittelun tilannekatsaus, *Jouni Lehtomaa, Ramboll Finland Oy*

Ryhmätyöskentelyn ohjeistus, *Venla Pesonen, Ramboll Finland Oy*

18:30 Työpajatyöskentely ryhmissä

19:40 Ryhmätöiden purku ja yhteiskeskustelu

20:00 Kiitokset

3.2 Ryhmien teemat ja tehtävät

Osallistujat oli jaettu ennakoilmoittautumisten perusteella kolmeen ryhmään. Ryhmäjaot pyrittiin tekemään mahdollisimman heterogeenisiksi, jotta keskustelussa vaikutuksia tarkasteltaisiin useammasta näkökulmasta. Jokainen ryhmä keskusteli kaikista kolmesta teemasta, mutta jokaisella ryhmällä oli eri aloitusteema, jotta kaikista teemoista saataisiin kattavasti materiaalia. Ryhmissä osallistujat tarkastelivat suunnitelmaluonnoksia, alustavia poikkileikkauksia sekä havainnekuvia ja keskustelivat niiden sekä vallitsevan nykytilan pohjalta.

Teema 1, Pyöräily

Osallistujia pyydettiin tarkastelemaan Hämeenkadun pyöräilyä osana keskustan alueen pyörätieverkkoa, käytännön ratkaisuja pyörätien erottamiseksi kävelytiestä, merkintöjä etenkin suunniteltujen joukkoliikennepysäkkien kohdalla sekä pyöräpysäköintiä telinevaihtoehtoja ja sijoittelua.

Teema 2, Esteettömyys

Osallistujia pyydettiin tarkastelemaan suunnitelmaluonnoksia ja havainnekuvia esteettömyyden näkökulmasta etenkin kadunylityksissä, joukkoliikennepysäkkien sekä pyöräkaistojen ylitysten suhteen.

Teema 3, Kalusteet, varusteet, rakenteet, joukkoliikenne

Ryhmäkeskustelun teemoina olivat kadulle suunnitellut kalusteet ja pintamateriaalivaihtoehdot ja niihin liittyvät toiveet ja käytettävyys. Osallistujilta kyseltiin myös ideoita ajoradan nykyisten nupukivien sijoittamiskohteiksi.

4. Ryhmätyöskentelyn tulokset

Teema 1, Pyöräily

Ryhmä 1

- Yksisuuntaisten pyöräkaistojen väärään suuntaan ajoa voidaan vähentää:
 - Kiinnittämällä huomiota suunnittelun yksityiskohtiin. Liittymissä pitää olla selkeät merkinnät mihin suuntaan voidaan ajaa. Kaistoille tulisi maalata pyöräsymboleita, jotka osoittavat kulkusuunnan. Merkinnät sekä kaistojen alkuun että linjaosuuksille.
 - Tekemällä kadun ylitykset riittävän helpoiksi → ei houkutusta jättää menemättä oikealle kaistalle lyhyiden matkojen ajaksi.
- Pyöräilijöiden ajonopeuksia voidaan hidastaa korkeintaan kevyellä poikittaisella maali-raidalla. Risteyksissä jalankulkijoiden kanssa tulisi materiaali olla selkeästi erilainen kuin muualla, mikäli suojatieraidan maalaaminen ei ole mahdollista.
- Yhteys Rongankadulle on verkollinen ongelma.
- Koskipuiston liittymäjärjestelyjä tulee tarkistaa luonnokseen verrattuna.
- Voisiko pyöräkaistamerkinän lopettaa jo muutamia metrejä ennen suojatietä? Tällöin pyörätietä ei leikattaisi kahtia jalankulkijoiden suojiella ja ratkaisu voisi olla turvallisenempi.
- Huoltoajoneuvojen ajo tilapäisesti pyöräkaistan yli ei koettu ongelmaksi.
- Pyöräpysäköintiä pitäisi sijoittaa sekä Hämeenkadun linjaosuuksille että sivukatujen päätteisiin. Jos telinemallit olisivat erilaisia eri kohteissa, voisi pysäköijä itse päättää mitä käytetään. Esimerkiksi Sivukaduilla pitempiaikaista pysäköintiä laadukkailla runkoluokittavilla telineillä, Hämeenkadulla lyhytaikaisempaa pysäköintiä telineellä, joka järjestäisi pyörät siistimmin ja tehokkaimmin. Hyvänä telineenä pidettiin П-mallia.

Ryhmä 2

- Ryhmä piti esitetyistä vaihtoehdoista parhaana ratkaisua, jossa pyörätie nostetaan reunakivellä "irti" ajoradasta. Ryhmän mukaan pyöräilijä tai bussi voi liikkeessaan todennäköisemmin harhautua omalta alueeltaan pois, mikäli välissä ei ole pykälää.
- Hatanpään valtatieltä tuleva seudullinen pyöräilyn pääreitti tulisi kytkeä Hämeenkadun ja Koskipuiston / Koskikadun kautta Rongankadun pääreittiin. Sillan alta kulkeva yhteys nähtiin ensisijaisesti palvelevan jalankulkijoita ja tuovan liikaa korkeuseroja pyöräilijöille.

le. Todettiin, että Hatanpäältä lännen suuntaan tulisi olla yhteys jo aikaisemmin kosken yli muita siltoja hyödyntäen.

- Hämeenkadun pyörätelineissä on rikkiäisiä romupyöriä, jotka vievät tilaa muilta. Näiden poistaminen tehostaisi pyöräpysäköintiä merkittävästi. Ulkomailla on käytetty mm. laputtamista, jossa pysäköityyn pyörään kiinnitetään päivämäärällä varustettu lappu. Mikäli pyörää ei ole siirretty annettuun päivämäärään mennessä, voidaan pyörä poistaa telineestä viranomaisen toimesta.

Ryhmä 3

- Nopeus pyöräkaistalla tulee olla alhainen
- Pysäkeille kaiteet, selkeät risteämiset pyöräkaistan kanssa, kaksiosainen ylitys kadunylityksissä
- Ratikkapysäkin päihin suojatiet pyöräväylälle
- Nykyinen Hämeenkatu on huono näkövammaisten kannalta → pyöräväylälle erilainen väri/kontrasti/tekstuuri kuin jalkakäytävällä
- Ei liukasta pintaa
- Suuntanuolet pyöräväylille
- Pyörätelineet tulisi olla runkolukittavia
- Liikennevalot – osallistujat olivat sekä puolesta että vastaan

Teema 2, Esteettömyys

Ryhmä 1

- Invapysäköintipaikkojen määrä ja paikka pitää tarkistaa! Hämeenkadulle pitäisi päästä invapysäköimään, kuten myös katujen päätteisiin. Vähäisille invapysäköintipaikoille olisi hyvä olla aikarajoituksia, mutta tämä saattaa olla ristiriidassa lain kanssa.
- Näkövammaisten kannalta suojatie on ehdoton ja liikennevalot paras. Todettiin, että liikennevaloista on myös haittaa, sillä nykytilantessa liikkuminen koetaan aikaisempaa mukavammaksi ilman liikennevaloja. Voisiko olla niin, että ylityksiä olisi erilaisia? Muuttamia näkövammaisten kannalta laadukkaita ja niiden lisäksi vähemmän esteettömiä ja täydentäviä ylityspaikkoja? Esimerkiksi kosken itäpuolella pitäisi olla noin kolme esteettöntä ylityspaikkaa.
- Keskusteltiin äänimajakasta.
- Kaide ratikkapysäkillä on hyvä ja turvallinen ratkaisu.

Ryhmä 2

- Valo-ohjaamattomat ylitykset ovat ongelmallisia näkövammaisille. Keskusteltiin voisiko ylityksiin liittää äänimajakoita tms. ylitystä osoittavia apulaitteita.
- Ryhmässä ideoitii myös mobiilisovellusta, joka voisi toimia näkövammaista johdattavana apuvälineenä jalkakäytävällä. Sovelluksella voitaisiin mm. osoittaa kadunylityskohdat ja sisäänkäynnit.
- Pysäkkialueiden esteettömyydessä tulisi kiinnittää huomiota myös lippuautomaattien helppokäyttöisyyteen. Automaatti tulisi mm. varustaa puheominaisuudella.
- Liikkeiden sisäänkäynnit tulisi toteuttaa siten, että näkövammaiset eivät kompastu portaiden kulmiin

- Ryhmä 3
- 2 cm korotus liikkeiden edustalle
- liikkeiden sisäänkäyntien kohdille oma tekstuuri
- mainokset

- seiniin, ei jaloissa
- ei isoja puiden väliin
- mainokset roskiksiin ja penkkeihin (integroidut rakenteet)
- Keskustorin vaihtoehto:
- Hammaspysäkkivaihtoehto ilmentää vanhaa Keskustorin terminaalia
- Hammaspysäkin ylityksiä Keskustorilla ei tulisi sijoittaa vinoihin kohtiin, koska ohjaavat näkövammaisia.

Teema 3, Kalusteet, varusteet, rakenteet, joukkoliikenne

Ryhmä 1

- Riittävästi sähkö- ym. liitosjohtoja Hämeenkadulle, jotta se mahdollistaa kadun monipuolisen käytön.
- Vanhoista nupukivistä voitaisiin luopua.
- Hämeenkadun puusto on riittävä määrä istutuksia. Puuttomille osuuksille sillan ja Keskustorin kohdalle voitaisiin sijoittaa istutusruukkuja tai muita vastaavia?
- Oleiluun soveltuvat penkit ovat kauniimmissa paikoissa, kuten Koskipuistossa. Hämeenkadulla penkit palvelisivat ehkä levähdyspisteinä? Jos penkit ovat liian suuria ja mukavia ne voivat houkuttaa laitapuolen kulkijoita.

Ryhmä 2

- Nykyinen vanha nupukivi ajoradalla on epämiellyttävä, liukas ja meluista. Vanha kivi tulisi ryhmän mielestä poistaa ja siirtää esim. kaupungin muihin kehittämiskohteisiin (länsi-keskus). Vanhaa kiveä voitaisiin hyödyntää esim. kiviraitoina, mutta ei isompina pintoina Hämeenkadulla. Kiviä voitaisiin jopa jakaa asukkaille.
- Penkkien suunnittelussa tulisi miettiä sijoittelua ja penkkien asettelua. Variaatioita saisi olla. Perinteisen kadun suuntaisen sijoituksen rinnalla voisi olla vastakkain istuttavia malleja, selkänöjällisiä sekä -nojattomia tai jopa käyttäjän itse käännettäviä malleja. Ilmansuunnat tulisi huomioida sijoittelussa.
- Pysäkkikatoksiin ja -alueille voisi kehittää tamperelaista mallia luomaan identiteettiä.
- Taksin vieminen Jugend-torille tulisi tehdä hienovaraisesti, jotta tilaa jäisi myös muille toiminnoille. Vaihtoehtoisena paikkana voisi olla esim. keskustorin puoli (Kauppakatu).
- Ihmisvirtojen johtaminen pois pysäkkialueelta tulisi sallia myös pysäkkialueen keskeltä eikä pelkästään raitiotiepysäkin päädyistä. Pelkistä päädyistä purkaminen aiheuttaisi ryhmän näkemyksen mukaan pysäkkialueen tukkeutumisen.

Ryhmä 3

- Hämeenkatua ei saa museoida nykyisillä luonnonkivillä (matkustajamukavuus heikko, bussit hajoavat, bussien melu).
- Sileämpi kivi on hiljaisempi, jolloin näkövammaiset eivät kuule autojen tuloa. Jos liikennevalo-ohjauksessa ei ole ääniohjausta niin nykyinen kivi on parempi, koska tulee ääntä – turvallisuus. Jos ei ole liikennevaloja niin ääniohjaus tarvitaan.
- Hämeensilta voisi olla vanhan kiven museokohde.
- Kiinteistöjen edessä olevat jalkakäytävät tulisi kattaa kunnossapidon helpottamiseksi.
- Kiven liukkauteen tulee kiinnittää huomiota kaikkien käyttäjäryhmien osalta.
- Joka kortteliin penkki ja jokaisen penkin yhteyteen ja kadun ylityspaikkoihin roskis, myös Hämeensillalle penkkejä.
- Värikontrasti penkeille ja muille kalusteille (näkövammaiset) - lähtökohtana turvallisuus
- kasvillisuus – ratikalla syksyn lehdet kiskoilla ongelma

5. Yhteenveto

Ryhmissä keskusteltiin runsaasti eri teemoista.

Pyöräilyn suunnittelussa painotettiin turvallisuutta sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille, etenkin pysäkkien ja risteysten ylityskohdissa. Värikontrasteja ja eri pintamateriaaleja käyttämällä voidaan parantaa näkövammaisten turvallisuutta tuomalla esille erot pyöräkaistojen ja kävelyteiden välillä sekä rakenteissa. Kaide pysäkin ja pyöräväylän välillä sai sekä kannatusta että vastustusta.

Valottomia risteyskiä pidettiin haastavina erityisesti näkövammaisille, vaikka kävelyn sujuvuuden kannalta valo-ohjaamattomat risteykset olisivatkin parempia. Myös suojatiemerkintä olisi aistirajoitteisille tarpeen. Ratkaisuehdotuksena ehdotettiin erityyppisiä ylityksiä kadun eri kohdissa.

Invapysäköinnin mahdollistamista Hämeenkadulla myös tulevaisuudessa pidettiin tärkeänä, invapysäköintipaikkojen riittävään kokoon on kiinnitettävä myös huomiota. Ehdotettiin myös mahdollisia invapysäköinnin aikarajoituksia.

Pintamateriaaleja valittaessa tulee huomioida kiven liukkaus. Keskustelun perusteella enemmistö ei kannata vanhan nupukiven säilyttämistä ajoradalla, mutta vanhaa kiveä voidaan käyttää kadun yksityiskohtia korostamaan tai muualla kaupungissa.

Penkkien rakenteisiin ja sijoitteluun toivottiin monipuolisuutta. Mainosten integroimista olemassa oleviin rakenteisiin suositettiin enemmän kuin irrallisia mainoksia.

Kokonaisuudessaan toivottiin visuaalisesti miellyttävää, turvallista ja käytettävää ympäristöä kaikille käyttäjäryhmille.