



Hämeenkadun katusuunnittelu

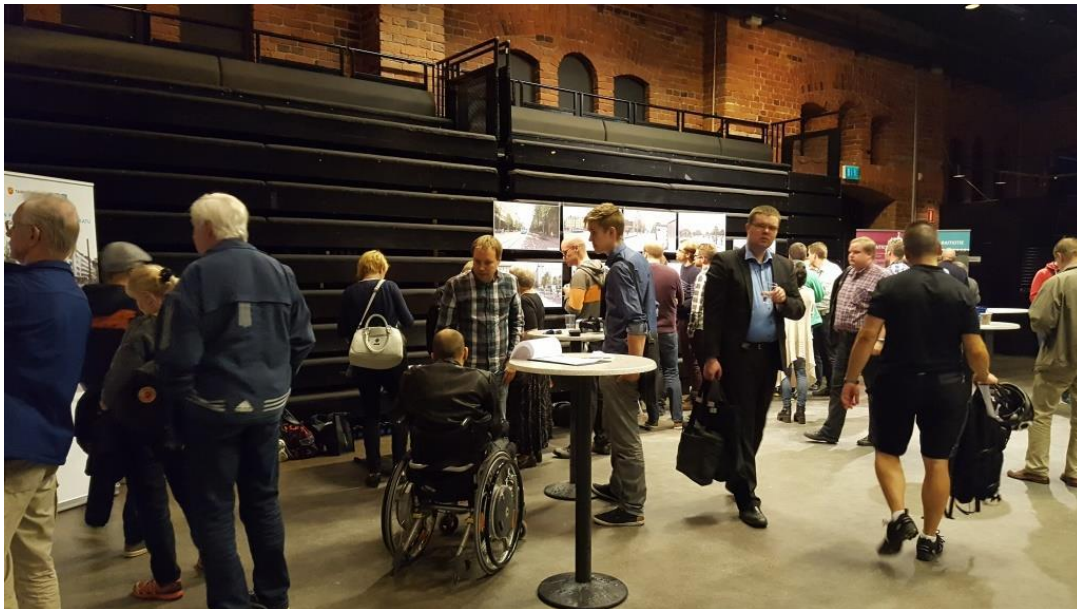
YLEISÖTILAISUUDEN

31.8.2016

MUISTIO

SISÄLLYS

1.	Taustaa	2
2.	Tilaisuuden kulku	2
3.	Kysymykset ja asiantuntijoiden vastaukset	3



1. Taustaa

Yleisötilaisuudesta julkaistiin tiedote Tampereen kaupungin nettisivuilla ja ilmoitus Aamulehdessä 29.8.2016. Yleisötilaisuudesta kerrottiin myös hankkeen nettisivuilla ja lähetettiin viesti sähköpostilistalle ilmoittautuneille.

2. Tilaisuuden kulku

Hämeenkadun yleisötilaisuus järjestettiin keskiviikkona 31.8.2016 Tullikamarin Pakkahuoneella. Samassa tilaisuudessa esiteltiin Asemakeskuksen alueen kehittämistä ja asemakaavan muutostyötä. Salissa oli esittelyjen aikana läsnä 94 henkilöä.

Tilaisuuden ohjelma

- 16:45 Aineistoihin tutustuminen esittelypisteillä ja kahvitarjoilu
- Katusuunnitelmat ja poikkileikkaukset
 - Havainnekuvat ennen-jälkeen tilanteista
 - Virtuaalilasit 360° panoraamanäkymät Hämeenkadulta ja Koskipuiston pysäkiltä
- 17:00 Rautatieasema ja henkilöratapiha ympäristöineen
Puheenjohtajana Jaakko Stenhäll
- Asemakeskuksen kaavoitus
 - Yleissuunnitelmavaihtoehdot
 - Kysymyksiä ja asiantuntijoiden vastauksia
- Tauko
- 18:30 Hämeenkadun katusuunnittelu
Puheenjohtajana Pekka Salmi
- Katusuunnitelman esittely, projektipäällikkö Jouni Lehtomaa, Ramboll Finland Oy
 - Kysymyksiä ja asiantuntijoiden vastauksia
- 20:00 Tilaisuus päättyi

Esitys löytyy hankkeen nettisivuilta www.tampere.fi/hameenkatu.

3. Kysymykset ja asiantuntijoiden vastaukset

Katusuunnitelman esittelyn jälkeen esitettiin seuraavia kysymyksiä (•) ja vastauksia (←).

- Paljonko rahaa on varattu Hämeensillan korjaamiseen? Silta kestää nyt 60 tonnia, ratikasta tulisi 100 tonnia lisäkuormaa. Kuinka meinataan hoitaa?
 - ← Hämeensillan korjaaminen on kaupungin erillisprojekti, jota hoitaa Raitiotieallianssi. Se ei suoraan ole kytkeytynyt Hämeenkadun katusuunnitteluun. On tehty kuntotutkimus, jossa on todettu että silta huonossa kunnossa. On pakko tehdä jonkinlainen remontti, vaihtoehtona joko ”kevyt” tai ”raskas”. Kevyen toteutuessa silta kestäisi arviolta seuraavat 10–15 vuotta ilman korjaustarvetta, hinta-arvio alle miljoonan. Jos tehdään raskas remontti (puretaan ja rakennetaan kokonaan uusi silta), hinta-arvio on noin 5-6 miljoonaa, mutta silta kestäisi arviolta seuraavat sata vuotta.
- Esitys oli niin selkeä että näkövammaisenkin sai selvää millainen Hämeenkadusta tulee. Haluaisin vielä tarkennuksen, mihin liikennevalot tulevat?
 - ← Näsilinnankadun, Pellavatehtaankadun ja Aleksanterinkadun risteyksiin sekä Hämeenkadun päihin Hämeenpuistoon ja Rautatienkadun risteykseen.
- Aiemmissa suunnitelmissa on puhuttu että pyöräily- ja kävelyteiden välissä olisi korkoero, mutta nyky suunnitelmista asia ei selviä. Onko tulossa korkoeroa tai värieroa?
 - ← Suunnitelma on muuttunut. Linja-autopysäkkejä ei voi kytkeä ratikkapysäkkien kanssa samaan, koska ratikalle tulee pitkät vaunut. Pyörätie kulkee pysäkkien takana puiden vieressä, joten ei ole mielekäästä käyttää korkeuseroa puiden suuntaan. On pyritty luomaan kuvaa Hämeenkadusta siten, ettei se ole voimakas pyöräreitti kaupungin läpi. Asiasta on puhuttu lautakunnassa, vielä otetaan kommentteja vastaan esimerkiksi värierosta.
- Miten on päädytty siihen että raitiovaunu dominoi? Mielestäni Hämeenkadulle mahtuu yhtälailla henkilöautot.
 - ← Lähtökohtana on ollut että Hämeenkadusta tulee joukkoliikenne- ja kävelypainotteinen viihtyisä katu, jossa on hyvä liikkua ja asioida. Raitiotie tuo keskustaan asukkaita eri puolilta kaupunkia ja pysäkkiympäristöt tulevat olemaan vetovoimaisia liiketilojen kannalta. Jos Hämeenkadulle tulisi toiset kaistat autoille, tulisi tila vastaan. Esimerkiksi pysäkkien kohdalla tila tulisi todella kapeaksi. Aiempi suunnittelu ohjaa katusuunnittelua.
- Suunnitelmat näyttivät hyviltä. Pyöräkaistat pitäisi merkitä eri värillä, tulisi tehdä samanlaisia merkintöjä kuin Helsingissä.
 - ← Värimaailmaan tullaan palamaan seuraavassa vaiheessa. Pyöräväyliin tulee laattoja, jotka osoittavat mihin suuntaan ajetaan.
- Eikö missään vaiheessa prosessia ole tullut mieleen että yksityisautot Hämeenkadulla tuovat sosiaalista turvaa, etenkin hiljaisempaan aikaan? Miten käy jos Hämeenkatu on autio eivätkä ihmiset ei enää iltaisin uskalla tulla pimeään aikaan.
 - ← Asiasta on keskusteltu suunnitteluprosessin aikana. Kun saadaan paremmat olosuhteet ihmisille liikkua, kadulla liikkuu enemmän jalankulkijoita, jotka olisivat samassa tilassa. Liikenteen rauhoittaminen, puistojen kehittäminen ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen ovat kaikki toimia, jotka parantavat sosiaalista turvallisuutta.
- Onko ajateltu tilannetta kaupungin liike-elämän kannalta? Kun Hämeenkatu on 4 vuotta katkaistuna kestää vuosia, että saadaan asiakkaat takaisin.
 - ← On tekeillä yritysvaikutusten arviointi, selvitykset antavat vastauksia mahdollisista vaikutuksista. Rakentamista tullaan viemään pala kerralla.

laan eteenpäin. Huoli on ymmärrettävä, koska Hämeenkatu on yksi Tampereen kaupallisista keskittymistä.

- Kuinka huoltoliikenne toimii rakentamisen aikana ja sen jälkeen? On vanhoja taloja joiden sisäpihalle ei mahdu.
 - ← Suunnitelmassa on merkitty huoltoliikenteelle pysäköintipaikkoja (15m pituisia ja pienempiä) sekä Hämeenkadulle että sivukatujen puolelle. Haastetta tulee olemaan, koska Hämeenkadulla on useita pysäkkejä. Asiasta on käyty keskusteluja kiinteistönomistajien kanssa. On keskusteltu myös huoltoliikenteen ajoittamisesta. Rakentamisen suunnittelun tulee olla erittäin yksityiskohtaista. Yörakentaminen voi olla yksi tapa, vaatii perusteellista suunnittelua yhteistyössä kiinteistöjen ja yrittäjien kanssa. Tampereen kaupunki on käynnistämässä hankintamenettelyä Kunkun parkin länsipäähän, on ajatusta että huoltoliikenne saataisiin maan alle. Helsingin malliin olisi ihanneratkaisu että huoltoliikenne toimisi maan alla.
- Tampereella pyörätiet ovat epäjatkuvia. Miten on suunniteltu että Hämeenkadun pyöräväylälle pääsee?
 - ← Rautatienkadulla pohjoisesta silta-aukosta tulee pyörätie Rautatienkatua pitkin. Rautatienkadun ja Hämeenkadun risteys muuttuu T-risteykseksi. Oikeat ajoreitit ja ajosuunnat osoitetaan liikennemerkein ja loogisin kaistajärjestelyin. Länsipäässä Kirkkopuiston puistoreitin pyöräilijät ohjataan Hämeenkadulle oikeisiin ajosuuntiin Hämeenpuistossa ennen Hämeenkadulle saapumista. Hatanpään valtatie suunnasta nykyistä Koskikeskuksen viereistä pyöräväylää jatketaan Hämeenkadulle. Rongankadun suuntaan pääsee Koskipuiston puistoreittiä pitkin.
- Yrityksemme toimii Suomen Pankin talossa ja useat asiakkaamme tulevat taksilla. Taksien pitää pujotella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden seassa. Miten huomioidaan tulevaisuudessa?
 - ← On tarkasteltu poikkeustilanteissa reittejä, joissa taksi voisi kulkea oven lähelle. Sama pätee myös pelastusajoneuvoille. On olemassa erillinen kartta esimerkiksi siitä, minkä puiden välistä voi kulkea mihinkin kortteiliin.
- Useat pyörätiet keskustassa ovat yksisuuntaisia. Onko pohdittu että pyöräilyn näkökulmasta voitaisiin joitakin katuja muuttaa pyöräilyn kannalta kaksisuuntaisiksi?
 - ← Hämeenkadun suunnittelun yhteydessä ei ole lähdetty viemään asiaa eteenpäin, mutta se on mahdollista. Kuninkaankatu ja Pellavatehtaankatu muutetaan osittain kaksisuuntaisiksi. Asia voidaan ratkaista jatko-suunnittelussa.
- Tänä päivänä on pelottavaa kun pyörät tulevat takaa ja puikkelehtivat ihmisten välissä. On hyvä, että pyöräväylät erotetaan toisistaan ja mahdollisesti merkitään myös eri värillä.
- Katu näytti kapealta, meneekö liikenne siten, että muukin liikenne seisoo sillä hetkellä kun ratikka tai bussi on pysäkillä?
 - ← Bussi ei voi ohittaa ratikkaa pysäkillä. Rautatieaseman (Aleksanterinkatu-Tuomiokirkonkatu) pysäkillä ei ole linja-autoille syvennettyjä pysäkkejä, joten ratikka odottaa, jos pysäkillä on bussi. Koskipuistoon ja Keskukselle rakennetaan molempiin suuntiin pysäkkisyvennys, jolloin ratikka voi ohittaa pysäkillä olevan bussin. Hämeenkadulla voidaan siirtyä busseissakin avorahastukseen (lippu leimataan myös keskiovelle, ei lippunmyyntiä kuskilta), jolloin ihmisten siirtyminen ja poistuminen bussista nopeutuu.
- Paljonko on varattu rahaa maanalaisen infran siirtämiseen ratikan alta?
 - ← Maanalaisen infran siirron kustannukset voidaan laskea etukäteen, sillä kadun alla olevat johdot ja putket ovat tiedossa. Suurin osa infrasta on poikittaista, ratikan alla suojaputkia poikittaisille putkille. Suurimmat putket ovat hulevesiin liittyviä. Jalkakäytävillä on matalat rakenteet, tarvitaan noin 1 metrin kaivusvyvyys. Hämeenkadulla Infran siirtoon on

varattu noin miljoona euroa. Jos kadulle ei rakenneta katusulatusta, ovat kulut pienempiä.

- Kuinka syvälle joudutaan kaivamaan, kuinka syvällä betonilaatta on nykyisestä kadunpinnasta? Entä pohjavesi?
 - ← Tarvitaan 1-1,5 m syvyys maanpinnasta kaivamiselle. Hämeenkatu on harjanteella ja pohjaveden pinta on Hämeenkadulla 3-7m kadunpinnasta. Ei ole vaaraa että pohjaveden pintaa jouduttaisiin työnaikaisesti alentamaan.
- Hämeenpuiston päässä on suojeltuja, puupaalutettuja yli 100v vanhoja taloja. Miten niiden käy. Kestääkö talot, vai romahtaako kun tehdään töitä tai räjäytyksiä?
 - ← Lehdessä oli esitetty väärää tietoa. Pohjaveden pintaa ei tulla laskemaan, eikä rakentaminen aiheuta vaaraa talojen perustuksille. Raitiotiekisko tulee kumikalossiin ja tärinä tulee pienenemään nykytilanteesta. Räjäytystöitä ei raitiotien rakentamiseen liittyen Hämeenkadulle tule.
- Aiemmin mainittiin Kunkun parkki. Huolestuttaa marssijärjestys missä vaiheessa tehdään. Hämeenkadun alla on useita metrejä pehmeää maaperää ennen kuin päästään kallioon. Kunkun parkki tulee kallioon. Nyt kun tehdään kallis pinta mitä tapahtuu kun Kunkun parkkia aletaan tehdä? Hämeenkatu 29 on suojelukohde. Tulee ottaa tekijät huomioon käytännön ratkaisussa.
 - ← Kun Kunkun parkkia suunnitellaan, otetaan varmasti yläpuoliset talot huomioon. Hämpin parkista otetaan oppia rakentamiseen.