



Hämeenkadun katusuunnittelu

YLEISÖTILAISUUDEN

17.3.2016

MUISTIO

SISÄLLYS

1.	Taustaa	2
2.	Tilaisuuden kulku	2
3.	Kysymykset ja asiantuntijoiden vastaukset	2
4.	Teemapisteiden palautteet	5



1. Taustaa

Yleisötilaisuudesta julkaistiin tiedote Tampereen kaupungin nettisivuilla ja ilmoitus Aamulehdessä 14.3.2016. Yleisötilaisuudesta kerrottiin myös hankkeen nettisivuilla ja lähetettiin viesti sähköpostilistalle ilmoittautuneille.

2. Tilaisuuden kulku

Hämeenkadun yleisötilaisuus järjestettiin torstaina 17.3.2016 Aleksanterin koulun salissa. Salissa oli esittelyn aikana läsnä 61 henkilöä.

Tilaisuuden ohjelma

- 17:30 Aineistoihin tutustuminen teemapisteillä ja mehutarjoilu
Teemapisteet, joissa kaikissa suunnitelmakartat ja poikkileikkaukset
- Kävely (kaluste- ja materiaalimalleja)
 - Joukkoliikenne (bussi- ja ratikkapysäkit)
 - Pyöräily (pyörätelinemalleja, keskustan pyörätieverkosto)
- Lisäksi virtuaalilasit 360° panoraamanäkymä Hämeenkatu 1:n kohdalla.
- 18:00 Tilaisuuden avaus, Tilaajapäällikkö Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki
Kaupungin ja konsultin edustajien esittäytyminen
Esitys, projektisihteeri Riku Jalkanen, Ramboll Finland Oy
- Katusuunnitteluprosessi
 - Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset
 - Katusuunnitelmassa ratkaistavat asiat
 - Suunnittelun aikataulu
 - Vuorovaikutus
 - Hämeenkadun yleissuunnitelman päivitys
 - YS tarkistuksen perusteet
 - Poikkileikkaukset
 - Pysäkkijärjestelyt
 - Pellavatehtaankadun läpiajo
 - Ajankohtaisia suunnittelukysymyksiä
 - Katukalusteet
 - Kadunylitykset
 - Pintamateriaalit
 - Katusulatus
 - Rakennussuunnitteluvaihe
- 18:45 Kysymyksiä ja asiantuntijoiden vastauksia
- 20:10 Tilaisuus päättyi

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

3. Kysymykset ja asiantuntijoiden vastaukset

Asiantuntijaesittelyjen jälkeen esitettiin seuraavia kysymyksiä ja vastauksia (←).

- Bussikuskit ottaa liikaa huomioon kevyttä liikennettä. Kuullaanko bussikuskeja? Suojateitä toivon, ei shared space.
 - ← Bussioperaattorit ja linja-autoliitto kutsuttiin työpajaan.

- Polkupyörät aiheuttavat ongelmia. Niitä ei tarvita Hämeenkadulla kun pyörävälät on jo olemassa.
 - ← Pyöräilyä ei voida kieltää. On jo päätetty, että pyöräilylle tulee vain kaapea kaista asiointipyöräilyyn, sillä Hämeenkatu ei ole pääreitti.
- Hienoa, että Pellavatehtaankadulle jätetään läpikulku. Huoltoliikenteen aikarajat ongelmallisia pienille liikkeille, kun keskusliikkeet toimittavat tavarat milloin haluavat.
- On otettava huomioon, että uuteen tieliikennelakiin voi tulla uusia väistämisvelvollisuussuhteita jalankulun ja ajoneuvojen välille. Hämeenkadulla ajavat jatkossa vain ammattikuljettajat, jotka ymmärtävät sääntöjä paremmin. Taksien on päästävä oven eteen. Hämeenkadulla on mm. lääkäriasema ja vuodeosastoja. Taksien on voitava odottaa asiakasta jossain.
- Kadun ylityspaikat voisi valaista ala- ja yläkautta, jotta ne näkyisivät paremmin.
- Miten varmistetaan hälytysajoneuvojen pääsy kiinteistöjen viereen?
 - ← Asiasta on neuvoteltu pelastuslaitoksen kanssa. Talojen seinän ja puurivistön väliin jää vapaa alue, jolla ei ole sähkölankoja. Tarvittaessa ajo-langat katkaistaan pelastustoiminnan ajaksi.
- Rahoittajana kiinnostaa, mitä maksaa?
 - ← Ei vielä tiedetä. Ratikan kustannusarvioon kuuluvat ratikkakiskot kadun keskellä, muu kuuluu Hämeenkadun kustannuksiin
- Miten nupukivet voidaan nyt viimein ottaa pois, kun niistä on jo 20 vuotta valitettu?
- Lasten parlamentin edustaja: Suojatiet on tärkeä merkitä. Koskipuiston kohdalle toivon liikennevaloja.
 - ← Turvallisuus on tärkeä suunnitteluperuste. Kaikki käyttäjäryhmät otetaan huomioon, että pääsee turvallisesti kulkemaan. Pellavatehtaankadun ja Näsilinnankadulla ovat liikennevalot tarpeen.
- Kun linja-autojen määrä ei vähenekään, niin Hämeenkadustahan tulee iso joukkoliikenneterminaali. Onko mitään vaihtoehtoja?
 - ← Joukkoliikenneterminaalihan Hämeenkatu nykyin on ja sellaisena se nyt yhä säilyy niin kauan kuin länsipuolen joukkoliikenne hoidetaan busseilla. Bussilinjat perustuvat heilurilinjoin eivätkä ne pääty Pyynikintorille. Vaihtoehtona olisi siirtää länsipuolen linjat Satakunnankadulle ja Ratiinaan. Jos ratikka laajenee länteen, niin silloin bussiliikenne vähenee Hämeenkadulta huomattavasti.
- Turvallinen liikkuminen paranee, kun nopeudet alenee ja liikenne vähenee. Kadun ylitystilanteet, ohjaavat raidat ja pintamateriaalit ovat tärkeitä. Liikennevalot myös. Kokeilun aikana toivoisin kutsunappeja, joilla saisi liikennevalot toimimaan.
- Keskustan olohuoneessa tärkein kulkumuoto on kävelijä. Ratkaisu olohuoneesta pitää tehdä tarinan kautta eikä suunnitteluna.
 - ← Kaikki käyttäjäryhmät otetaan huomioon. En hyväksy. Ei kaikille käyttäjäryhmille, vaan vain jalankululle ja tietenkin ratikka.
 - ← Pyöräkaista tehdään minimimitoituksella. Jalankulkijoille varataan niin suuri tila kadulta kuin on mahdollista.
- Miten pitkään keskusta on työn alla?
 - ← Ratikan rakentamisaika on ainakin neljä rakentamiskautta. Rakentamiskausi tarkoittaa tässä yhteydessä yhtä vuotta.
 - ← Mutta yhtä korttelia ei tehdä neljää vuotta. Rakentamisaikana huolehditaan pääsystä kiinteistöille. Rakentaa voidaan paljolti yöaikaan.
- Miten elävöittämisen käy, kun tulee joukkoliikenneterminaali?
 - ← Bussiliikennettä on nyt enemmän kuin yleissuunnitelmassa ajateltiin, mutta toivottavasti tämä on vain välivaihe.
- Kiinteistön omistajille olisi hyvä tiedottaa Hämeenkadun peruskorjauksesta. Jos olisi synergiaetuja siitä, että kiinteistöjä peruskorjataan samaan aikaan, niin kiinteistöjen pitäisi aloittaa suunnittelu ajoissa, sillä suunnitteluajat ovat pitkiä. Hämeenkadun talot on aika vanhoja.

- ← Ainakin talojen johtoliitokset ja kattojen vedet/rännit mietitään kadun korjauksen yhteydessä. Hyvä olisi taloyhtiöidenkin laittaa ne samalla kuntoon. Nyt olisi otollinen tilaisuus ajoittaa myös muita saneerauksia Hämeenkadun rakentamisen ajalle. Kiinteistönomistajiin on jo oltu yhteydessä Hämeenkadun suunnittelusta ja ollaan jatkossakin.
- Kuvissa näytti siltä, että tie valaistaan, mutta jalkakäytävää ei? Saisiko lamput käännettyä jalkakäytävälle?
 - ← Jalkakäytävälle tulee riittävä valaistus, mutta valaistussuunnittelu on vielä kesken.
- Ensin pitäisi saada itäpää kuntoon ja sitten vasta länsipää. Hämeensillalla jäi poikkileikkaukseen enemmän tilaa. Voisiko siinä kohtaa pyörätien leventää niin, että tulisi tilaa ohittaa hitaampi pyöräilijä?
- Jos ratikkaa ei tulisi, niin mikä on ensi toimi johon ryhdytään?
 - ← Suunnitellaan lisää bussipysäkkejä.
- Valtuusto ei ole tehnyt ratikasta päätöstä. Jalkanen puhui vilkkaasta jalkenkulkuliikenteestä Hämeenkadulla, mutta vähän sitä on. Eikä se lisääny, kun yrittäjät luovuttaa, kun väki ei enää tule keskustaan, kun yritystoiminnan edellytyksiä heikennetään. Pyöräily täytyy sallia Hämeekadullakin. Nyt pitää tehdä Hämeenkadusta vaihtoehto ilman ratikkaa, jotta päätöksentekijät saa vertailuvaihtoehdon. Seniori-ikäiset käyttäjät eivät halua joukkoliikennematkalle vaihtoja.
 - ← Ratikkaa on käsitelty lautakunnassa moneen kertaan.
 - ← Yritysvaikutukset ovat kovin erilaisia. Eri yrittäjät kokevat asian eri tavoin.
 - ← Tampereen väkiluku kasvaa hurjaa vauhtia, eikä ole syytä olettaa että keskustassa asioivien määrä vähenisi.
 - ← Bussimatkan vaihtojen määrät lisääntyvät tuli ratikkaa tai ei, sillä vaihtoilla saadaan parannettua joukkoliikennepalvelua kustannustehokkaasti. Vaihtoyhteydet ratikasta bussiin ja toisin päin suunnitellaan laadukkailla laituri- ja aikataulujärjestelyillä. Järjestetty vaihto laiturialueen (n. 5 m) yli on sujuva. Maailmalla on ensin epäilty, mutta järjestettyjen vaihtojen kokemusten jälkeen palaute on myönteistä. Samalla rahalla saadaan enemmän palvelua. Vaihtoja ei kannata pelätä eikä niillä kannata pelotella.
- Hämeensilta pitää peruskorjata samalla kuin katukin, vaikka ratikkaa ei tulisikaan.
- Jos ratikkaa ei tule, niin pitääkö poistaa puut ja pyörätiet, jotta bussit mahtuu? Pyöräilijät eivät ole rikollisia. Jos Kaleva ei näe, että Hämeenkadulla on kävelijöitä, niin käynti optikolla auttaa.
 - ← Katutilaa halutaan kävelijöille eikä vain busseille. Siksi ratikka on hyvä. Bussejakin mahtuu Hämeenkadulle aika paljon, jollei ole ratikkaa. Jo nyt 40 % tulee keskustaan bussilla.
- Jos ammattikuskit on ratin takana, niin en ole huolissani turvallisuudesta. Pyöräily ja kävely pitää ohjata erilleen. Myös poikkikaduilta pitää ohjata pyöräilijät turvallisesti.
- Keskustan kehittäminen perustaa paneelia, jonka edustajilta kysytään miten keskusta koetaan. Näin saadaan tieto ihmisten näkökulmasta.
- Kahden TKL-miehen selvityksen mukaan bussiliikenteellä voidaan vielä pitkään hoitaa Tampereen joukkoliikenne.
 - ← Mutta kuka maksaa?
- Kun itäpää suljettiin en enää käytä Hämeenkadun liikkeitä.

4. Teemapisteiden palautteet



Joukkoliikenne

Ratikkaa koskevat kommentit:

- Sammonkadulla on 8 bussipysäkkiä, mutta ratikan tulo vähentää ne kolmeen. Näin kävelymatkat pitenevät. Tampereella on joustava linjautoliikenne, joten ratikkaa ei välttämättä edes tarvita.
- Joustava = aina myöhässä
- Lisäksi ratikka on kiskoja vanki! Kadut revittäisiin taas auki kiskotusta varten. Raivostuttaa jatkuva katuremontti, jota on jo nytkin tarpeeksi.



Pyöräily

- Hoidetaan huoltoliikenne Hämpin parkista tavarahisseillä ylös suoraan liikkeisiin
- Ei kai terassit vie tilaa jalankululta?
- Pyöräparkkia toivottiin seuraaviin kohteisiin:
 - Kuninkaankadun päähän (Hämeenkadun pohjoispuoli)
 - Koskikadun päähän (Hämeenkadun pohjoispuoli)
 - Aleksanterinkadun päähän (Hämeenkadun eteläpuoli)
 - Tuomiokirkonkadun päähän (Hämeenkadun eteläpuoli)
 - Rautatieaseman edustalle
- Palautteet pyörätelineistä



- + runkolukitus
- + pyörä pysyy pystyssä



- + väri
- + helppo käyttää
- + pyörä pysyy pystyssä
- ei runkolukitusta