

# TAMPEREEN LIIKENNE

## Asukas- ja päättäjäkysely



## **ESIPUHE**

Tämän kyselyn tilaajana on ollut Tampereen kaupungin kuntatekniikka- ja liikennesuunnitteluyksikkö. Sen käytännön toteuttamisesta on vastannut Esisuunnittelijat Oy. Kysely liittyy kahteen Tampereen liikennettä selvittävään suunnittelutyöhön: Tampereen keskustan liikennettä koskevaan osayleiskaavaan ja liikenneturvallisuuden parantamisessa käytettävien keinojen määrittämiseen. Kyselyn tavoitteena on saada selkeä käsitys kaupunkilaisten mielipiteistä nykyisestä keskustan liikenteestä, liikenteen rauhoittamisen eri keinoista sekä niiden kehittämistarpeista.

## **SISÄLTÖ**

1. TAUSTATIEDOT
2. LIIKENTEEN NYKYTILA KESKUSTASSA JA ARVOSTUKSET
  - 2.1 Jalankulku
  - 2.2 Pyöräily
  - 2.3 Autoliikenne ja pysäköinti
  - 2.4 Joukkoliikenne
  - 2.5 Liikenteen häiritsevyys
3. KESKUSTASSA KÄYMINEN
4. KESKUSTAN KEHITTÄMINEN
5. MUUT KEHITTÄMISTOIMENPITEET
  - 5.1 Hämeenkatu
  - 5.2 Muut kohteet
  - 5.3 Nopeusrajoitukset
6. RAUHOITTAMISKEINOT
7. RAHOITUS
8. VERTAILU
9. KARTTAVASTAUKSET
10. VAPAAT KOMMENTIT

Liite Kyselylomake

# TAMPEREEN RAUHOITTAMISPOLITIikka – ASUKAS- JA PÄÄTTÄJÄKYSELY 2002

## 1. TAUSTATIEDOT

Asukaskyselyä varten lähetettiin helmikuussa 2002 1 000 lomaketta yli 16-vuotiaille tamperelaisille. Lomakkeista neljä palautui tavoittamatta vastaanottajaa, joten varsinainen otoskoko oli 996. Kyselyyn vastasi 327 asukasta. Vastausprosentti oli siis 33 %. Asukaskyselyn tuloksiin yhdistettiin myös yleisötilaisuuteen osallistuneiden tamperelaisten kyselyvastauksia, joita tuli 28. Asukasvastaajista naisia oli 214 (65 %) ja miehiä 141 (35 %). Vastaajien keskimääräinen ikä oli 47 vuotta ja heillä oli kotitaloudessaan käytettävissä keskimäärin 0,9 autoa.

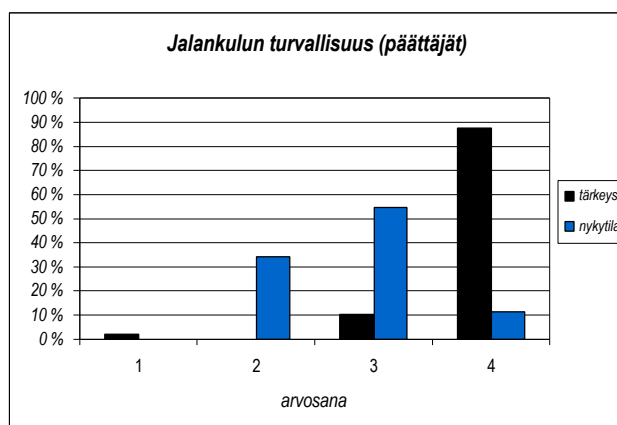
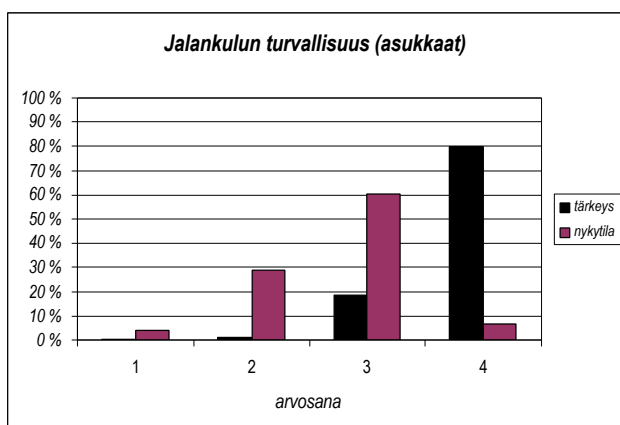
Päätäjäkyselyä varten lähetettiin helmikuussa 2002 88 lomaketta tamperelaisille päättäjille. Vastaanottajista varmistettiin, ettei kukaan saa lomaketta sekä asukkaana että päättäjänä. Kyselyyn vastasi 50 päättäjää. Vastausprosentti oli näin ollen 57 %. Vastaajista naisia oli 25 ja miehiä 25. Vastaajien keskimääräinen ikä oli 51 vuotta ja heillä oli kotitaloudessaan käytettävissä keskimäärin 1,1 autoa.

Tulosten yhteydessä ilmoitetuissa prosenttiluvuissa ei ole laskettu arvoihin kantaa ottamatta jättäneitä. Heidän osuutensa on ilmoitettu, mikäli se on ollut merkittävä (yli 10 % kaikista vastanneista).

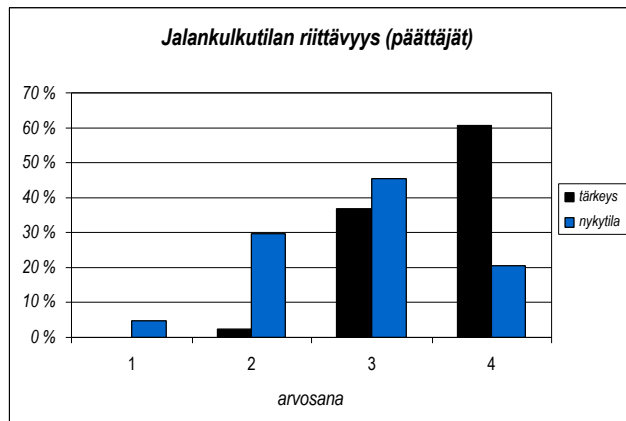
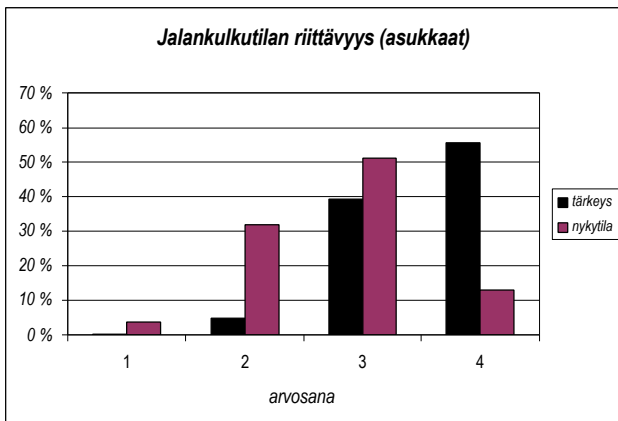
## 2. LIIKENTEEN NYKYTILA KESKUSTASSA JA ARVOSTUKSET

### 2.1. Jalankulku

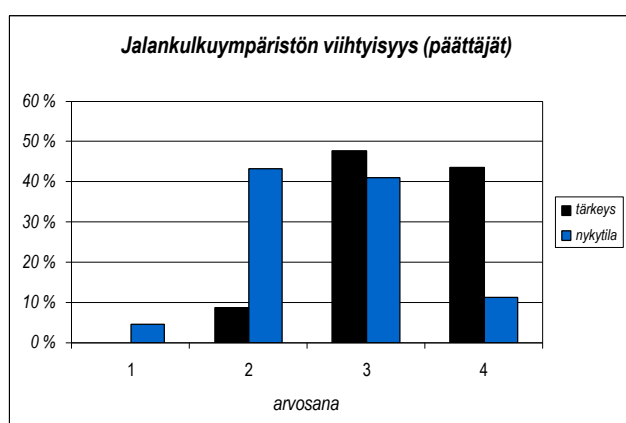
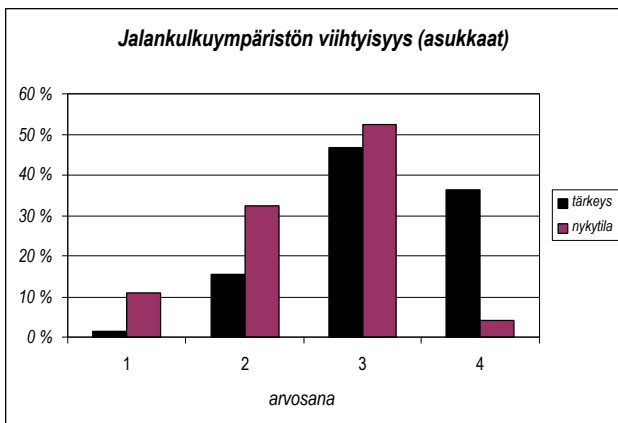
Jalankulun turvallisuutta piti erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä 99 % asukkaista ja 98 % päättäjistä. Asukkaista 60 % ja päättäjistä 55 % oli sitä mieltä, että turvallisuuden nykytila on melko hyvä 60 %. Asukkaista 29 %:n ja päättäjistä 34 %:n mielestä jalankulun turvallisuus on nykyään melko huono.



Riittävien jalankulkutilojen varaamista piti asukkaista 95 % ja päättäjistä 98 % erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä. Asukkaista noin puolet ja päättäjistä 65 % oli sitä mieltä, että tilaa on nykyisin riittävästi. Molemmista reilu kolmannes oli sitä mieltä, että tilaa on vähän tai erittäin vähän.

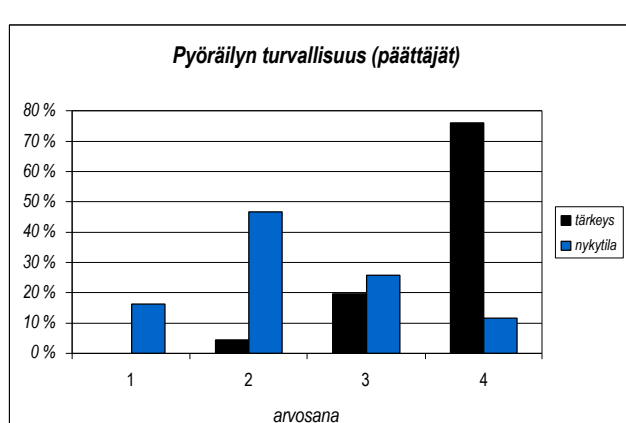
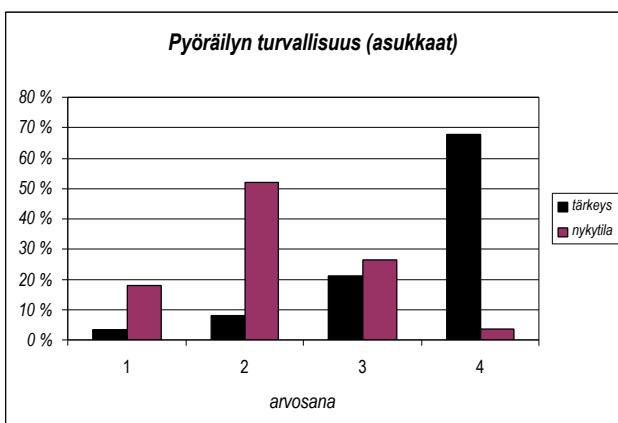


Jalankulkuympäristöjen viihtyisyyttä piti erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä 83 % asukkaista ja 91 % päättäjistä. Reilu puolet asukkaista ja päättäjistä oli sitä mieltä, että viihtyisyys on nykyisin melko hyvä, mutta toisen puolen mielestä parantamisen varaa on.

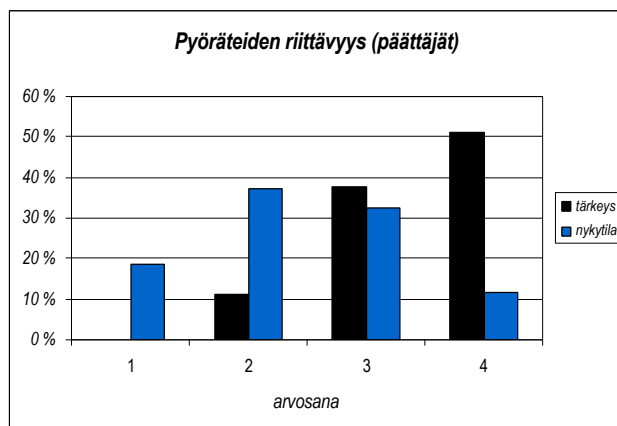
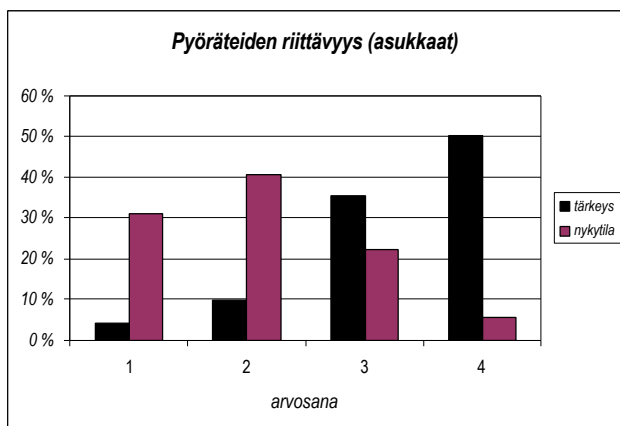


## 2.2. Pyöräily

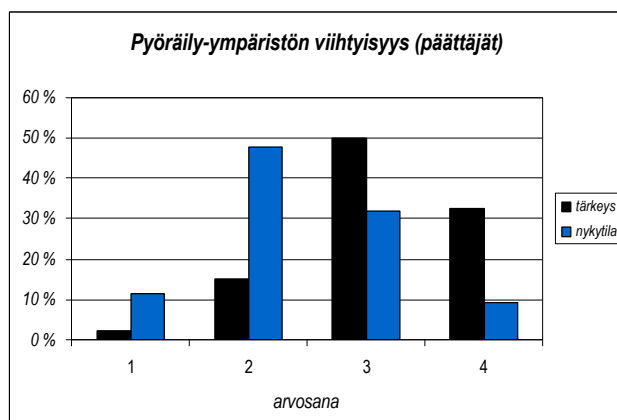
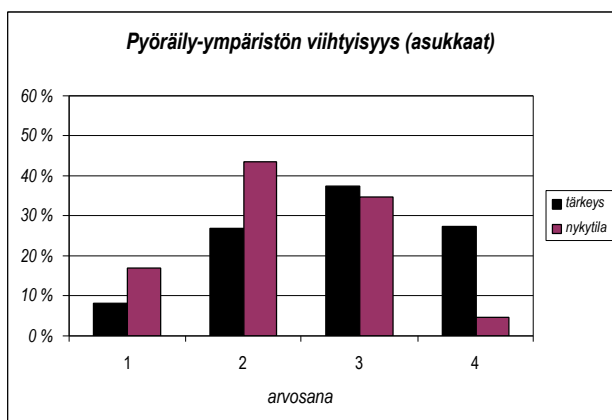
Pyöräilyn turvallisuutta piti erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä 89 % asukkaista ja 96 % päättäjistä. Turvallisuuden nykytilaa piti erittäin tai melko hyvänä vain 31 % asukkaista ja 38 % päättäjistä. Noin puolet päättäjistä ja asukkaista oli sitä mieltä, että pyöräilyn turvallisuus on melko huono, ja noin viidenneksen mielestä se on erittäin huono.



Pyöräteiden riittävyyttä piti asukkaista 85 % ja päättäjistä 89 % erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä. Vain 28 % asukkaista oli sitä mieltä, että pyöräteitä on nykyisin riittävästi tai runsaasti, ja 72 % oli sitä mieltä, että niitä on vähän tai erittäin vähän. Päättäjistä 56 % oli sitä mieltä, että pyöräteitä on nykyisin vähän tai erittäin vähän.



Pyöräily-ympäristöjen viihtyisyyttä piti erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä 65 % asukkaista ja 83 % päättäjistä. Asukkaista kolmanneksen mielestä kysymys ei siis ole kovin tärkeä. Nelisenkymmentä prosenttia asukkaista ja päättäjistä oli sitä mieltä, että viihtyisyys on nykyisin hyvä tai melko hyvä, kun taas 60 %:n mielestä parantamisen varaa on.

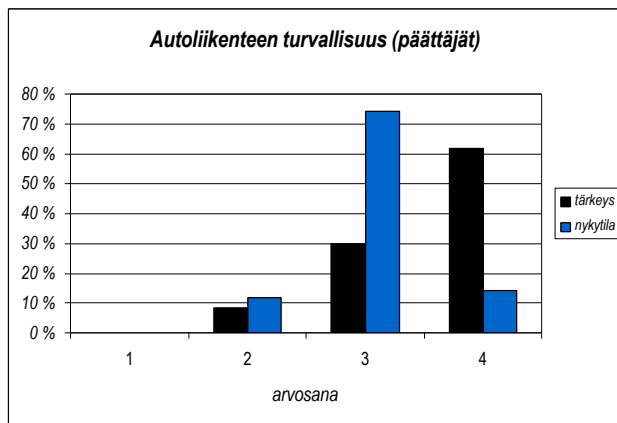
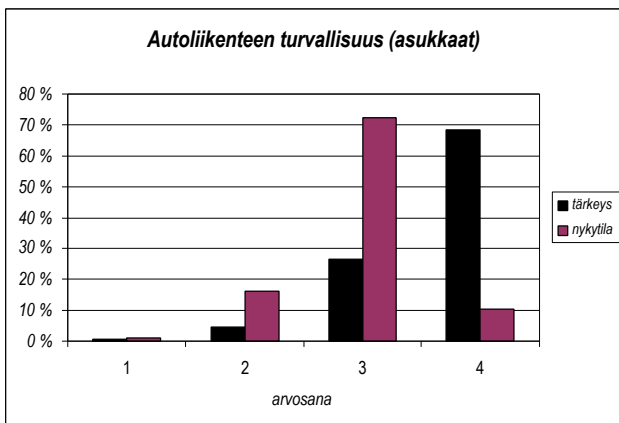


Pyöräilyn nykytilaa koskeviin kysymyksiin jätti ottamatta kantaa vajaa viidennes asukkaista ja vajaa 15 % päättäjistä.

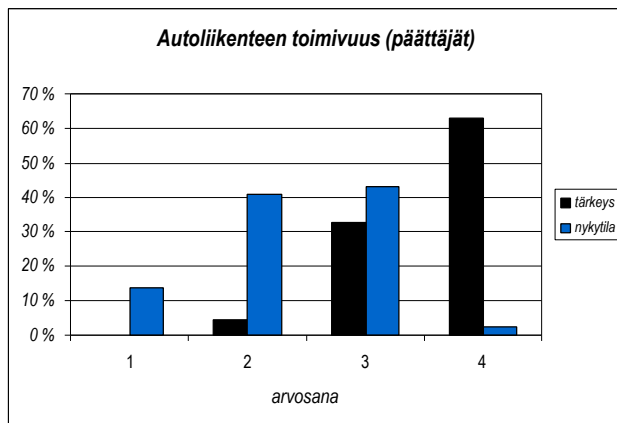
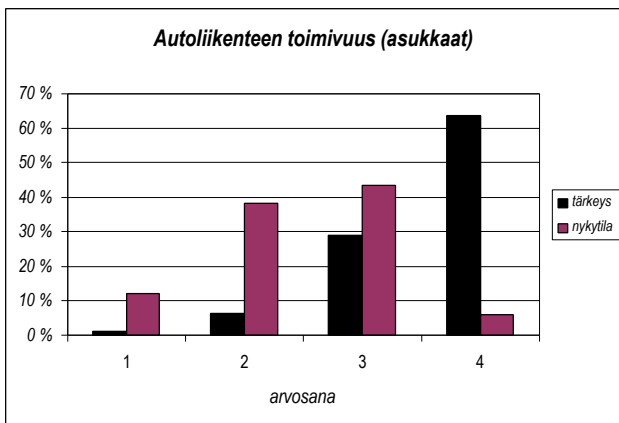
### 2.3. Autoliikenne ja pysäköinti

#### Autoliikenne

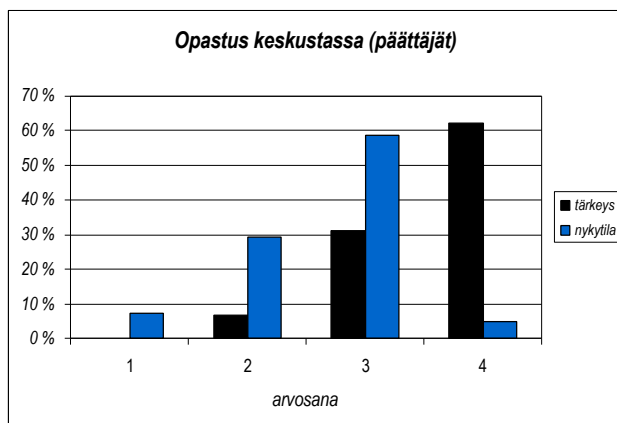
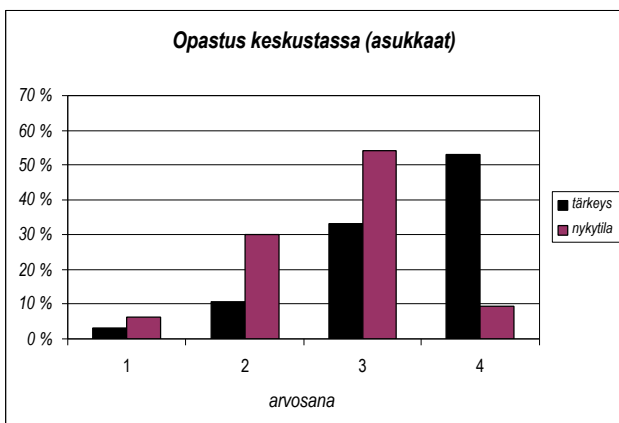
Autoliikenteen turvallisuutta piti tärkeänä tai erittäin tärkeänä 95 % asukkaista ja 92 % päättäjistä. Turvallisuuden nykytila oli asukkaista 72 %:n ja päättäjistä 74 %:n mielestä melko hyvä.



Autoliikenteen toimivuutta piti tärkeänä tai erittäin tärkeänä 93 % asukkaista ja 96 % päättäjistä. Asukkaista puolet ja päättäjistä 45 % oli sitä mieltä, että toimivuus on nykyään hyvä tai erinomainen. 38 % asukkaista ja 41 % päättäjistä piti toimivuutta kuitenkin melko huonona.



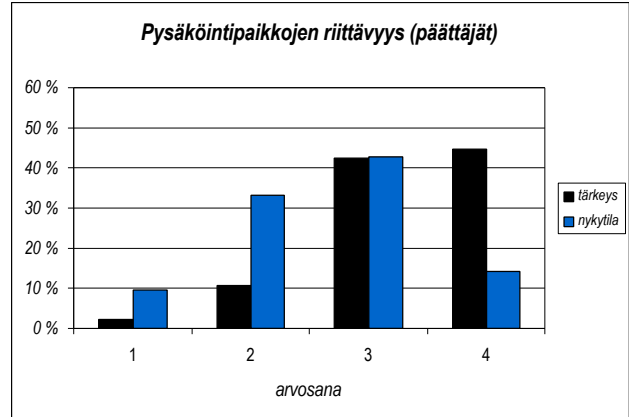
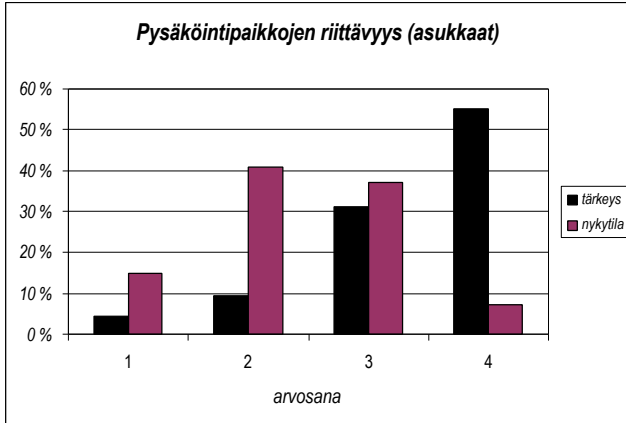
Keskustan opastus oli 86 %:lle asukkaista ja 93 %:lle päättäjistä tärkeää tai erittäin tärkeää. Kaksi kolmannesta asukkaista ja päättäjistä oli sitä mieltä, että opastuksen taso on nykyisellään hyvä tai erittäin hyvä.



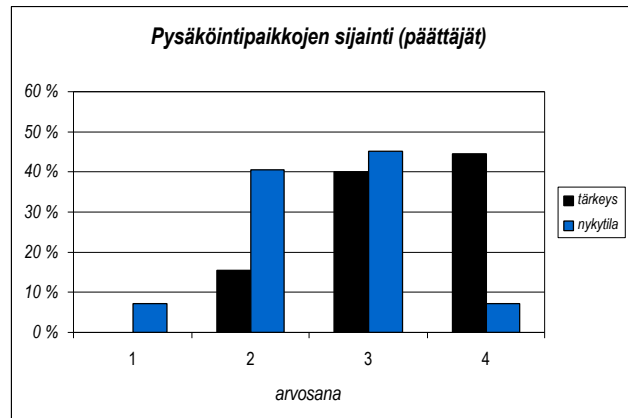
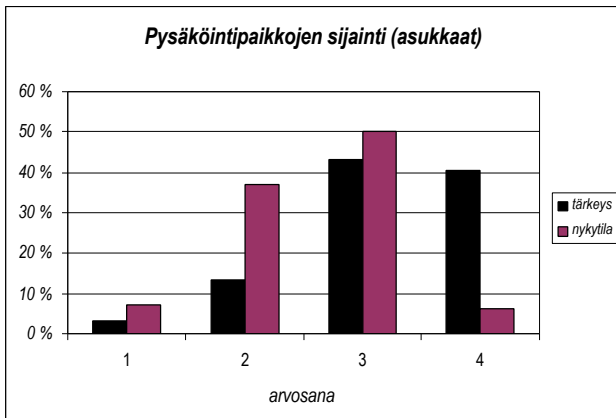
Autoliikenteen nykytilaa koskeviin kysymyksiin jätti ottamatta kantaa noin 15 % asukkaista ja vajaa viidennes päättäjistä.

## Pysäköinti

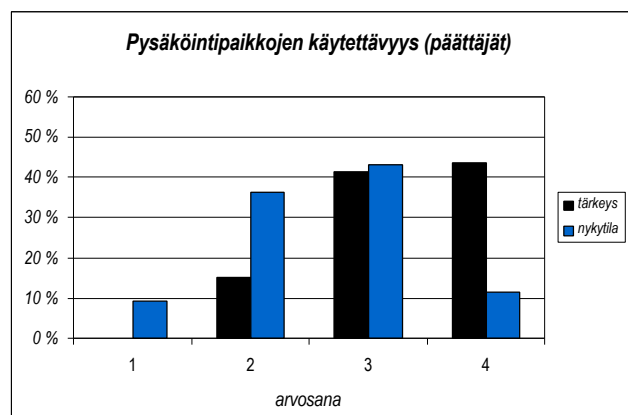
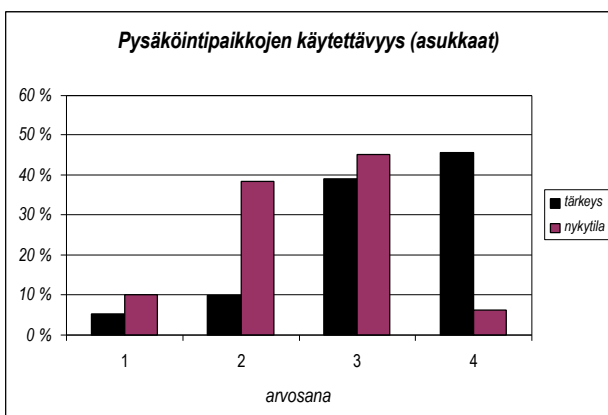
Pysäköintipaikkojen riittävyys on 86 %:lle asukkaista ja 88 %:lle päättäjistä tärkeä tai erittäin tärkeä kysymys. Reilut nelisenkymmentä prosenttia asukkaista ja kuutisenkymmentä prosenttia päättäjistä oli tyytyväisiä nykyiseen paikkamäärään.



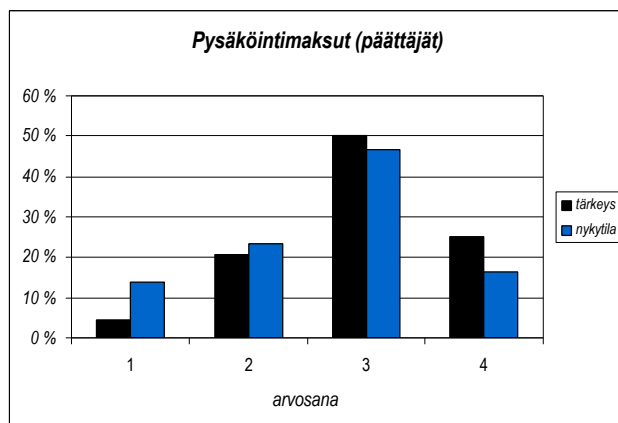
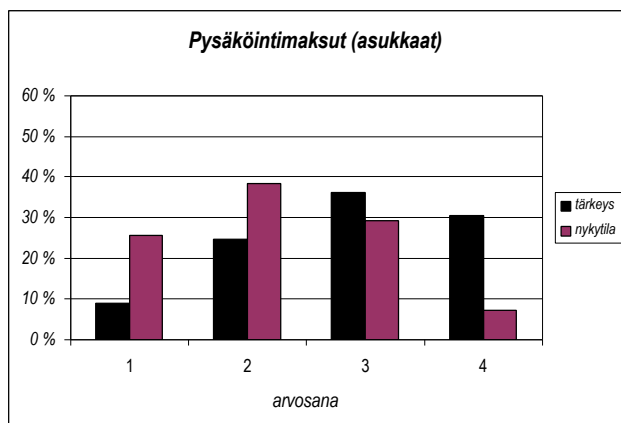
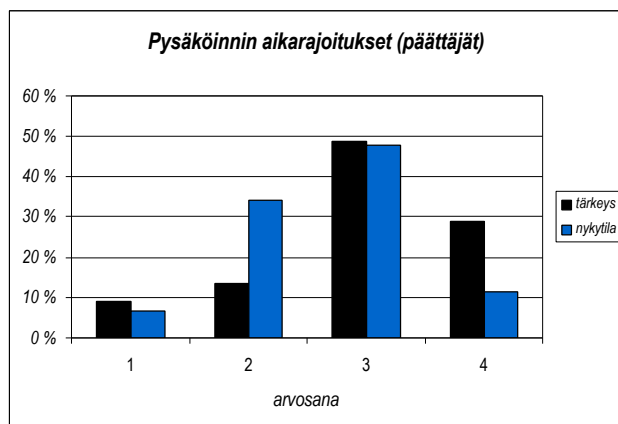
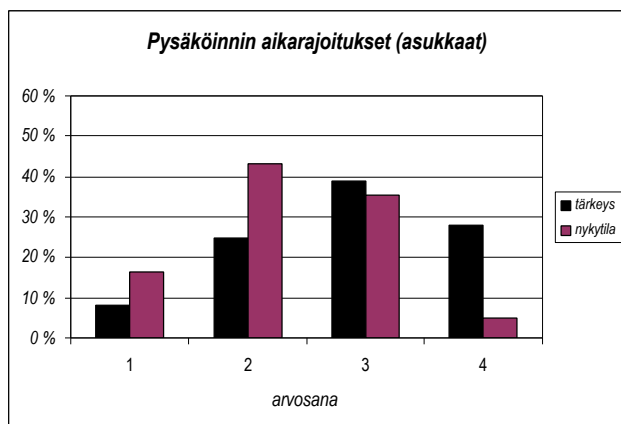
Asukkaista 83 % ja päättäjistä 84 % piti pysäköintipaikkojen sijaintia tärkeänä tai erittäin tärkeänä. Asukkaista kuutisenkymmentä prosenttia ja päättäjistä reilu puolet oli tyytyväisiä nykyiseen sijoitteluun.



Paikkojen käytön helppoutta piti tärkeänä tai erittäin tärkeänä 85 % asukkaista ja 84 % päättäjistä. Reilu puolet asukkaista ja päättäjistä oli sitä mieltä, että paikkoja on nykyisin helppo käyttää.



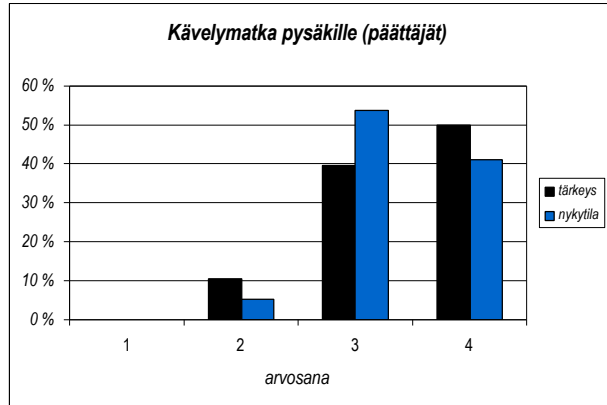
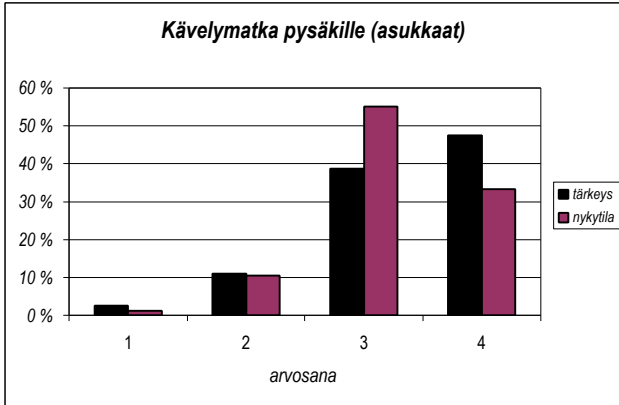
Vain kaksi kolmannelta asukkaista ja noin kolme neljänestä piti pysäköinnin aikarajoituksia tai maksuja tärkeänä tai erittäin tärkeänä kysymyksenä. Noin 60 % asukkaista ja vajaa puolet päättäjistä oli sitä mieltä, että nykyiset aikarajoitukset eivät ole toimivia. Vajaa 70 % asukkaista ja 37 % päättäjistä piti nykymaksuja huonoina.



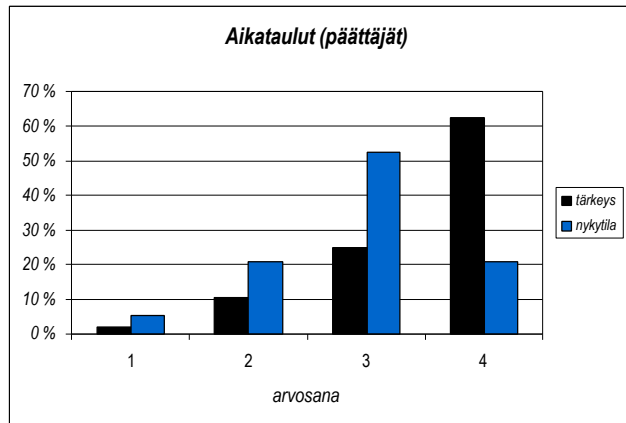
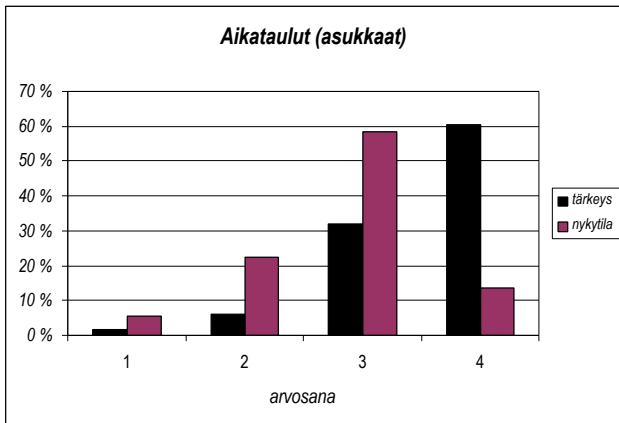
Pysäköinnin nykytilaa koskeviin kysymyksiin jätti ottamatta kantaa noin 20–25 % asukkaista ja vajaa viidennes päättäjistä.

## 2.4. Joukkoliikenne

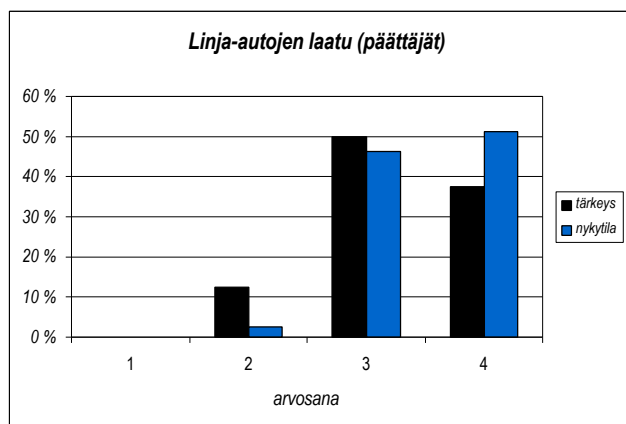
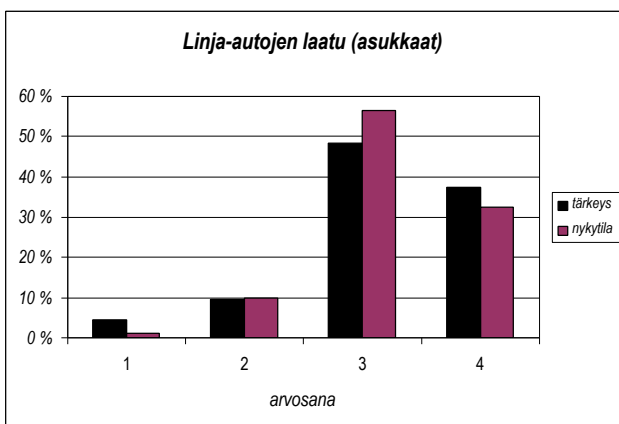
Kävelymatkan joukkoliikennepysäkillä koki tärkeäksi kysymykseksi 87 % asukkaista ja 90 % päättäjistä. Jopa 88 % asukkaista ja 95 % päättäjistä oli sitä mieltä, että nykyiset kävelymatkat ovat hyvän tai erinomaisen mittaisia.



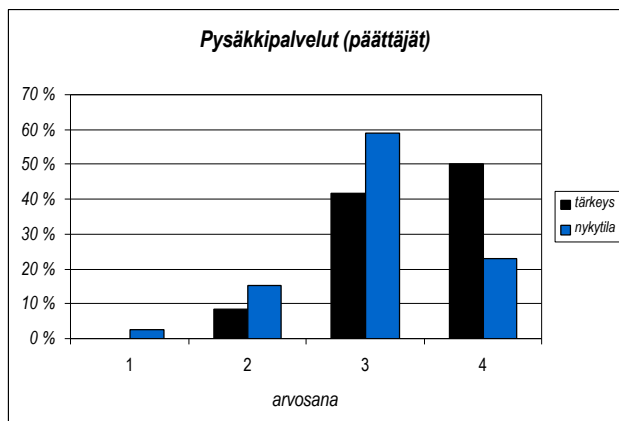
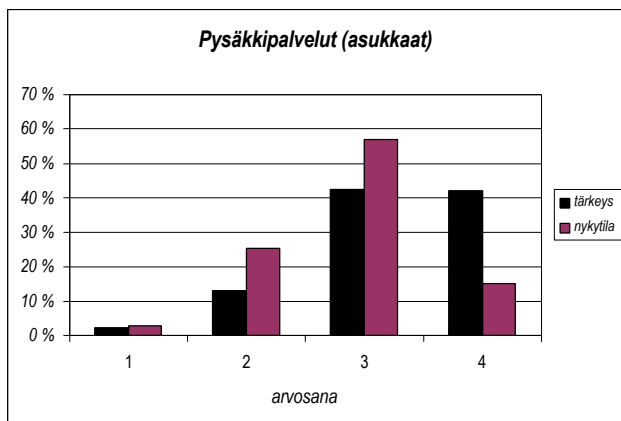
Asukkaista 92 %:lle ja päättäjistä 88 %:lle aikataulut olivat erittäin tärkeä tai tärkeä kysymys. Kaksi kolmannelta asukkaista ja kolme neljännestä päättäjistä on sitä mieltä, että nykyiset aikataulut ovat kohdallaan.



Linja-autojen laatua piti tärkeänä tai erittäin tärkeänä asiana 85 % asukkaista ja 88 % päättäjistä. Asukkaista lähes 90 %:n ja päättäjistä 97 %:n mielestä linja-autot ovatkin jo hyvää tai erinomaista tasoa.



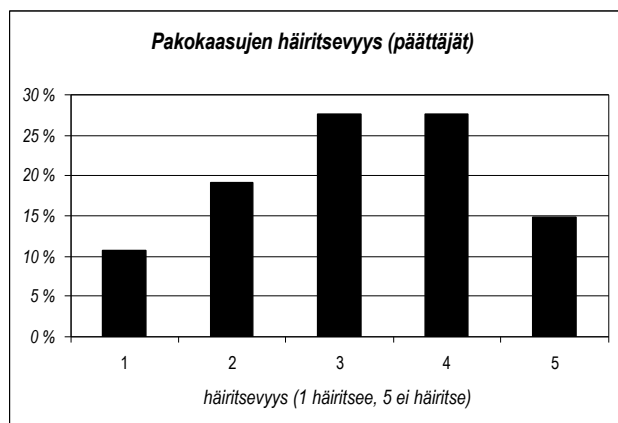
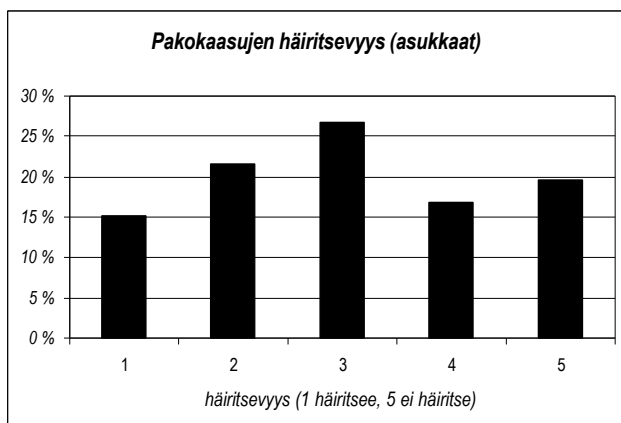
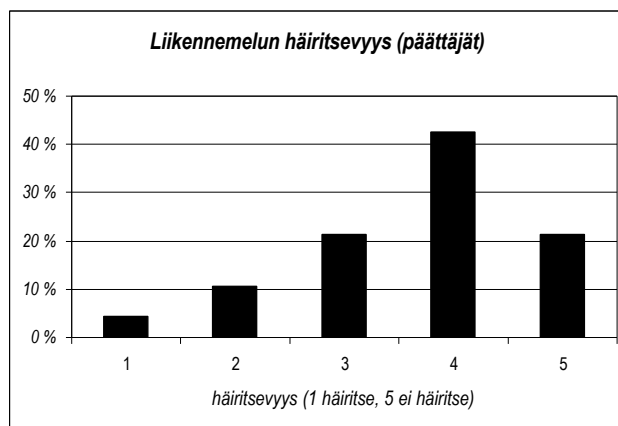
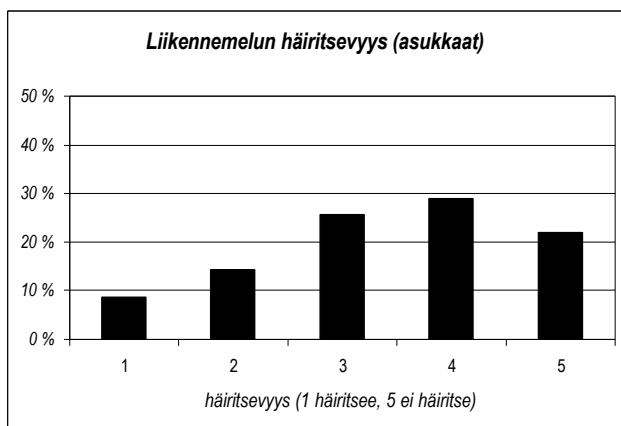
Pysäkkipalveluja piti tärkeinä tai erittäin tärkeinä 84 % asukkaista ja 92 % päättäjistä. Lähes kolme neljännestä asukkaista ja noin 80 % päättäjistä oli sitä mieltä, että pysäkkipalvelut ovat nykyisellään hyvää tai erinomaista tasoa.



Joukkoliikenteen nykytilaa koskeviin kysymyksiin jätti ottamatta kantaa vajaa neljännes päättäjistä.

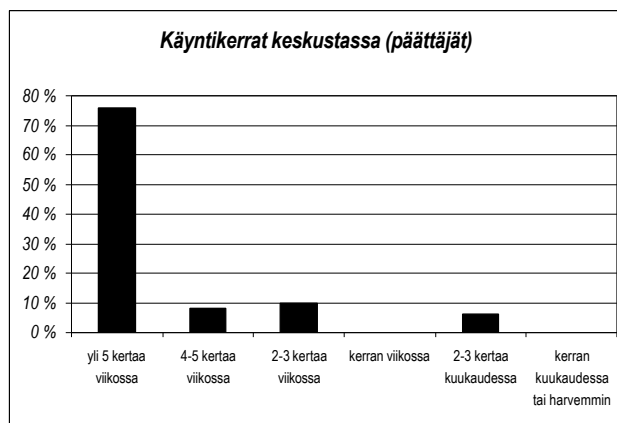
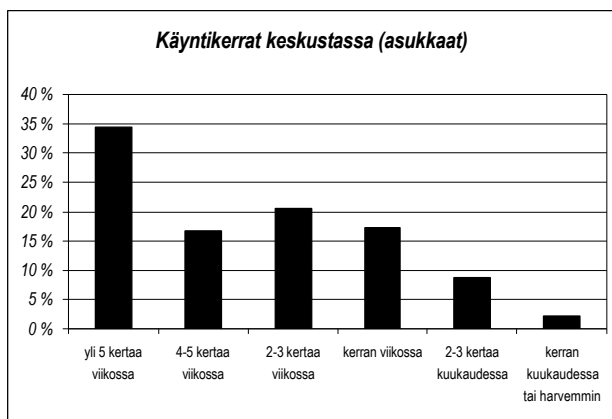
## 2.5. Liikenteen häiritsevyys

Tamperelaiset – päättäjät ja asukkaat – eivät keskimäärin pidä sen enempää liikennemelua kuin pakokaasujakaan kovin häiritsevinä. Asukkaista noin neljännes ja päättäjistä 15 % ilmoitti, että melu häiritsee heitä paljon tai erittäin paljon. Pakokaasut koki paljon tai erittäin paljon häiritsevinä 37 % asukkaista ja 30 % päättäjistä.

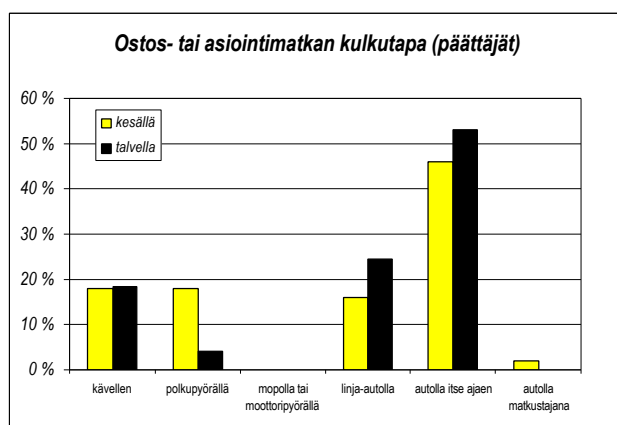
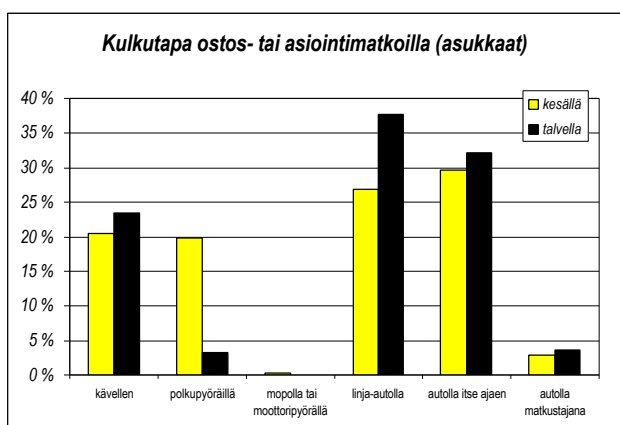


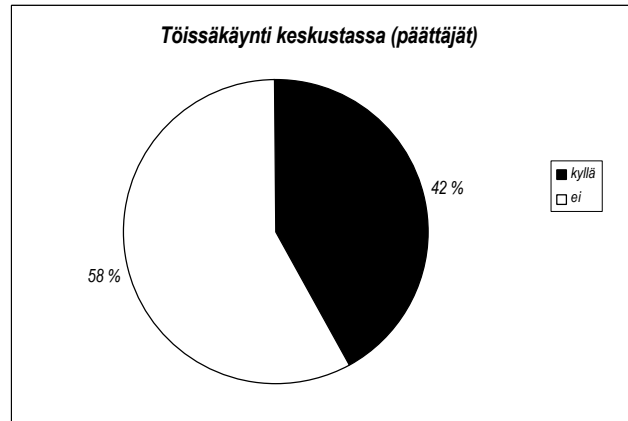
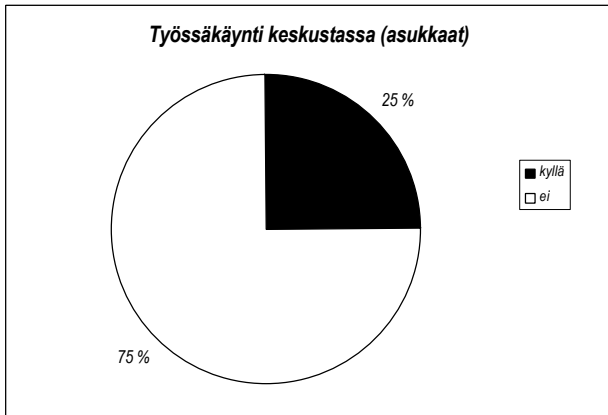
### 3. Keskustassa käyminen

Asukkaista puolet ilmoitti käyvänsä keskustassa yli neljästi viikossa, mutta on huomattava, että kysymyksenasettelun vuoksi tähän lukeutuvat myös keskustassa työssäkäyvät 25 % vastanneista. Vain 11 % vastaajista käy keskustassa harvemmin kuin kerran viikossa. Keskustaan suuntautuvalla ostos- tai asiointimatalla kolmannes asukkaista käyttää linja-autoa, kolmannes ajaa itse autolla. Kävelyn osuus on reilu viidennes. Pyöräilyn osuus vaihtelee vuodenajan mukaan siten, että kesällä viidennes ostos- tai asiointimatkoista kuljetaan pyörällä, talvella vain kolme prosenttia. Autolla tulleet pysäköivät keskimäärin 1,4 kertaa yhdellä ostosmatkalla. Heistä noin 40 % jättää autonsa kadulle, 40 % pysäköintilaitoksiin ja 20 % pysäköintialueille.

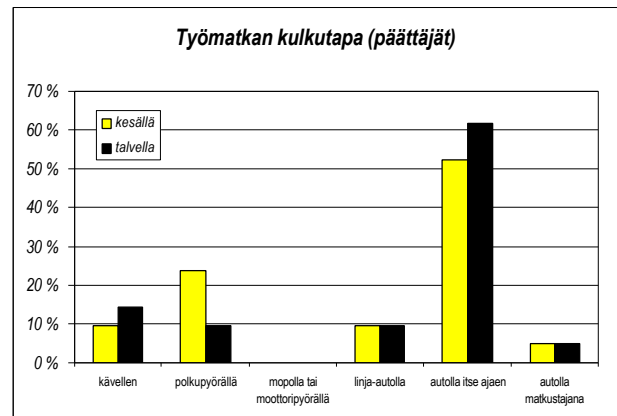
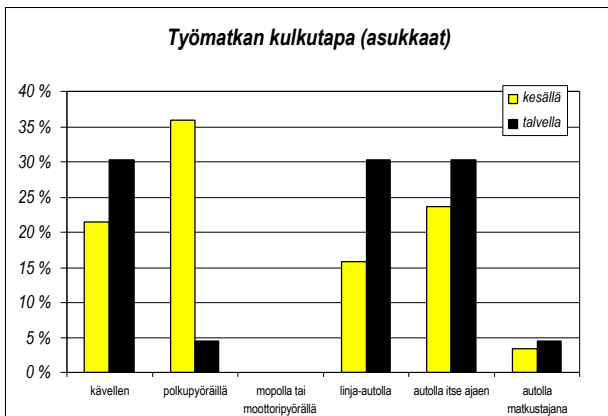


Päättäjistä kolme neljännestä ilmoitti käyvänsä keskustassa yli viidesti viikossa, mutta tähän lukeutuvat myös keskustassa työssäkäyvät 42 % päättäjistä. Vain 6 % päättäjistä käy keskustassa harvemmin kuin kerran viikossa. Keskustaan suuntautuvalla ostos- tai asiointimatalla noin viidennes käyttää linja-autoa, puolet ajaa itse autolla. Kävelyn osuus on noin viidennes. Pyöräilyn osuus vaihtelee vuodenajan mukaan siten, että kesällä viidennes ostos- tai asiointimatkoista kuljetaan pyörällä, talvella vain neljä prosenttia. Autolla tulleet pysäköivät keskimäärin 1,6 kertaa yhdellä ostosmatkalla. Heistä kolmannes jättää autonsa kadulle, kolmannes pysäköintilaitoksiin ja kolmannes pysäköintialueille.





Keskustassa työssäkävivistä (25 % asukkaista) vajaa viidennes kulkee kesäisin linja-autolla, viidennes autolla itse ajaen, noin neljännos kävellen ja 36 % pyörällä. Talvisin töihin kulkee jalan noin kolmannes, linja-autolla kolmannes ja autolla kolmannes. Työmatkalla pysäköidään yleensä työpaikan yhteydessä olevalle alueelle tai laitokseen.



Keskustassa työssäkävivistä (42 % päättäjistä) kymmenes kulkee kesäisin linja-autolla, puolet autolla itse ajaen, kymmenes kävellen ja neljännos pyörällä. Talvisin töihin kulkee jalan noin 15 %, linja-autolla kymmenes ja autolla 60 %. Työmatkalla pysäköidään yleensä työpaikan yhteydessä olevalle alueelle tai laitokseen, mutta neljännos päättäjistä pysäköi myös kadulla.

#### 4. KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

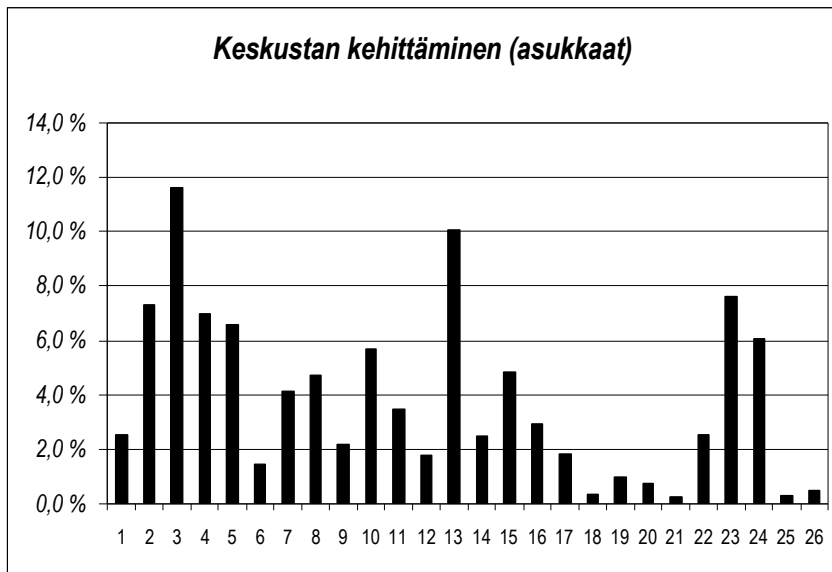
Keskustan kehittämismahdollisuuksia esitettiin 26 kappaletta, jotka on esitetty oheisessa luettelossa.

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Jalkakäytävien leventäminen/ rakentaminen/päällystäminen</li> <li>2 Pyöriteiden lisääminen</li> <li>3 Pyöräliikenteen erottaminen jalankulkuliikenteestä</li> <li>4 Linja-autoliikenteen suosiminen keskustassa</li> <li>5 Autoliikenteen sujuvuuden parantaminen</li> <li>6 Nopeusrajoitusten alentaminen</li> <li>7 Autoliikenteen vähentäminen</li> <li>8 Pysäköintipaikkojen lisääminen</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9 P-paikkojen keskittäminen pysäköintilaitokseen</li> <li>10 Kävelykatujen lisääminen</li> <li>11 Kävelypainotteisten katujen rakentaminen</li> <li>12 Asuntojen lisääminen</li> <li>13 Kaupungilla liikkumisen turvallisuuden parantaminen</li> <li>14 Istutusten lisääminen</li> <li>15 Kalusteiden (penkit, roskakorit, valaisimet) lisääminen</li> </ol> |
|---|---|

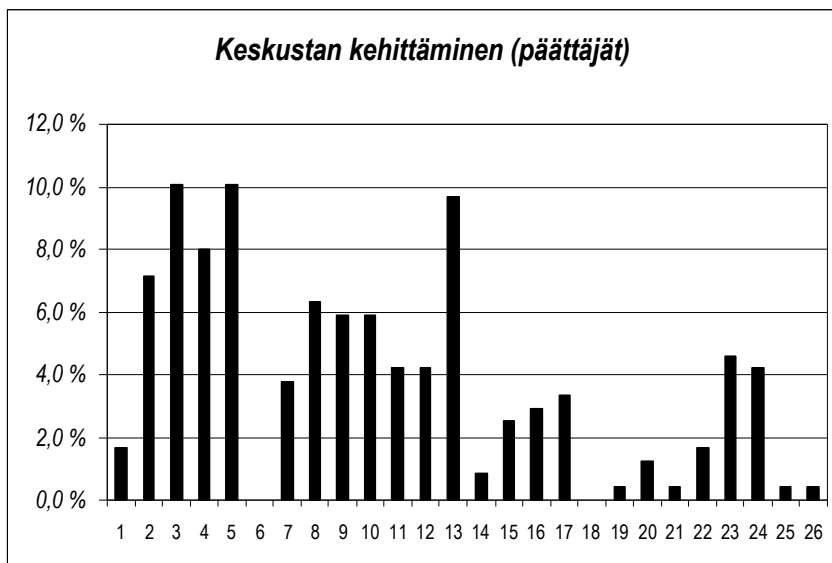
- 16 Erikoiskauppojen lisääminen
- 17 Keskustan ruokakauppojen lisääminen
- 18 Ruokaravintoloiden lisääminen
- 19 Kahviloiden lisääminen
- 20 Terassien lisääminen
- 21 Hotellien lisääminen

- 22 Tapahtumien lisääminen
- 23 Vanhojen rakennusten suojele
- 24 Puistojen ja rantojen kehittäminen
- 25 Taideteosten lisääminen
- 26 Kulttuuripalveluiden lisääminen

Näistä asukkailta eniten suosiota keräsivät vaihtoehdot 2 pyöräteiden lisääminen (7,3 %), 3 pyöräilyn ja jalankulun erottelu (11,6 %), 4 linja-autoliikenteen suosiminen keskustassa (7,0 %), 5 autoliikenteen sujuvuuden parantaminen (6,6 %), 13 kaupungilla liikkumisen turvallisuuden parantaminen (10,1 %), 23 vanhojen rakennusten suojele (7,6 %) ja 24 puistojen ja rantojen kehittäminen (6,1 %).



Päättäjiltä eniten kannatusta saivat vaihtoehdot 2 pyöräteiden lisääminen (7,1 %), 3 pyöräilyn ja jalankulun erottelu (10,1 %), 4 linja-autoliikenteen suosiminen keskustassa (8,0 %), 5 autoliikenteen sujuvuuden parantaminen (10,1 %), 8 pysäköintipaikkojen lisääminen (6,3 %) ja 13 kaupungilla liikkumisen turvallisuuden parantaminen (9,7 %). Myös erilaisia toimintoja, tapahtumia ja muita positiivisesti elävöittäviä tekijöitä toivoivat lisää niin päättäjät kuin asukkaatkin.



Lisäksi 27:ntenä vaihtoehtona oli kirjoittaa jokin oma ehdotus, jotka on koottu seuraavaan luetteloon.

**Asukkaat:**

- aukion tapahtumien lisääminen
- henkilöautoilijoiden ajotapoihin ja pysäköintiin kiinnitettävä huomiota
- Hämeenkadun linja-autokaista pois
- ihmisille järjenkäytön kurseja
- ilmainen bussi keskusta-alueella, ei autoja keskustaan
- isoja tavarataloketjuja keskustaan esim. prisma, cm, etujätti
- Itsenäisyydenkadun ja Rautatienkadun risteuksen turvallisuuden parantaminen Itsenäisydenkadulta vasemmalle kääntyvien autoilijoiden suhteen
- joukkoliikenteen suosiminen keskustassa
- järkevät kaavaratkaisut (myös maanalainen kaavoitus, market kysymys)
- metro
- poliisi illalla paikalle
- puhtaanapito, auraus ja liukkauden torjunta (2 mainintaa)
- pysäköintimaksujen yhtenäistäminen ja realisointi
- raitiotie

- siistiminen
- taksit ja linja-autot käyttämään omia kaistojaan
- esteettömyys vammaisille, vanhuksille vauville yms. (myös kaupat), (2 mainintaa)
- vihreät aallot
- Viistokatu autoille
- ympäristön ja istutusten hoito, puhtaana- ja kunnossapito, niin talvisin kuin kesäisin

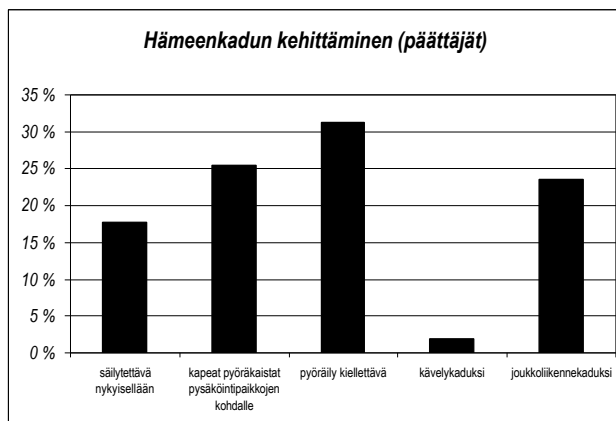
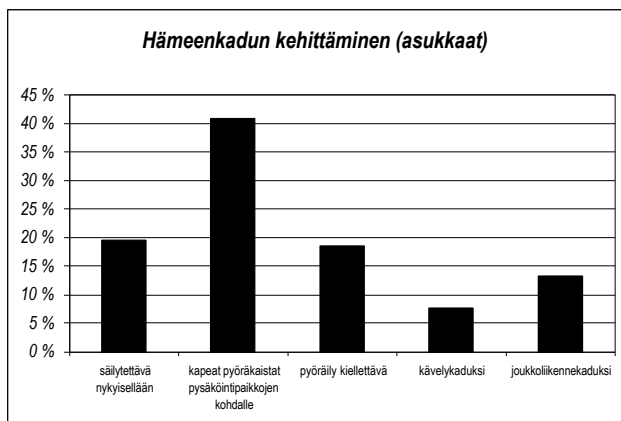
**Päättäjät:**

- keskustan siistinä pitäminen
- liikkumisen sujuvuus kaikilla välineillä
- toimistoitumisen pysäyttäminen l. asujaimiston säilyttäminen
- ulosmeno- ja turistireittien selkeämpi opastus turisteille
- Viistokadun ja Aleksis Kiven kadun ajoneuvoajon palauttaminen
- yleisen viihtyisyyden lisääminen
- metro

## 5. MUUT KEHITTÄMISTOIMENPITEET

### 5.1. Hämeenkatu

Niin asukkaista kuin päättäjistäkin noin viidennes oli sitä mieltä, että Hämeenkatu tulisi säilyttää nykyisellään. Noin 40 % asukkaista ja neljännes päättäjistä ilmoitti, että kadulle voitaisiin rakentaa pyöräkaistat nykyisten pysäköintipaikkojen kohdalle. Pyöräilyn kieltämistä kokonaan kannatti noin viidennes asukkaista ja noin kolmannes päättäjistä. Kävelykaduksi muuttaminen sai asukkailta 8 %:n ja päättäjiltä 2 %:n kannatuksen. Muuttamista joukkoliikennekaduksi kannatti 13 % asukkaista ja 24 % päättäjistä. Kohtaan sai ehdottaa myös omia ajatuksia, jotka on esitetty oheisessa luettelossa.



#### Asukkaat:

- keskustorin kohta toimivammaksi
- pyöräilyä kehitettävä
- vihreä aalto
- asfalttipäälylystys (2 mainintaa)
- autoiltaa ja hävittää puistoksi
- autoilu sallittava muuten keskusta kuolee
- autoliikenne sujuvaksi
- joukkoliikenne pois (2 mainintaa)
- joukkoliikenne, pyöräily ja kävelykatu
- kieltää pyöräily jalkakäytävällä
- kävely-pyörätie
- lisää kevyen liikenteen väyliä ilman, että pysäköintipaikoista on tingittävä
- poistaa linkku- ja taksikaistat, kun niitä ei keran käytetä (2 mainintaa)

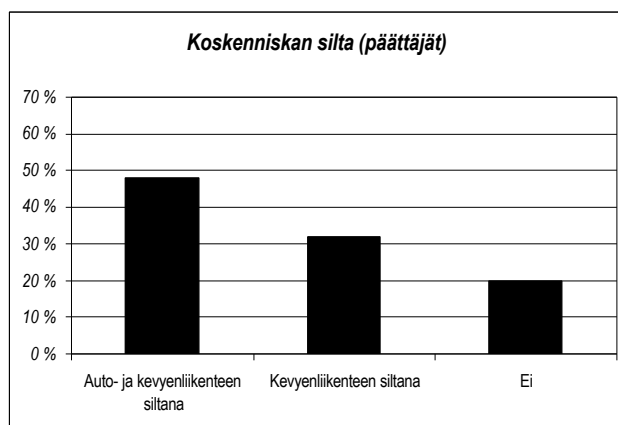
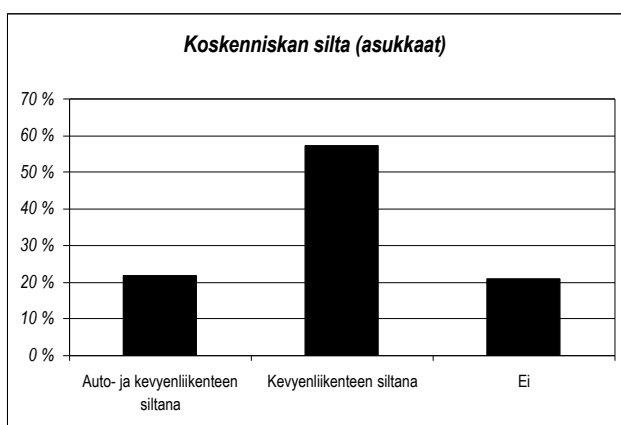
- pyöräkaistat, ei pysäköintipaikkojen kustannuksella
- rauhoittaminen, kävelyn ja joukkoliikenteen lisääminen
- vain linkut ja taksit
- usein mainittu yhdistelmä: joukkoliikennekatu ja pyöräkaistat

#### Päättäjät:

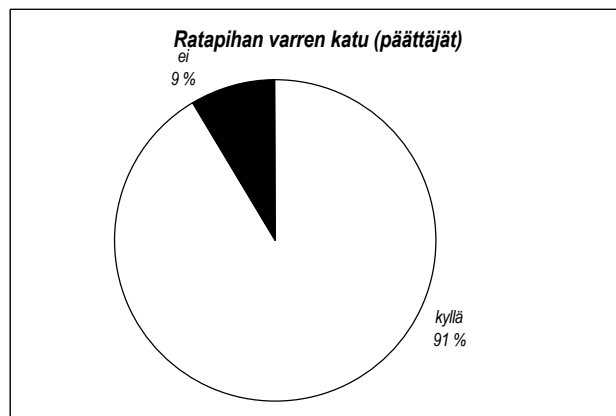
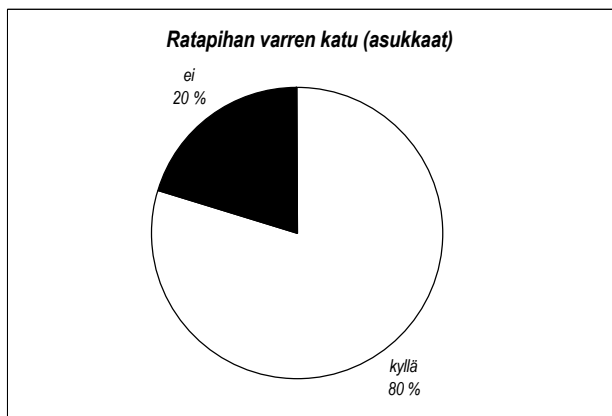
- joukkoliikennekatua ehdotettu yhteiseksi mm. pyöräkaistojen (4 mainintaa) ja kävelykadun kanssa
- pyöräkaista pohjoiselle jalkakäytävälle, pyörät pois eteläiseltä osalta
- pyöräkaista toiselle puolen katua

## 5.2. Muut kohteet

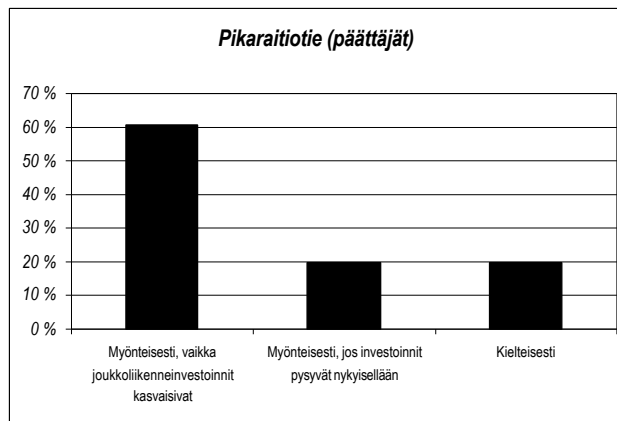
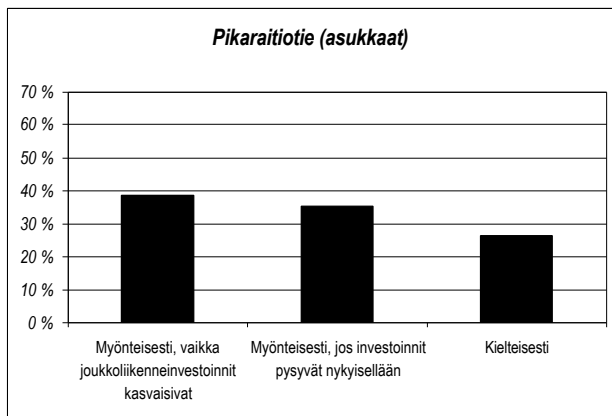
Koskenniskan siltaa kannattaa asukkaista 79 % ja päättäjistä 80 %. Asukkaista 57 % ja päättäjistä 32 % edellyttää kuitenkin, että silta toteutetaan vain kevyenliikenteen siltana. Koskenniskan siltaan jätti ottamatta kantaa 17 % vastaajista.



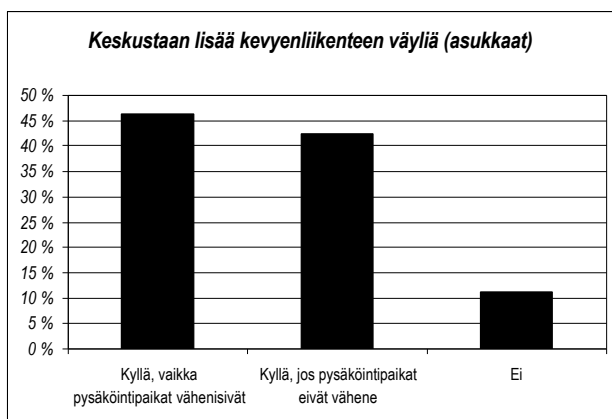
Ratapihan varrelle rakennettavaa uutta katua kannattaa 80 % asukkaista ja peräti 91 % päättäjistä. Uuteen katuun ei ottanut kantaa 28 % asukkaista.



Pikaraitiotiehen suhtautuu myönteisesti 74 % asukkaista ja 81 % päättäjistä. Asukkaista 35 % ja päättäjistä 20 % edellyttää kuitenkin, etteivät kaupungin joukkoliikenneinvestoinnit saa pikaraitiotien vuoksi nousta. Pikaraitiotiehen ei ottanut kantaa 15 % asukkaista.

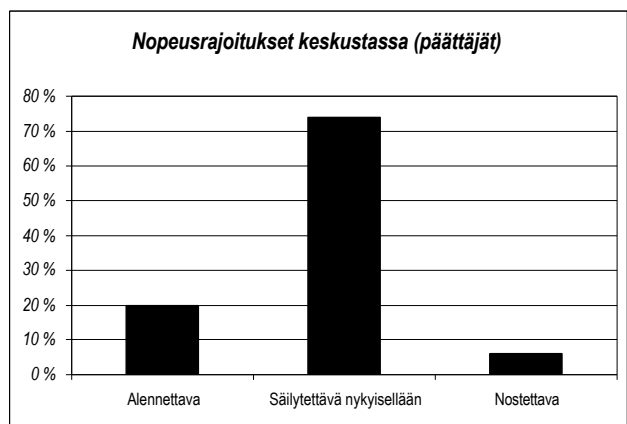
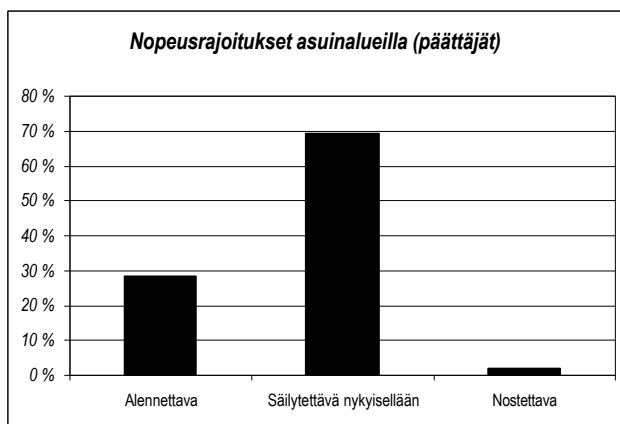
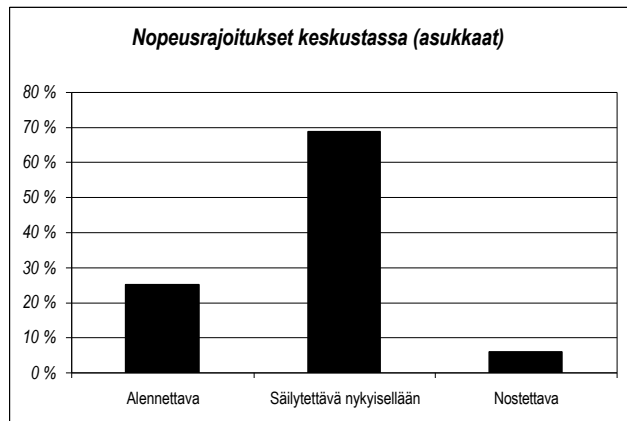
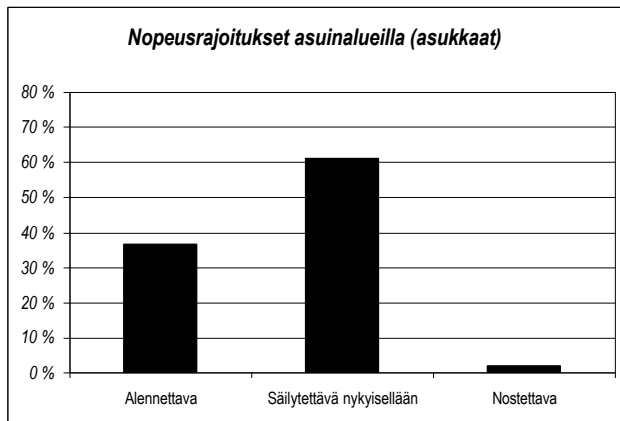


Noin 90 % asukkaista ja päättäjistä vastaajista oli sitä mieltä, että kevyen liikenteen väyliä voidaan lisätä keskustassa. Asukkaista 42 % ja päättäjistä 45 % oli sitä mieltä, ettei tämä saa tapahtua pysäköintipaikkojen kustannuksella.



### 5.3. Nopeusrajoitukset

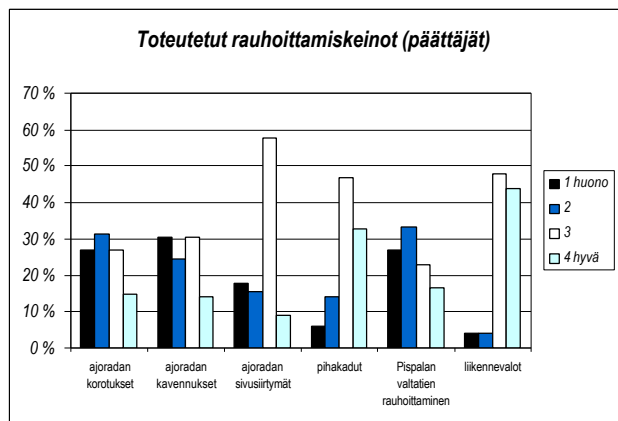
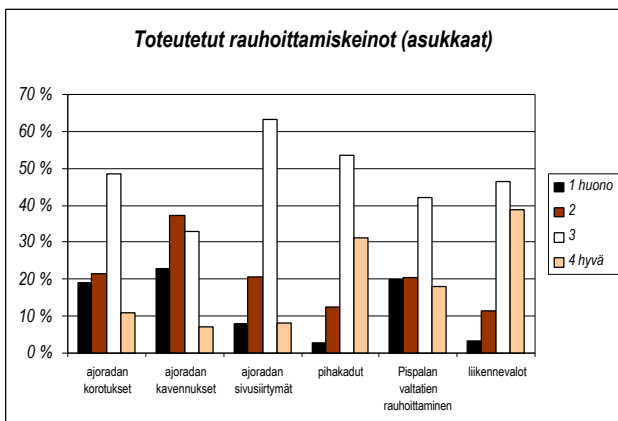
Kantaa nopeusrajoituksiin kysyttiin keskusta- ja asuinalueiden suhteen. Molemmissa tapauksissa nopeusrajoitusten säilyttäminen nykyisellään sai noin kahden kolmanneksen kannatuksen sekä asukkailta että päättäjiltä. Nopeusrajoitusten nostamista halusi asukkaista ja päättäjistä vain muutama prosentti. Rajoitusten laskemista kannatti keskustassa neljännes asukkaista ja viidennes päättäjistä, laskemista asuinalueilla reilu kolmannes asukkaista ja päättäjistä.



## 6. RAUHOITTAMISKEINOT

Rauhoittamiskeinoja koskevissa tuloksia tulkittaessa on otettava huomioon, että kysymyksissä käytetty termistö aiheutti monille vastaajille vaikeuksia. Erityisesti 'ajoradan sivusiirtymät' ja 'kokoojkatu' olivat vastaajille hankalia termejä, ja monet jättivät siksi ottamatta kantaa kysymyksiin. Nekin, jotka ovat ottaneet kysymyksiin kantaa, ovat saattaneet arvata, mitä kullakin termillä tarkoitetaan. Tulokinnan kannalta myös termit 'pihakatu' ja 'kävelypainotteinen katu' saattoivat olla monille vieraita.

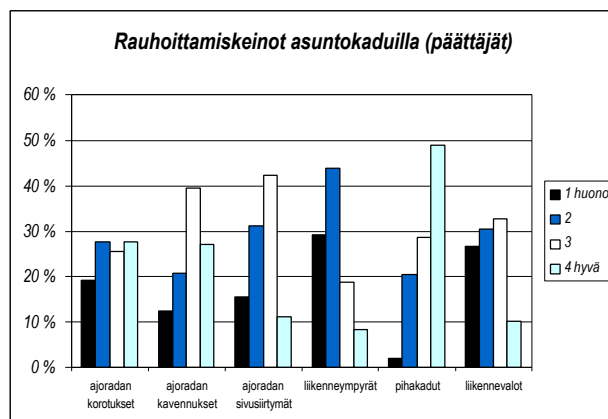
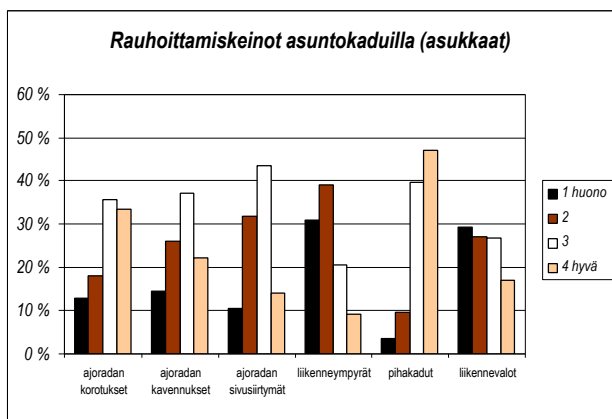
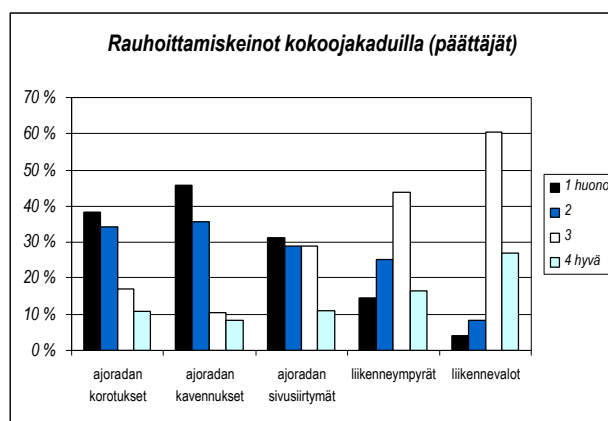
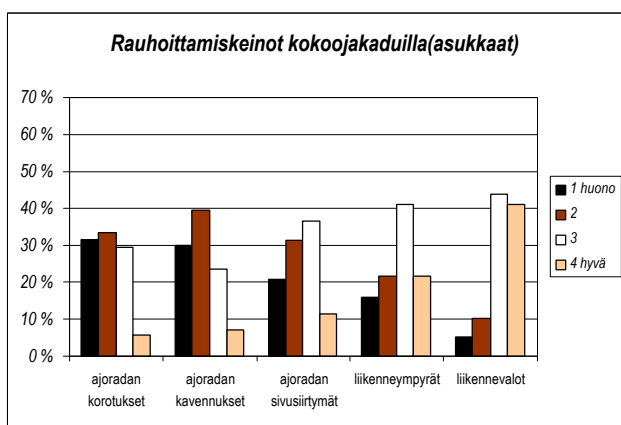
Toteutetuista rauhoittamiskeinoista asukkaat pitivät korotuksia enimmäkseen hyvinä, kavennuksia keskinkertaisina, sivusiirtymiä hyvinä, liikennevaloja hyvinä tai erittäin hyvinä ja piha-



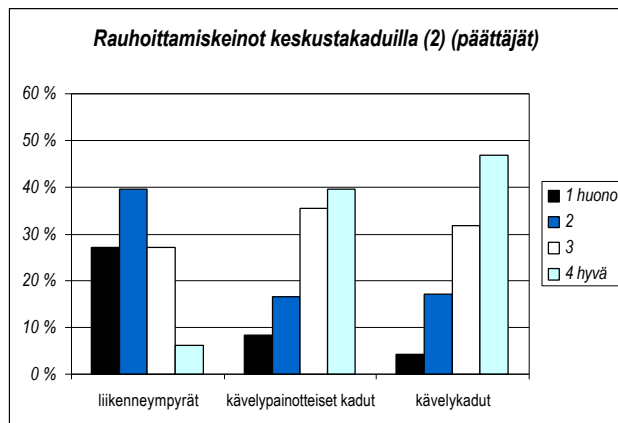
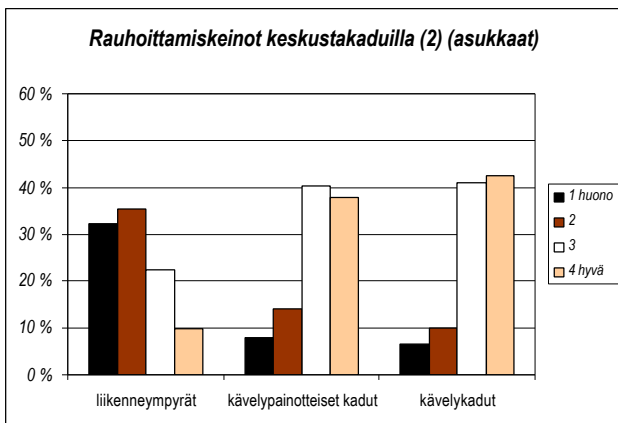
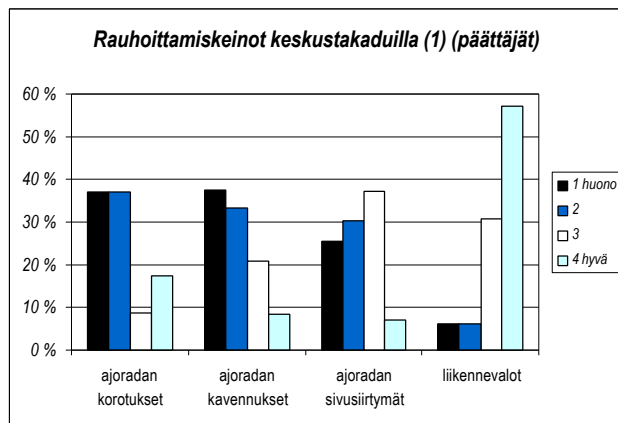
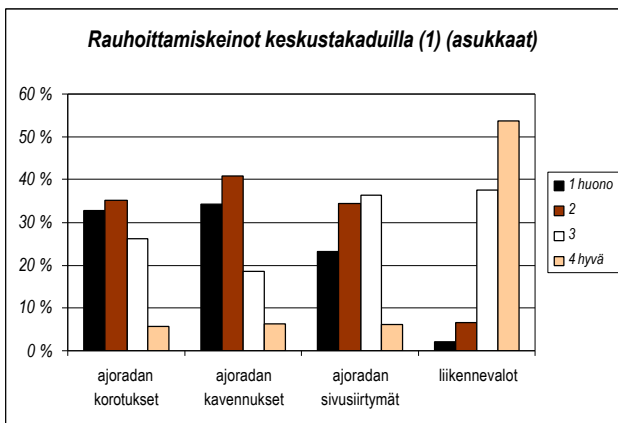
katuja hyvinä tai erittäin hyvinä. Pispalan valtatie rauhoittaminen oli asukkaiden mielestä enimmäkseen hyvä tai erittäin hyvä. Kysymyksiin jätti ottamatta kantaa 20–30 % asukkaista.

Toteutetuista rauhoittamiskeinoista päättäjät pitivät korotuksia huonohkoina, kavennuksia keskinkertaisina, sivusiirtymiä hyvinä, liikennevaloja hyvinä tai erittäin hyvinä ja pihakatuja hyvinä tai erittäin hyvinä. Pispalan valtatie rauhoittamista päättäjät pitivät melko huonona.

Keskustakaduille soveltuvat asukkaiden mielestä parhaiten liikennevalot, kävelykadut ja kävelypainotteiset kadut. Kokoojakaduille sopivat parhaiten liikennevalot, liikenneympyrät ja sivusiirtymät. Asuntokaduille sopivat parhaiten korotukset, kavennukset, sivusiirtymät ja pihakadut. Keskustakatuja keino jätti kommentoimatta noin viidennes asukkaista, kokoojakatuja keinojakin noin neljännes ja asuntokatuja keinojakin vajaa viidennes.

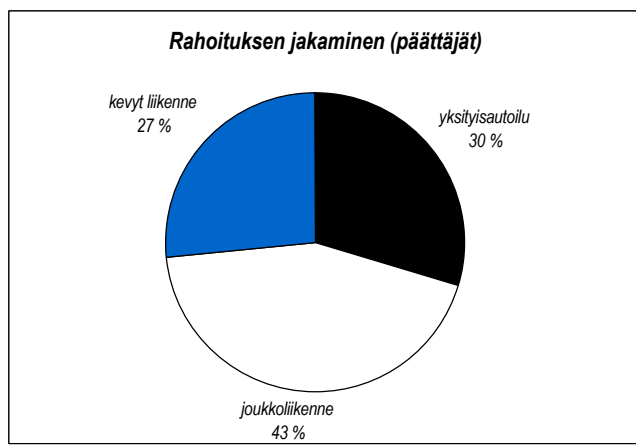
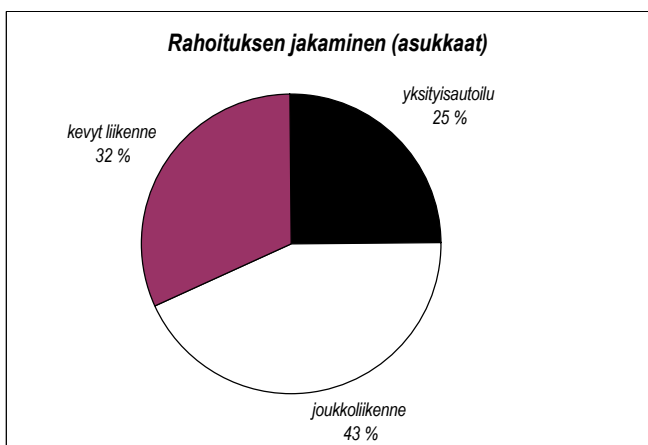


Päättäjien mielestä keskustakaduille soveltuvat parhaiten liikennevalot, kävelykadut ja kävelypainotteiset kadut. Kokoojakaduille sopivat parhaiten liikennevalot, liikenneympyrät ja sivusiirtymät. Asuntokaduille sopivat parhaiten korotukset, kavennukset, liikennevalot, sivusiirtymät ja pihakadut.



## 7. RAHOITUS

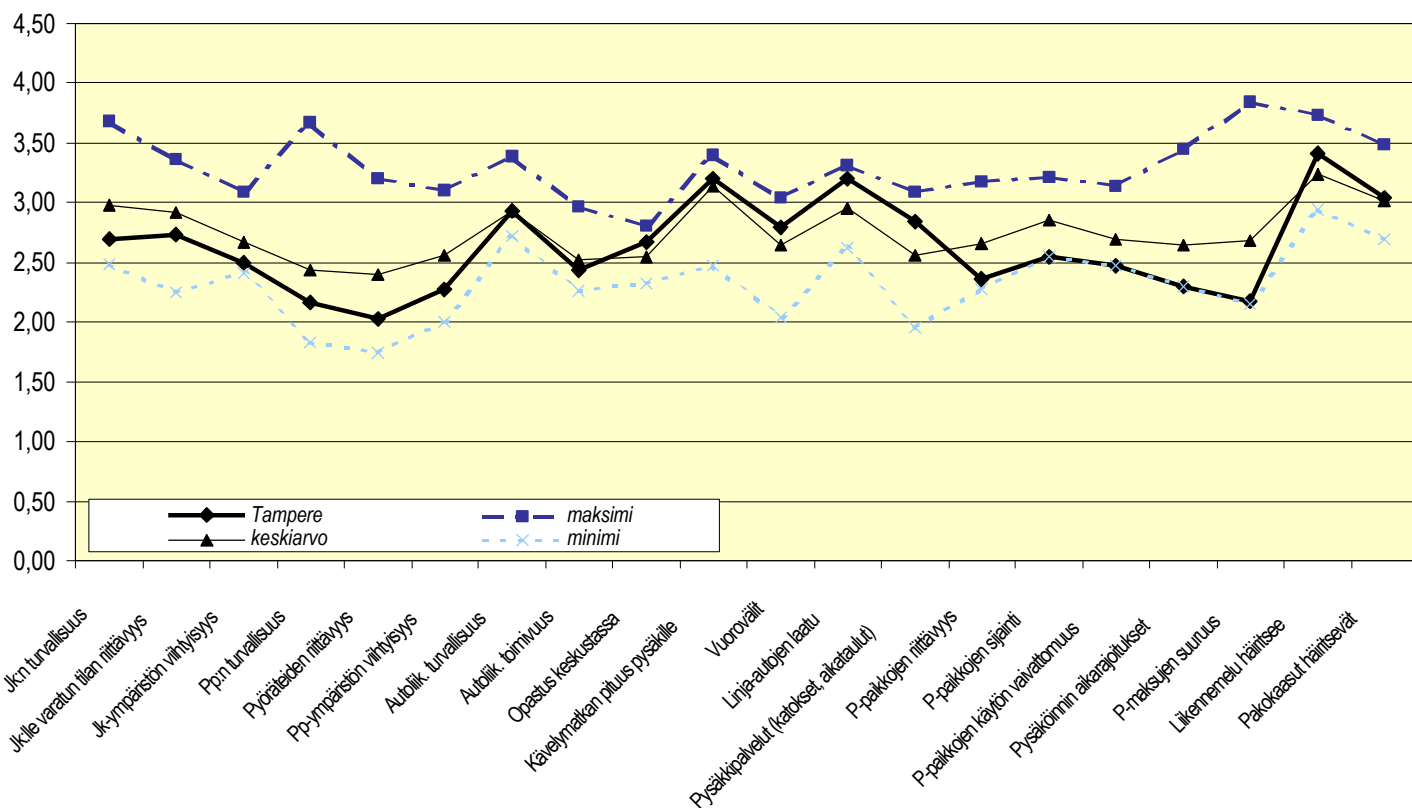
Tulevien vuosien liikenteen määrärahoista tulee asukkaiden mielestä neljännes kohdistaa yksityisautoiluun, kolmannes kevyeen liikenteeseen ja loput joukkoliikenteeseen. Päättäjien mielestä tulevien vuosien liikenteen määrärahoista tulee kolmannes kohdistaa yksityisautoiluun, neljännes kevyeen liikenteeseen ja loput joukkoliikenteeseen.



## 8. VERTAILU

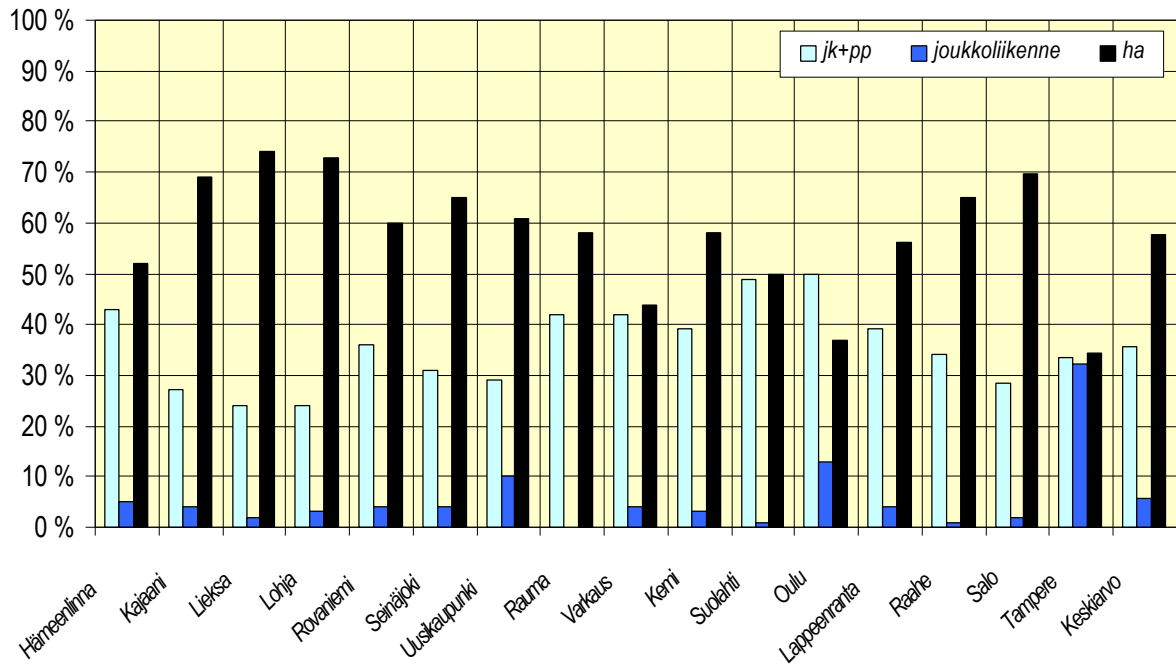
Kaupunkikeskustaa koskevia tutkimuksia on aiemmin tehty Hämeenlinnassa, Kajaanissa, Kemissä, Lappeenrannassa, Lieksassa, Lohjalla, Oulussa, Raumalla, Riihimäellä, Rovaniemellä, Salossa, Seinäjoella, Suolahdella, Uudessakaupungissa ja Varkaudessa. Alla esitetys- sä kaaviossa nähdään, miten Tampereen liikenteen nykytilan arvosanojen keskiarvo sijoittuu suhteessa kaikkien kaupunkien kyselyjen keskiarvoon, minimiin ja maksimiin. Pysäköinnin osalta Tampereen saamat arvostukset ovat kyselyiden huonoimpia ja vain joukkoliikennettä koskevat arvostukset ovat keskiarvon yläpuolella. Autoliikenteen nykytilan arvostus vastaa sijoittuu kaupunkien keskiarvon tuntumaan, kun taas jalankulun ja erityisesti pyöräilyn arvostukset ovat keskiarvoa heikompia.

**Tampereen sijoittuminen muihin kaupunkeihin nähden**

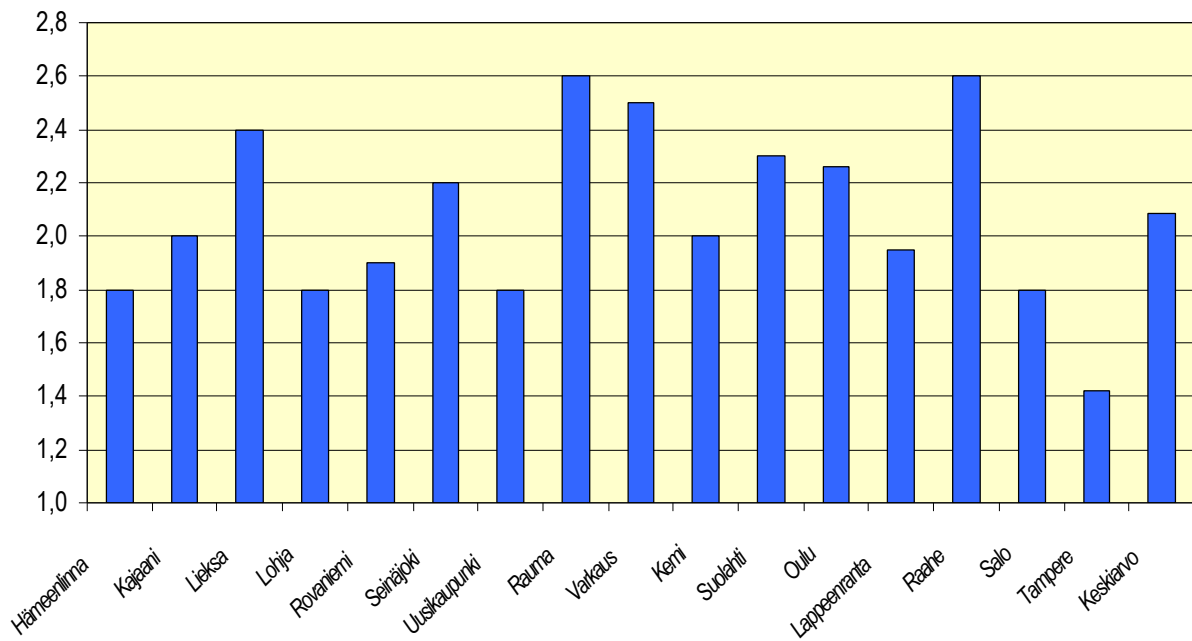


Kaupunkikyselyssä on yhteisesti tutkittu myös keskustassa käymistä. Tampereella vallitsee keskustaan tehtävillä ostosmatkoilla poikkeuksellinen kolmijako. Muissa kaupungeissa joukkoliikenteen käyttö on ollut hyvin vähäistä. Tamperelaiset myös pysäköivät keskimäärin vähemmän kertoja yhdellä ostosmatkalla kuin muiden kaupunkien asukkaat. Pysäköintipaikkanaan tamperelaiset käyttävät keskimääräistä useammin kadunvarsipysäköintiä kuin muiden kaupunkien asukkaat. Keskustaan tehtävillä työmatkoilla vallitsee Tampereella myös kolmijako, vaikka jalankulun ja pyöräilyn osuus korostuukin ulottuen lähes kaupunkien keskiarvoon. Autotilun sijaan on keskimääräistä harvinaisempaa.

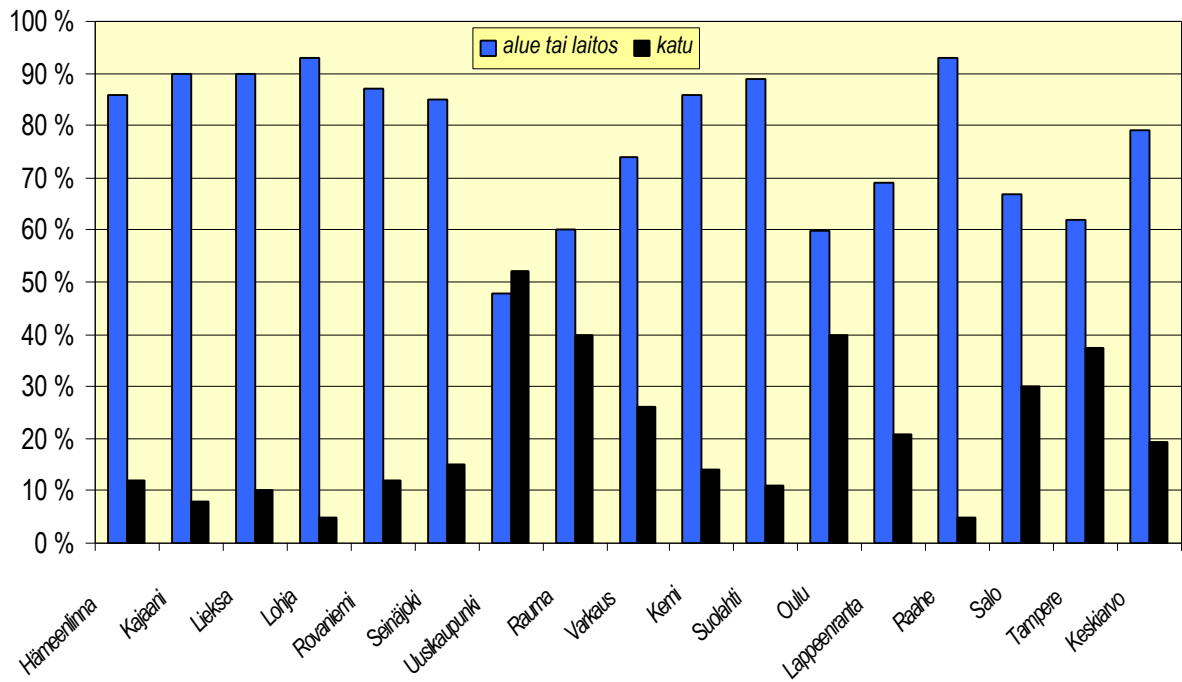
### Kulkumuoto keskustaan tehtävillä ostosmatkoilla



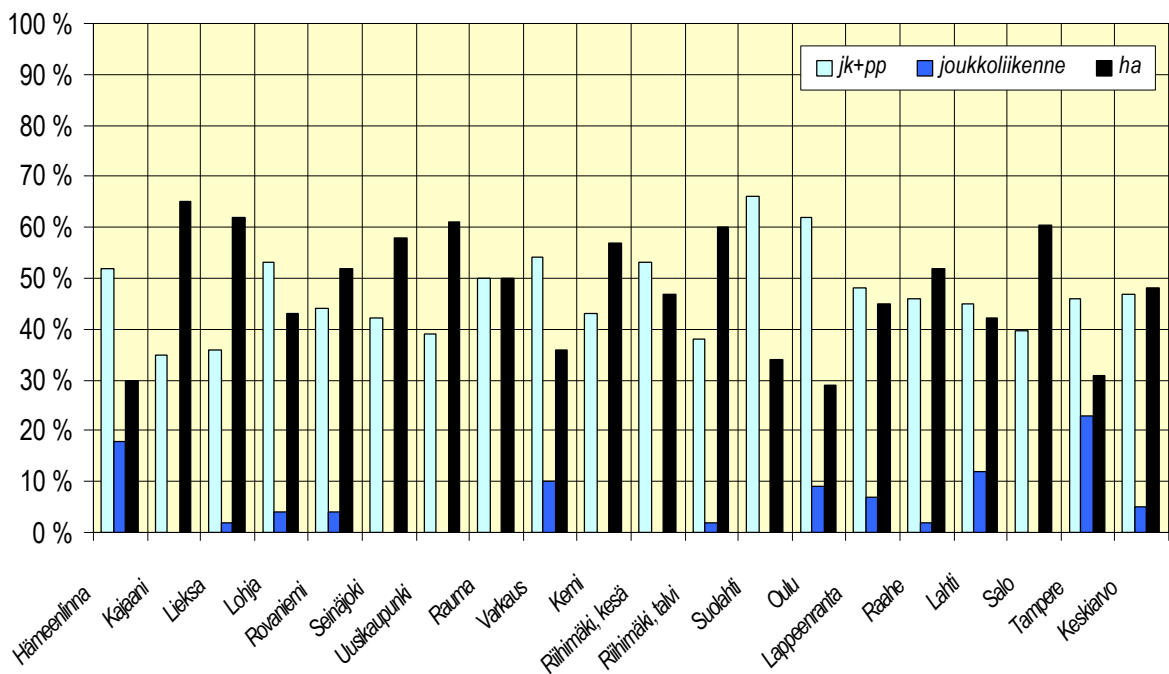
### Pysäköintikertojen määrä keskustaan tehtävällä ostosmatkalla



### Pysäköintipaikka keskustaän tehtävällä ostosmatkalla



### Kulkumuoto keskustaän tehtävillä työmatkoilla



## 9. KARTTAVASTAUKSET

Tampereen kyselyssä oli kaksi kysymystä, joihin vastattiin kartalla. Kysymyksistä toinen koski erityisesti keskustaa ja toinen rauhoittamistoimenpiteiden tarvetta koko kaupungissa. Kysymyksen asettelussa viitattiin osin väärään karttaan ja toisaalta karttoja pidettiin myös liian pieninä, jotta niistä olisi saanut selvää. Vastauksia saatiin siis paikoin niukasti, vaikka ihmiset olisivatkin kokeneet rauhoittamistoimenpiteet tärkeiksi.

Rauhoittamistoimenpiteitä koskeneessa kysymyksessä saattoi kartalle sijoittaa seuraavia toimenpiteitä: (1) ajoradan tai suojatien korotus, (2) ajoradan kavennus, (3) ajoradan sivusiirtymä, (4) liikenneympyrä, (5) pihakatu, (6) kävelykatu, (7) nopeusrajoituksen alentaminen, (8) pyörätie, (9) poistettava hidaste, (10) korjattava hidaste ja (11) muu, vastaajan määrittelemä toimenpide.

Kaupungin keskustaa koskien kehoitettiin vastaajia merkitsemään kartalle:

- |  |  |
|--|--|
| 1 Kaupungin keskeisin piste (vain yksi piste)              | 9 Paikka, jonne haluaisitte lisätä valaisimia  |
| 2 Paras paikka   | 10 Paikka, jonne haluaisitte lisätä puita ja istutuksia  |
| 3 Paikka, jossa polkupyörällä liikkumista tulisi helpottaa | 11 Paikka, missä haluaisitte ympäristöä, katunäkymiä tai rakennuksia erityisesti säilytettävän |
| 4 Paikka, jossa käveleminen tulisi tehdä helpommaksi       | 12 Paikka, jossa haluaisitte asua  |
| 5 Paikka, jossa autolla liikkumista tulisi helpottaa       | 13 Paikka, johon tarvittaisiin pyöräteline   |
| 6 Vaarallinen paikka                                       | 14 Paikka, jossa autoliikennettä tulisi vähentää   |
| 7 Paikka, jossa koette pysäköinnin hankalaksi              | 15 Paikka, jonne tulisi päästä joukkoliikenteellä  |
| 8 Paikka, jonne haluaisitte lisätä penkkejä                |  |

Asukkaat sijoittivat keskeisimmän pisteen lähes yksimielisesti Keskustorille. Kaupungin parhaan paikan asukkaat sijoittivat hajanaisemmin: useita ääniä saivat Koskipuisto, Pyynikin harju, Keskustori ja Laukon tori. Erityisesti ydinkeskustan alue ja kosken rannat sekä Pyynikki koettiin alueiksi, joiden ympäristön halutaan säilyvän. Toivotut asuinalueet sijoittuvat hajanaisesti ympäri keskustaa, mutta eivät aivan ydinkeskustaan.

Polkupyöräilyn helpottamista asukkaat toivoivat erityisesti Satakunnankadulle ja Hämeenkadulle. Kävelyä pitäisi asukkaiden mielestä helpottaa Hämeenkadun sillalla ja Satakunnankadun sillalla sekä useissa keskusta-alueen liittymissä. Autoilun helpottamista asukkaat toivoivat Kekkosen tielle ja Hämeenkadulle sekä Tampellan alueelle. Vaarallisina paikkoina korostuvat asukkailla Rautatienkadun ja Hämeenkadun liittymä, Lapintien ja Naistenlahdenkadun liittymä sekä Itsenäisyydenkadun rautatieaseman puoleinen pää. Hämeenkatu ylipäänsä koetaan vaaralliseksi. Pysäköinti koetaan hankalaksi ydinkeskustan alueella sekä Amurissa. Autoliikenteen vähentämistä asukkaat haluaisivat Hämeenkadulle. Joukkoliikenne tuntuu tavoittavan keskustan melko hyvin, sillä paikat, joihin pitäisi päästä joukkoliikenteellä, sijoittuvat hajanaisesti yksittäin ympäri keskustaa.

Penkkejä asukkaat kaipasivat erityisesti Hämeenkadulle, Keskustorille, Koskipuistoon ja Laukon torille. Valaistuksen parantamista kaivattiin koko keskustan alueella, mutta yksittäiset kohteet sijoittuivat melko hajanaisesti. Lisää puita ja istutuksia asukkaat halusivat Keskustorille, Aspinniemen ja Vuolteenkadun pohjoispuolelle. Pyörätelineitä asukkaat halusivat lähinnä Hämeenkadun varrelle.

Varsinaisia rauhoittamistoimenpiteitä asukkaat jaksoivat miettiä varsin vähän – osin johtuen karttojen epäselvyydestä. Ajoradan tai suojatien korotuksia, ajoradan kavennuksia ja ajoradan sivusiirtymiä asukkaat sijoittivat enemmän kaupungin itä- kuin länsipuolelle. Länsipuolella näitä toimenpiteitä on sijoitettu eniten Nuolialantielle sekä Pispalan valtatielle ja Lielahdenkadulle. Itäpuolella korostuvat Ali-Huikkaantie ja keskustan ohella erityisesti Nekala-Veisun alue,

Hervanta ja Linnainmaa-Holvasti. Hidasteiden poistamista toivottiin mm. Pispalan valtatieltä, Teiskontieltä ja Juvankadulta. Korjattavia hidasteita oli mm. Koivistontie-Hallilantiellä ja Pispalan valtatiellä.

Liikenneympyröitä asukkaat toivoivat erityisesti Lielahdenkadun liittymiin, Sammon valtatielle ja Nekalankadulle samoin kuin Juvankadun ja Yrjöläntien sekä Teekkarinkadun ja Hervannan valtavyölyän liittymiin. Kävelykatuja asukkaat toivoivat koko ydinkeskustan alueelle. Toivotut pihakadut sijoittuivat hajanaisesti asuinalueille. Pyörätien sijoittamisessa on havaittavissa melko selkeitä yhteystoiveita mm. Lamminpäästä keskustan suuntaan (Paasikiventien suuntaisesti), Sammonkadun ja Sammon valtatie suuntaan sekä Kalevantietä Messukylän suuntaan. Keskustassa erityisesti Satakunnankadulle on toivottu pyörätietä, mutta myös selkeästi yleistä keskustan pyörätieverkon parantamista. Nopeusrajoituksen alentamista asukkaat toivoivat useille korkean luokan teille, kuten Valtatie 12:lle, Nokiantielle, Aitolahdentielle, Lempääläntielle ja Lielahdenkadulle. Myös keskustaan ja sen lähialueille sijoitettiin useita kohteita, joissa toivottiin nopeusrajoitusten nostoa.

Asukkaiden itse ehdottamia toimenpiteitä olivat mm. kaistojen lisääminen, eritasoliittymä, liikennevalot, suojatie, alikulku ja erilaiset varoitusmerkit. Erityisesti liikennevaloja ja varoitusmerkkejä oli sijoiteltu melko runsaasti ympäri kaupunkia.

Päättäjät sijoittivat kaupungin keskipisteen lähes yksimielisesti Keskustorille tai sen liepeille. Kaupungin parhaan paikan päättäjät sijoittivat hajanaisemmin, mutta suurin osa sijoitti sen kuitenkin ydinkeskustaan. Useita ääniä saivat Koskipuisto, Finlaysonin alue ja Näsinpuisto. Päättäjille erityisesti kosken rannat ja sen länsipuoliset lähialueet olivat alueita, joiden ympäristön halutaan säilyvän. Toivotut asuinalueet päättäjät sijoittivat hajanaisesti keskustan reunoille, mm. Tampellaan, Kyttälään ja Pyynikin läheisyyteen.

Polkupyöräilyn helpottamista päättäjät toivoivat erityisesti Satakunnankadulle ja Hämeenkadulle. Kävelyä pitäisi päättäjien mielestä helpottaa Satakunnankadulla ja Kyttälässä. Joitakin toiveita oli myös yhteydestä kosken yli Ratinasta keskustaan. Päättäjien toiveet autoilun helpottamisesta sijoittuvat melko hajanaisesti ympäri keskustaa. Eniten mainintoja (3) keräsi Kekkosen tie. Vaarallisina paikkoina päättäjät pitivät erityisesti Satakunnan katuja, useita Hämeenpuiston liittymiä ja Itsenäisyydenkadun rautatieaseman puoleista päätä. Pysäköinnin päättäjät kokevat hankalaksi ydinkeskustan alueella. Autoliikenteen vähentämistä päättäjät halusivat lähes yksimielisesti Hämeenkadulle. Paikkoja, jonne pitäisi päästä joukkoliikenteellä, päättäjät sijoittivat niukasti ja hajanaisesti keskustan reuna-alueille.

Penkkejä päättäjät kaipasivat erityisesti Hämeenkadun ja Tammerkosken ”risteyksen” liepeille. Valaistuksen parantamista päättäjät kaipasivat vain muutamia kohteisiin, jotka sijoittuivat hajanaisesti ympäri keskustaa. Lisää puita ja istutuksia päättäjät halusivat Keskustorin ympärille sekä joihinkin hajakohteisiin. Pyörätelineitä päättäjät kaipasivat rautatieasemalle, Laukon torin laidalle ja Keskusvirastotalolle.

Päättäjien vastauksia rauhoittamistoimenpiteisiin tuli vain muutamia eikä niistä voida päätellä yleisiä linjoja.

## 10. VAPAAT KOMMENTIT

Kyselyyn sai kirjoittaa myös vapaita kommentteja, joita on koottu seuraaviin taulukoihin.

### ***Kommentteja (asukkaat)***

TKL voisi suunnitella aikataulut niin, että bussit eivät lähtisi samoihin aikoihin

Ei enää turvallisuutta vaarantavia ryppäitä pysäkeillä

Asioiden hoitaminen nopeutuisi

|   |
|---|
| <p>Melupiikit vähenisivät<br/>Myös välikaupunginosien asukkaat olisivat tyytyväisiä</p>   |
| <p>Kiva kun kysytte tärkeistä asioista<br/>Lomake ei ihan loppuun mietitty. Kysymys 4 esim. Ihmisellä voi olla ammatti, vaikka olisikin työtön tai kysymys tulisi muotoilla toisella tavalla. Karttaan piirtely oli myös jokseenkin hankalaa. Alkulehdellä asteikko (kohta liikenne) oli aina hyvää tai erittäin hyvää (jokseenkin hassut vaihtoehdot).<br/>Toivottavasti vastauksistani on hyötyä</p>  |
| <p>Kaupunki ei saisi kehittyä vain liikenteen ehdoilla<br/>Kävelykatuja rakennettaessa tulisi enemmistön miettiä ja kehittää sitä, miten ihmiset saadaan käyttämään niitä. Molemmista päistä tulisi löytyä mielenkiintoa, mikä houkuttelee ihmisiä. Kävelytien varrella tulisi olla tekemistä ja viihtyvyyttä, jotain mikä saisi ihmiset jäämään.<br/>Tunnelmaa pitäisi kehittää<br/>Kylmä ja autio kävelytie, jossa penkit on sijoitettu siten, että ihmiset eivät näe toisiaan tai ovat liian keskellä penkkeineen selät vastakkain, on yhtä tyhjän kanssa. Autotkin olisivat elämää.<br/>Muistaakseni Oulussa on toimiva kävelypainotteinen katukortteli. Kadut ovat neljän korttelin välissä. Ensin näytti kävelykadulta, mutta autot siellä kulkivat myös sulassa sovussa ja parkkipaikkojakin taisi olla varrella. Sellaista sopua Tampereellekin.<br/>Ei aina tarvitse olla tiukkoja rajoja alueista, jotka on tiettyyn tarkoitukseen sallittuja. Tarvitaan hidaskatuja, joilla kävelijät saavat vaikka mennä keskellä katua ja autoilijat tietävät ja kulkevat hiljaa. Liikennevalot ovat monien mielestä pelottavia punaisissa kaasuttelevine autoilijoineen.</p>  |
| <p>Raskaan rekkaliikenteen kieltäminen Kauppilaisenkadulta<br/>Linja-autoliikenne, nro. 5 pois!</p>   |
| <p>Olen kokenut pyöräilyn keskustassa miltei mahdottomaksi. Se on pelottavaa ja turvatonta ja hankalaa. Ikävät rotvalli-klonksahdukset, huonot pyörätiesujuvuudet, liika autoilu ja autoilijoiden röyhkeys, arvoantamattomuus sekä jalankulkijoiden törmäily pyöräilijöidenkin puolella mm. haittaavat.<br/>Bussijutut toimivat hienosti, niissä ei ole ollut valittamista minun kokemuksissani. En nyt ainakaan muista.<br/>Minä en ole kauhean nokkela ja skarppi hemmo, en ole hyvä muistamaan sellaista, mikä ei ole juuri nyt tässä. Muistan, että kaikenlaista parannettavaa on. Jalankulkijoille epäreilut liikennevalot Nekalan lastentalon kohdalla Jokipohjantiellä on yhdet mahdottomat. Eivät vaihdu painamatta ja muutenkin täysin hullut. Toiset vastaavat Sammonkadun päässä Iskun puolella isossa risteyksessä - ylipäättään valot, jotka eivät vaihdu pyöräilijän tai jalankulkijan painamatta tuovat usein kiusaa.<br/>Viinikankadulla rautatien alituskohdassa pyöräilijöillä ja jalankulkijoilla ihan liian ahdas luiska. Rautatienkatu pyöräilijän kannalta on myös huono, mutta keskustassa nyt löytää lukuisasti huonoa pyöräilijän kannalta.<br/>Haluaisin vähentää autoilua keskustassa ratkaisevasti ja parantaa pyöräilyä. Varmaan bussiliikenteessä olisi kohennettavaa, jos käyttäjämäärät lisääntyisivät, kenties muutenkin. Ei Koskenniskan siltaa kuin kevytliikenteelle. Ei lisää massiivisia katujärjestelyjä eikä parkkipaikkoja. Ihmisille enemmän tilaa ja vihreyttä</p> |
| <p>Lapintiestä tullut sisääntulotie Kekkosentieltä, jolloin liikennemäärä moninkertaistunut. Suojatien paikka. Lapintie 9-11 huonosti merkattu. TAPATURMAVAARA!<br/>Linja-autojenkin olisi noudatettava nopeusrajoituksia.<br/>Taksien U-käännökset kiellettävä Hämeenkadulla, tukkii liikenteen.<br/>Autojen pysäköiminen Hämeenkadulla jalkakäytävälle kiellettävä, koukkii miten sattuu, enemmän valvontaa ja sakotusta.</p>   |
| <p>On niin pieni toi kartta, ettei siitä tolkkua ota. Mutta toivoisin, että ajoradan siirto poistettaisiin Viinikan kirkon edestä ja notkosta ennen kirkkoa koulun jälkeen. Linjan 12 bussin on vaikea liikkua siinä varsinkin kun vastaan tulee toinen iso auto.<br/>Satamakatu pitää saada kaksisuuntaiseksi!</p>   |
| <p>Jakeluautot pois jalkakäytäviltä. Tosi hankalaa Hämeenkadulla hallin edessä.<br/>Pyöräilijöille kuria, jos jossain on sallittua, ei suinkaan kaikkialla jalkakäytävillä. Pyöräilijät ovat röyhkeitä jos ei väistä, he ajavat ihan päin.</p>  |
| <p>Esim. Rautatieasemalle on vaikea päästä pyörällä. Hämeenkadun voisi rauhoittaa pyöräilijöiltä, koska siellä on hankala ajaa. Mutta poikkikatujen kulmaan voisi sijoittaa pyörätelineitä, johon pyörän voi jättää.<br/>Kauppamiehenkadun varrelta pysäköidyt autot pois</p>   |

|   |
|---|
| <p>On vaikeaa päästä pois pihaltamme Kyttälänkatu 7:stä. Kuntoutuslaitoksen edessä on useita autoja huonosti pysäköitynä ja kadun toisella puolella usein parkkipaikat täynnä. Todella hankala paikka</p> <p>Yleisesti koko keskusta-alue tulisi muuttaa kävelykeskustaksi, jossa vain julkinen liikenne ja huoltoajot saisivat ajaa. Pyöräteitä tulisi toki kehittää samoin kuin joukkoliikennettä hyvin voimakkaasti.</p> <p>Vanhojen rakennusten ja ympäristöjen suojelu.</p> <p>Keskustan säilyttäminen elävänä (ei suuria kauppakeskuksia enempää laitakaupungille).</p> <p>Ei kaupallisia julkisia tiloja (toiminta-, kulttuuri- ja kokoontumistiloja kaiken ikäisille).</p> <p>Mainostaulujen karsiminen minimiin (ei ole mikään itsestäänselvyys, että kaupungilla liikkumisen pitää olla nykyisen kaltainen jatkuva mainoskuvienvirta).</p> <p>Lisää puita, istutuksia, betonia vain auki!</p> |
| <p>Haapalinnan asuntoalueelta puuttuu täysin yleinen pysäköintialue esim. vieraita varten. Tästä johtuu että virhepysäköinti on sangen yleistä, jolloin vaarantuu pelastusteiden vapaana pysyminen. Uusia rakennuksia nousee kaiken aikaa alueelle, jonne olisi voitu rakentaa yleinen pysäköintialue. Haapalinnan torille ei saa sijoittaa pysäköintiruutuja edes päiväkotien käyttöön. Kevyen liikenteen väylä tarvittaisiin Haapalinnasta Hyhkyn puolelle moottoritien alitse. Se palvelisi koululaisia erikoisesti. Ei tarvitsisi ylittää moottoritietä Pispalan valtatie kohdalla.</p>   |
| <p>Prisman risteys on uskomattoman huonosti suunniteltu!! Ihmiset kaahailevat miten sattuu, kun vihreät eivät pala kuin tasan viisi sekuntia!</p>   |
| <p>Voisitko tehdä kunnan kyselyn ensi kerralla? Kuka tohon karttaan mitään pystyy numeroimaan?</p>  |
| <p>Päivisin Pyynikintorilla (leikkipuistossa) leikkii paljon lapsia (kolmen-neljän eri leikkikoulun lapset) ja opiskelijat ym. autoilijat, varsinkin taxiasemalle tulevat taxit huristavat melkoisen lujaa leikkipaikan lähistöllä ja Pyynikintorin parkkialueella. Toivoisinkin jotain liikennemerkkiä leikkivistä lapsista niille nurkille, tai jotain hidastetta.</p> <p>Ammattikoulunkadulle toivoisin monen muun vanhemman tavoin ajoradan korotusta, sillä monet autoilijat, kuten esim. taxit ja ammattikoululaiset päästelevät alamäen ja houkuttelevan suoran paljon yli 40 km /h. Seudulla on ammattikoulunkadun varrella asuu paljon lapsia (ja esim. kissoja juoksentee useimmin tien yli).</p> <p>Hämeenkadulle toivoisin jalkakäytävästä erotettavan pyörätien. Ajoradalla mukulakivillä ei voi ajaa polkupyörällä.</p>   |
| <p>Kaikki keskustan nopeusrajoitukset 40 km/h pois. 50 km/h riittää hyvin, kun sitä noudatetaan</p> <p>Tasa-arvoiset risteykset pois, aina kolmio, selkeyttää liikennettä (varsinkin ei paikkakuntalaiselle)</p>  |
| <p>Viluksentien itäpäästä Kangasalantielle kävely- ja pyörätie säilytettävä</p> <p>Viluksentien länsipäästä hautausmaan kulkukielto poistettava. Olen asunut 52 v. tämän tien varrella eikä yhtään pahaa tapaturmaa ole sattunut. Vilusen puistokadunpäästä tullessa santaharjun tielle on paljon parempi paikka.</p> <p>Golfkentän nurmikoitten hoitoon käytettävät kemikaalit eivät sovi pohjavesialueelle. Liikenteestä tulee myös haittaa alueelle.</p> <p>Lahdesjärven ja Lukonlahden pohjoispuolinen alue säilytettävä virkistysalueena</p> <p>Ruskon eteläpuolelta ohikulku Kangasalle</p>   |
| <p>Vaikka en Hämeenpuistossa asukaan, pitäisi siellä käytettävälle ylinopeuksille todella tehdä jotain. On hyvin yleistä, että Ratinan suunnasta tullessa nopeus on ihan jotain muuta kuin kylteissä lukee. Ihmette enempää onnettomuuksia ole sattunut. Ovat kai varsinkin jalankulkijat niin vikkelijalkaisia.</p>  |
| <p>Nekalantie kaksisuuntaiseksi Viinikan risteykseen saakka sekä Lokintaivalkatu kaksisuuntaiseksi</p>  |
| <p>Kävelyreitti pitäisi erottaa työkadusta välillä Hepolamminkatu - TTK uuden valtavyölyän yhteydessä</p> <p>Kevyelle liikenteelle voisi rakentaa alikulkukäytävän Hakametsän alueelta Kalevan Prisman puolelle (eli Kekkosen tien ali). Ei tarvitsisi poukkoilla "ison" risteuksen liikennevaloissa. Lisäksi monien kauppamatkat tulisi turvallisemmaksi. Viihtyisämmäksi ja lyhyemmäksi</p> <p>Pikaraitiotie ehdottomasti Tampereelle! Hybridimalli loistava</p> <p>Karttoihin oli hankala miettiä parannuksia, tavallaan liian laaja tehtävä =&gt; ei jaksanut kunnolla pohtia</p> <p>Kyselyssä outoja käsitteitä, esim. "kokoojakadut", "ajoradan sivusiirtymät", "ajoradan kavennus" (olisivat kaivannut selventävää esimerkkiä tai kuvaa)</p> <p>Muuten oli mukava osallistua ja vastata, kiitos!</p>   |
| <p>Yleensä koko keskusta voisi olla joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja kävelijöiden aluetta. Pysäköinti yksityisautoille tapahtuisi joissakin esim. pysäköintitaloissa, joista yhteys keskustaan hoidettaisiin julkisella liikenteellä. Pysäköintimaksun pitäisi esim. sisältää kuljetukset keskustaan; helpottaisi liikenteen sujumista.</p>   |

|   |
|---|
| <p>Hidasteen ja kavennukset pois kaduilta. Aiheuttavat vaaratilanteita. Muut keinot käyttöön. Kavennusten ja hidasteiden kohdalla olevat betonipylyväät ilman heijastimia ovat todella suuri vaara liikenteelle. Eivät näy pimeällä ja lumisena talvena. Enemmän haittaa kuin hyötyä. Näiden asioiden suunnitteluun järki mukaan, eikä pelkkä ajatus liikenteen hidastamisesta.</p>   |
| <p>Tehkää uusi matkakeskus Viinikan ratakolmioon ja satama Viinikanlahteen, josta olisi lyhyt kävelymatka uuteen matkakeskukseen eikä ruoppauskustannuksetkaan olisi suuret, koska Viinikanlahti on kohtalaisen syvä.</p>   |
| <p>Keskusta-alueen 40 km/h-aluetta tulisi laajentaa<br/>Rantatielle osin 70 km/h =&gt; 80 km/h<br/>Tammelan Puistokatua voisi hiukan rauhoittaa<br/>Pispalan valtatie 50 km/h tulisi ulottaa aina Mustavuoreen asti</p>   |
| <p>Ei siltaa Särkijärven yli. Autoliikenne sujuu kyllä kiertoteitäkin (ei paljon lisää matkaa)<br/>Särki- Suolijärvi ympäristöineen tärkeitä luonnonmukaisia virkistysalueita = vähän Kaupin tapaisesti<br/>Ei Kaukajärvenkään yli ole tehty siltaa!!! Ja kierretäänhän Aitolahdi- ja Niihamanselkään</p>   |
| <p>Viistokatu uudelleen käyttöön taxi- ja bussiliikenteelle. Turha koukkailu Hämeenpuisto - Kauppakatu loppuisi itäsuunnan busseilta.</p>   |
| <p>Haluan, että keskustassa olisi väljyyttä, puistoja. Ei lisää korkeita kerrostaloja<br/>Vielä jäljellä olevia vanhoja rakennuksia säilytetään. Koskimaisema "tehtaineen" on kaunis<br/>Toive, että keskustassa Näsijärven rannassa olisi viheralueita ja penkkejä, joissa voisi istua ja nauttia Näsinselän tyynestä tai myrskystä<br/>Uusista rakennuksista Metso on ilahduttanut (ilves vihastuttanut)</p>  |
| <p>Liikennevalojen toiminta on hämmästyttävää!! Punainen aalto on ainakin päiväsaikaan päällä<br/>Teiskontilla = aikaa kuluu, polttoainetta kuluu ja päästöt lisääntyvät. Muutenkin valoista selviää parhaiten, jos ajaa ylinopeutta n. 75 km/h. Miksi??? Olisiko mahdollista tehdä asialle jotain?</p>   |
| <p>Kyllä niitä vaarallisia tilanteita syntyy paljonkin, kun polkupyörät ajavat jalkakäytävillä ympäri kaupunkia. Autot eivät kunnioita jalankulkijoita, jos ei ole liikennevaloja.</p>  |
| <p>Särkijärven silta vain kevyelle ja joukkoliikenteelle. Suolijärvi ei tarvitse mihinkään moista siltaa<br/>Sotilaankadun - Turtolankadun - Kirkonmäenkadun risteykseen pidempi aika liikennevaloihin<br/>Kirkonmäenkadulta tuleville linja-autoille<br/>Turtolassa Sotilaankadun alikulkukäytävän näkyvyyden parantaminen</p>   |
| <p>Toivomus: Keskustan kaduille pyörätiekaistat! Koko pyörätieverkoston asfaltoitujen osuuksien tarkastus ja tarvittaessa päällysteiden pikainen korjaus!</p>   |
| <p>Pispalan valtatielle Ahjolan kadulle käännyttäessä tarvitaan ehdottomasti liikennevalot. Paikalla apteekki, posti, lääkäriasema, 2 kpl lastentarhoja, kampaamo ym. Liikenneuhkien aikaan kääntyminen vasemmalle melko mahdotonta ja sattumanvaraista, näkyvyys länteen heikko, Ahjolan suunnasta tullessa. Muutenkin Pispalan valtatie liikennejärjestelyt oudot ja huonot.<br/>Satakunnankadun ja Koskelankadun risteuksen liikennevalot turhat. "Vihreä aalto" Satakunnankadulla pitäisi saada toimivaksi, turhaa ja turhauttavaa pysähtyä joka valoihin. Liikennevalot ovat paras sujuvan liikenteen hoitokeino ja mahdollistaa myös turvallisen kevytliikenteen ja jalankulun.</p>   |
| <p>Kalevankankaan uusi liikennejärjestely teki liikenteestä entistä puuromman ja hitaamman. Takojankadun ja Kalevantien liikennevalot ja bussipysäkki lähes risteyksessä, kääntyvien kaistat, jos bussi on pysäkillä, seisoo muutamat valojen vaihtumiset<br/>Tosi vaarallisia tilanteita kun bussi pistää kohdalla vilkun ja alkaa tulla kääntyvien kaistan yli suoraan ajavien eteen! Ei tilaa väistää, kun suojatie ja koroke.</p>   |
| <p>Keskustassa tulee paljon turhaa ajoa, kun joustavuus puuttuu eikä oikein tiedä kuinka pitkälle joutuu ajamaan ennen kuin saa kääntyä haluamaansa suuntaan. Kaupunkituntemus ainakin pitää olla hyvä. Keskusta on muutettu tosi sekaiseksi, en toista moista tiedä. Tulee mieleen Hölmöläisten hommat. Jos joku toimii hyvin ei sitä pitäisi muuttaa vain siitä syystä, että saadaan uutta ilmettä ja pöllöjä ideoita toteutettua kuten Viistokadun poisto ja tilalle kaaheen laakee aakee. Mielestäni koko keskustan liikennesuunnittelu pitäisi ottaa uudelleen arvioitavaksi ja mikä huonoksi havaitaan, se poistettakoon. Miksi katujen kulkusuuntaa muutetaan ilman ymmärrettävää syytä? Miksi Keskustori on muutettu isoksi, tyhjäksi ei miksiäkään? Eikö taksit mahtuisi siihen isoon tyhjään?</p> |
| <p>Keskustorille lisää toimintaa (tapahtumia, ravintola ym. ainakin jotain, koska nykyisellään Keskustori on liian tyhjä ja ankea)</p>  |
| <p>Haluaisin liikennevalot Orivedenkadun ja Insinöörinkadun risteykseen. Paikassa on tapahtunut useita vakavia autojen yhteentörmäyksiä keskellä päivää, ja bussit joutuvat monesti odottamaan risteyksestä</p>   |

|  |
|--|
| pääsyä   |
| Keskustaan pitäisi päästä nopeammin kähiöistä! Esim. Kaukajärvi- Kukonmäki - Annala -suunnasta ei yksikään bussi kulje nopeinta reittiä eli linja-autoaseman kautta keskustaan.  |
| Tampereella tarvittaisiin lisää poikittaista joukkoliikennettä, esim. itälaidalla pohjois-eteläsuunnassa säännöllistä linja-autoliikennettä, ettei tarvitsisi kiertää aina keskustan kautta.<br>Rotvallin reunoihin pitäisi lisätä luiskia esim. siellä, missä kesäisin on sallittu pyöräily alun perin jalkakäytäviksi tarkoitetuilla väylillä.<br>Viihtyisyyden kannalta on tärkeää säilyttää puistot, istutukset, patsaat, vanhoja rakennuksia ym.<br>Yksityisautoja ei voi kieltää keskustassa, koska monelle se on välttämätöntä. Sen sijaan kevyen liikenteen väylien parantaminen ja riittävästä ja halvasta joukkoliikenteestä huolehtiminen toivottavasti on omiaan vähentämään tarpeetonta yksityisautoilua sekä keskustassa että muuallakin kaupunkialueella.<br>Liikenteen sujumisen tärkein edellytys kaikille kulkijoille olisi toisten liikenteessä liikkuvien huomioon ottaminen, kohteliaisuus tai edes suvaitsevaisuus.  |
| Pelastusarmeijan hoitokodista hortoilevat ihmiset aiheuttavat päivittäisen haitan Tampereen valtatiellä. Samoin sinne vasemmalle T:reen valtatieltä kääntyvät ajoneuvot tekevät paikan monelle hankalaksi ja vaaralliseksi.  |
| Otan kantaa vain Keskusta - Itä alueeseen jonka parhaiten tunnen. Huoleni koskeekin Linnainmaan aluetta, jonka asutus kasvaa kovaa vauhtia. Tämän vuoden syksyllä aletaan rakentamaan Mäentakusenkadun varteen kauppakeskusta esimerkiksi. Ja ennusteinen liikenteen kasvu on noin 30-40 %, joka on hurja alueella jolle asutetaan koko ajan enemmän lapsiperheitä ja vanhuksia. Vaaratilanteita sattuu pelkästään omalle kohdalle melkein viikoittain (vaikka molemmat lapseni istuvat rattaissa.)<br>Kaupungilla on tietyt paikat, joissa autoilijat eivät noudata liikennevaloja täsmällisesti, ja monesti sattuu vähältä piti tilanteita. Esim. Rautatienkadun ja Hämeenkadun risteys, Pellavatehtaan-, Aleksanterinkadun risteykset Hämeenkatuun. Kyseisissä paikoissa tilannenopeudet kasvavat välillä niin, ettei hitaammat alta pois ehdi.<br>Keskustorin julkinen liikenne on muutosten jälkeen sekavoitunut todella. Itse olen paljasjalkainen tamperelainen ja tuottaa ongelmia löytää harvemmin käytettävän bussin pysäkki. Kuitenkin keskustori on peruskorjattu tosi kauniiksi ja nykyaikaiseksi. Kuitenkin olisi suotavaa, ettei Hämeenkatua "avata" joka kesä. Oli kiva vastailla kysymyksiin, toivottavasti oli jotain apua!                                    |
| Hämeenkadun jalkakäytävillä pyöräily ei näytä onnistuvan. Pyöräilijät eivät kunnioita jalankulkijoita ja pysäkeillä bussia odottavia.<br>Tampereella tuntuu siltä, että jalankulkijat ovat toisen luokan kansalaisia pyöräilijöihin nähden. Peiliin katsomista tarvitaan kummallakin puolella.<br>Keskustassa ei tarvita pysäköintipaikkoja katujen varsilla, pysäköintitalot ovat toivottavia. Jos ihmisillä on varaa pitää auto tai kaksi, on myös varaa maksaa p-talon maksut!<br>Hatanpään valtatie leventäminen ei kokonaan onnistunut! Korokkeiden uudelleen rakentaminen aiheuttaa ruuhka-aikoina edelleen tukoksia. Valojen lisäys hyvä asia.<br>Sähkölaitoksen patosilta hyvä ratkaisu, kävelijät ja pyöräilijät löytäneet sillan huonosti.<br>Keskustorin remontissa on paljon hyvää, mutta kokonaisuutta ei saisi pilata, eikä Jugend-taloja peittää kaikenlaisilla hökötyksillä.<br>Keskustorin tapahtumissa "desibelejä" tulisi alentaa!!!<br>Viistokadun poistaminen on ollut kaiketi virhe.<br>Hämeenpuisto ja Koskipuisto ovat tärkeitä viherkeitaita. Miten vain saisi kesäisin nurmikoilla aikaansa viettävän porukan siivoamaan roskansa ja pullonsa pois! He eivät näytä tajuavan, että heidän jälkiensä siivoamiseen uppoaa yhteisesti kerättyjä varojamme. |
| Iidesranta 22 kohdalle suojatie tien yli ja rappuset ylös, sekä radan ylikulku, koska kaikki siitä kuitenkin kulkevat 13:n pysäkille/pysäkiltä.  |
| Autoilijat eivät noudata ajosuuntia mennessään kirjaston parkkipaikalle. Jalankulkija saa olla tarkkana mihin mikäkin auto koukkaa.  |
| Pyörä- ja kävelytiet tulee erottaa selviin kaistoihin, ettei tule turhaa nurinaa. Helsingissä ja Turussa toimii hyvin, myös keskustassa.<br>Valoviikot on kiva piristys talven pimeyteen.  |

|   |
|---|
| Orimuskadun pohjoispäässä asuvana olen kokenut todella vaarallisia tilanteita Atanväylän risteyksissä. Varsinkin oudot autoilijat eivät Atanväylää ja Nikinväylää ajaessaan huomaa, ettei se on etuajo-oikeutettu tie. Yksinkertaisinta olisi ehkä Atanväylän muuttaminen etuajo-oikeutetuksi, silloin tuntuisi luonnolliselta, että pieniltä kaduilta tulijat tulisivat kolmion takaa.   |
| Tampereen keskustan katujen liikennemäärät ovat todella suuret. Viisautta teille siellä suunnitelmiinne.  |
| Bussiaikataulujen suunnittelijan olisi syytä itse joskus kulkea busseilla. Samaan suuntaan kulkevat bussit kulkevat peräkkäin ja sitten pitkä väli. (Esim. Ruotula, Leinola, Hervanta...)   |
| Hämeenkadun liikennevalot ovat liian nopeita huonojalkaisille!  |
| Pyörätiet merkittävä selvästi jalkakäytävillä, esim. Itsenäisyydenkatu  |
| Samoin pysäkkien kohdalla pyöräilijät saatava huomioimaan autoon nousevat (silmä ei ole selässä).   |
| Ei missään nimessä siltoja Särkijärven ja Suolijärven yli   |
| Uusi ohitustie Paasikiventien tapaan, mutta muuta reittiä!  |
| Lielahdessa on kauppoihin liikaa samoilla kohdilla olevia pihaan ajoja. Tien molemmin puolin, eikä kolmioita mistään päin. Autoja on liikaa etenkin viikonloppuisin. Rajasalmen silta ei vedä, kun risteykset sumppuuntuvat. Onnettomuus saa aikaan täydellisen kaaoksen.   |
| Kiitos, että olette leventäneet jalkakäytävät Hämeenkadulla sekä tehneet kävelykadut Kuninkaankadulle ja Tuomioikirkokankadulle. Myös uusittu Keskustori on miellyttävä penkkeineen ja lampuineen. Nämä muutokset ovat tuoneet ilmapuutta, esteettisyyttä ja rauhallisuutta keskustaan. Pidän siitä, että puistoalueita on paljon ja jos ne vielä voisi yhdistää "vihreillä linjoilla" toisiinsa, se tekisi kaupunkimme keskusta-alueesta entistä viihtyisemmän. Vihreillä linjoilla tarkoitan puita, pensaita, istutuksia. Erityiskiitos Tartonpuiston rakentamisesta! |
| Viinikanpuisto on kapea ja syväojainen, näin ollen molemmat puiston reunat olisivat kaikin puolin turvallisempia, jos ajosuunta olisi vain yhteen suuntaan. Joka talvi on autoja ojassa pysäköityjä autoja ohitettaessa. Väestön muuttuessa nuoremmaksi jatkuvasti vaaratilanteita autojen ja lasten kohdatessa.  |
| Mielestäni ajoradan korotukset ovat haittana ammattiliikenteelle, sillä niihin ei voi ajaa sallittua nopeutta (esim. matalalattiabussit).   |
| Monin paikoin risteyksissä riittävän kokoinen liikenneympyrä on hyvä ratkaisu. Esim. Hervannassa Insinöörikadulla ympyrä toimii hyvin. Liikenneympyrä olisi paikallaan myös Hervannan Valtaväylän ja Teekkarinkadun risteyksessä, sillä nopeudet valtaväylällä ovat suuria ja näkyvyys on huono Teekkarinkadulta tultaessa.   |
| Oikeanpuoleisen liikenteen käyttöönotto liikennesuunnittelussa myös ja sitä kautta autoilijoiden ajotavoissa.   |
| Pihakadut ei ollenkaan suositeltavia autot ja jalankulku erilleen taxit ajavat kuitenkin reippaasti pihakadulle ja se on vaarallista jalankulkijoille.  |
| Nopeusrajoituksella ei merkitystä, koska "ammattiautoilijat" eivät noudata niitä. Valvonta?   |
| Hyvänä esimerkkinä jalankulkijan ja kevyenliikenteen toimivuus Jyväskylässä. Autoliikenteen toimivuus Helsingissä.  |
| Raideliikenteen suosiminen olisi hyväksi, ei metroja vaan ilma- ja maantasaisia raiteita.   |
| Kaksinopeusjärjestelmä: Taajama / haja-asutusalue ei muita nopeusrajoituksia 45km/h ja 90 km/h  |
| Ihmettelyä on herättänyt MIKSI ja millä perusteella KÄRKIKOLMIOT poistettiin Väinölänkadulta Peltokadulle, Ukkopekan kadulta Murtokadulle ja Kaupunkipuistonkadulta Koljontielle????  |
| Yleensäkin kärkikolmiot ja STOP-merkit ovat liikenteen rauhoittajia, ja niitä ei tässä kyselyssä mainittu lainkaan vaihtoehtoina?   |
| Missä on keskustorilla laitureihin pysähtyvien bussien aikataulut?  |
| Miksi kaikki Sammonkatua ajavat bussit (17, 25, 27) kulkevat peräkkäin? Aamuisin ainakin on kova ruuhka pysäkeillä!   |
| Purovainionkadun päättyessä ja Purovainionraitin alkuun on portti saatava. Olen keskustellut asiasta Tuukka Sihvosen kanssa. Hän on luvannut portin paikalle, olemme odottaneet yli vuoden. Paikka vaarallinen lasten leikkikenttä paikalla. Raitti merkitty kävelytieksi, jota autoilijat rikkovat jatkuvasti.   |

#### **Kannanottoja kysymyksiin (päättäjät)**

|                   |   |
|-------------------|---|
| kysymys 47, kohta |   |
| 3                 | Hervannan valtaväylältä Hakametsän hallille käännettäessä pohj. tultaessa.                    |
| 3                 | Linja-autot tukkivat risteyksen, ruuhkauttaa Teiskontietä. Pyöräteiltä rotvallin reunat pois. |

|   |  |
|---|--|
|   | Risteysalueiden suunnittelussa huomioitava ettei reunakiviä tarvitse laittaa kun tullaan pyörä- tai kävelytietä. Suositettava erillistä pyörätie/kävelytie -merkkiä!                                       |
| 5   | Pihakatu asuinalueille   |
| 7   | 30km/h asuinkaduille.  |
| 9   | Turhat "patit" pois vapaalta ajoradalta.   |
| 11  | liikennevalot (Tammelan puistotie-Osmonpuiston risteykseen, omat valot rautatieasemalle kääntyville)   |
| 11  | Trollhattanin vaijerilla kaistojen erottelu on sopivin kapea ratkaisu. Ei jää auratessa keskilumivalleja kaistojen väliin.   |
| 11  | Paasikiventie 3-kaistaiseksi molempiin suuntiin.   |
| 18  | Muuntaja häiritsee näkyvyyttä (Tervaalantie-Myllypuronkatu)  |
| 19  | Bussipysäkki väärässä paikassa (Sammon valtatie-Alasniitynkatu)  |
| 20  | Liikenneturvallisuuden parantaminen esim. kevyenliikenteen osalta  |
| 22  | Hämeenkatu-keskustori, ajettaessa idästä länteen. Busseille oma levennyskaista niin kuin oli ennen.  |
| 23  | Hidaskatu Hannalanpolulle  |
| kysymys 48, kohta   |  |
| 1   | Keskeisin kaupallinen piste on Lielahdessa.  |
| 3   | Laillinen lupa Itämaanpuiston pyöräilyyn   |
| 5   | Rautatieaseman edessä oleva risteys tulee muuttua, pahinta on ajaa tunnelista ja yrittää kääntyä Rautatiekadulle vasemmalle. Vaihtoehto on myös se, että ei anneta henkilöautojen enää ajaa Hämeenkadulla! |
| 11  | Pispala ja kaikki vanhat alueet (esim. tori)   |
| <b>Muita kommentteja</b>  |  |
| Keskustassa suorat tieyhteydet on estetty ja nyt ajetaan pitkiä kiertoteitä.  |  |
| Puuttuu Kaukajärveltä:<br>*Keskisenkadulle liikekeskukseen suojatie/korotus. Tehokas valaistus. 40km/h rajoitus.<br>*Kalevankankaan tyyppiset järjestelyt vaarallisia.<br>* Liikennevaloihin enemmän ajoneuvoviritteisiä ohjauksia. Esim. Kangasalantie-ohikulkutien rampit.<br>* Ajoradan korotukset ovat tehokas ja toimiva järjestelmä. Niitä lisää.   |  |
| Kaikki hidasteet pois.  |  |
| Tuomiokirkonkatu kävelykaduksi Ortodoksikirkolta alkaen, viim. Otavalankadusta.<br>Hämeenpuisto pitäisi saada elävämmäksi kuten Esplanadi Helsingissä. Kioskirakennusten estetiikkaan kiinnitettävä huomiota. Tapahtumia ja toimintaa puistoon!<br>Parkkipaikat maan alle!  |  |
| Vuolteenkadulta vas. kääntyminen Hatanpään valtatielle mahdollistettava   |  |
| Itä-länsi suuntaiset liikenneyhteydet yleensä heikot. Syy: Pispalan valtatie liikenteen vaikeuttaminen kapealla kannasalueella, jossa vain periaatteessa 2 kunnollista väylää.  |  |
| Kysely on aika ohjaava ja asenteellinen. Se on autovastainen. Tampereen suurin ongelma on liikenne länteen. Kun Pispalan valtatie "rauhoitettiin", samalla entisestään vaikeutettiin liikennettä länteen. Nyt on vain yksi väylä. Liikenteen pitää sujua. Nyt länsi-Tampere on välillä "motissa".   |  |
| Ihastelin vuosi sitten tanskalaisen ystävyyskaupungimme Odensen kävelykeskustaa. Eikö meillä saisi keskustan kortteleiden sisäosia julkiseen käyttöön? Niihin pikkupuoteja, kuppiloita.. Ylipäätään elämää Hämeenkadun suuntaisille sivukaduille nykyistä laajemmalle. Oli mukava nähdä Odensessa, että pyöräilijät taluttivat pyöriään kävelykaduilla. Tanskahan nyt onkin pyöräilyn kulttuurimaa. Suomi ei ikävä kyllä vielä. |  |