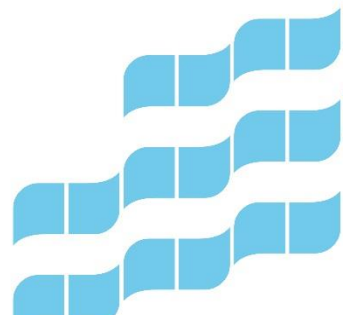


Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma Tavoitetyöpajan 8.2.2023 muistio



Sisällys

1. Tiedotus.....	2
2. Osallistujat.....	2
3. Työpajan ohjelma.....	3
4. Ryhmätöiden kaikille yhteinen osuus	3
5. Kävelyn kehittämistavoitteet	7
6. Pyöräilyn ja sähköpotkulautailun kehittämistavoitteet.....	8
7. Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet	9
8. Autoliikenteen kehittämistavoitteet.....	11
9. Loppukeskustelu	12



1. Tiedotus

Työpajassa käsiteltiin keskustan liikennejärjestelmän visiota ja tavoitteita, muun muassa eri kulkumuotojen merkitystä ja roolia Tampereen keskustassa. Tampereen kaupunki aloitti vuoden 2023 alussa laatimaan keskusta-alueen kattavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka käsittää kaikki liikennemuodot. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua seuraavat kymmenen vuotta. Visio ulottuu vuoteen 2040.

Työpajakutsut lähetettiin sähköpostitse 20.1.2023 ja muistutusviesti 31.1.2023. Sidosryhmiä pyydettiin ilmoittamaan etukäteen työpajaan osallistuva edustajansa.

2. Osallistujat

Työpajaan ilmoittautui 25 sidosryhmien edustajaa. Paikalle saapui 24 seuraavien sidosryhmien edustajaa:

Valtuustoryhmät

- Vihreät
- Vasemmistoliitto
- Kristillisdemokraatit

Viranomaistahot

- Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne
- Pirkanmaan liitto
- Pirkanmaan Pelastuslaitos
- Sisä-Suomen Poliisilaitos
- Tampereen seutu

Elinkeinoelämä

- Finnpark Oy
- Tammerkosken Yrittäjät ry
- Tampereen Kauppakamari
- Tampereen Torikauppiaasyhdistys ry

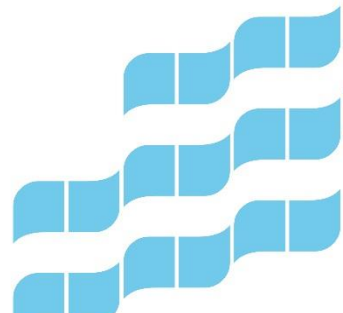
Kulkumuodot

- Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
- Linja-autoliitto
- Tampereen polkupyöräilijät ry
- Tampereen Taksiautoilijat ry
- VR-Yhtymä Oyj

Asukasryhmät

- Tampereen omakotiyhdistysten keskusjärjestö ry ja Tampereen Vanhemmat ry (1 edustaja)
- Tampereen lasten parlamentti (2 edustajaa)
- Tampereen nuorisovaltuusto
- Tampereen yliopiston ylioppilaskunta TREY
- Tampereen vanhusneuvosto
- Tampereen vammaisneuvosto

Lisäksi työpajassa mukana oli Tampereen kaupungilta Ari Vandell, Katja Seimelä ja Timo Seimelä sekä Rambollilta Lauri Vesänen, Leena Manelius ja Anne Vehmas. Työpajaan osallistui kaikkiaan 30 henkeä.



3. Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin keskiviikkona 8.2.2023 klo 17–19.30 Linja-auto-aseman Si-
luetissa. Ohjelmassa mainitut alustukset löytyvät verkkosivuilta [www.tam-
pere.fi/keskustanliikennejarjestelma](http://www.tampere.fi/keskustanliikennejarjestelma). Alustusten jälkeisissä kommenteissa toi-
vottiin liikennejärjestelmäsuunnitelmalle yritysvaikutusten arviointia.

OHJELMA

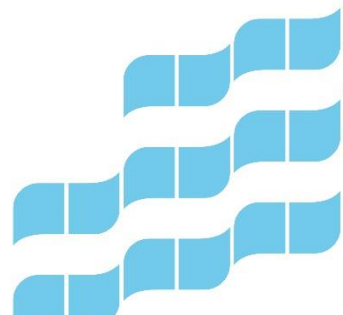
- 16:30 Kahvitarjoilu**
- 17.00 Tilaisuuden avaus**
Ari Vandell, Tampereen kaupunki
- 17.05 Alustukset**
- **Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS)**
Lauri Vesanen, Ramboll
 - **Keskustaliikenteen kehittämistavoitteet,
TAKLI 2013 tavoitteet - Mikä on muuttunut?**
Leena Manelius, Ramboll
- 17.30 Teemakeskustelut ryhmissä**
Kehittämistavoitteiden konkretisointi
- **Keskustan saavutettavuus ja liikkuminen keskustassa**
- 18.45 Ryhmien tuotokset ja loppukeskustelu**
- 19.30 Tilaisuus päättyy**

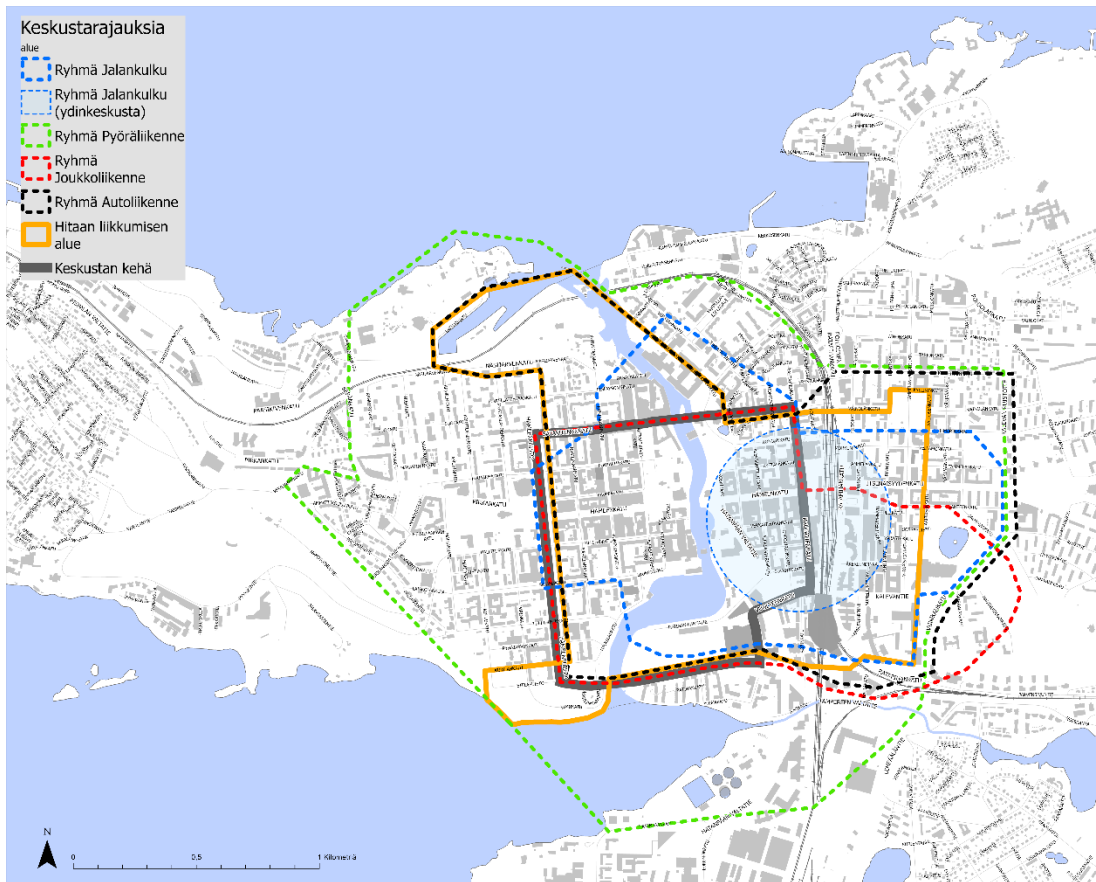
Teemakeskusteluja varten osallistujat oli jaettu ilmoittautumisten perusteella etukäteen neljään ryhmään. Ryhmissä käsiteltiin yhteisen alkuosuuden lisäksi kehittämistavoitteita eri kulkumuotojen näkökulmasta: autoliikenne, joukkoliikenne, pyöräily ja sähköpotkulautailu sekä kävely. Loppukeskustelussa kaikki pääsivät kommentoimaan kaikkien kulkumuotojen kehittämistavoitteita.

4. Ryhmätöiden kaikille yhteinen osuus

Tampereen keskustan rajaus

Ryhmissä pohdittiin ensin, miten Tampereen keskusta tulisi määrittää tässä työssä. Ryhmät piirsivät kartalle keskustarajauksensa. Ne on esitetty seuraavalla kartalla.





Kävelyryhmä

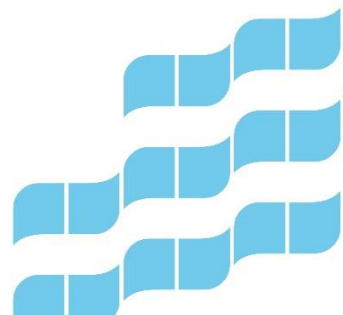
- Keskustaksi koetaan Hämeenpuiston ja Rautatieaseman väli laajennettuna Tampere-talon, Areenan ja Tammelantorin suuntiin.
- Kaupallinen keskusta on Hämeenkadun ja Ratinan alueilla.
- Lapsilla ”ei ole mitään tekemistä Hämeenkadulla”. Lähinnä he käyvät Koskikeskuksen ja Ratinan kauppakeskuksissa.
- Pohdittiin vähän myös kaupan roolia keskustassa vuonna 2040. Kuinka paljon silloin on siirrytty postimyyntiin.

Pyöräliikenneryhmä

- Ydinkeskusta on laajempi kuin keskustan kehä, laajentumista Nokia-Areenan ja Tampere-talon suuntaan.
- Keskusta nähtiin laajana; itäraja Viinikankadussa, rataa pitkin kohti Särkänniemeä ja Sepänkadun kautta kaupunkirakennetta noudattaen etelään ja Viinikanlahti kuuluu keskustaan.

Joukkoliikenneryhmä

- Ydinkeskusta = keskustan kehän sisäpuoli on OK
- Laajempi keskusta kattaa myös rautatieaseman, Tampere-talon, Nokia Areenan, Yliopiston



- Tammela ei kuulu keskusta ja länsipuolella esim. Särkänniemi ei kuulu keskusta.

Autoliikenneryhmä

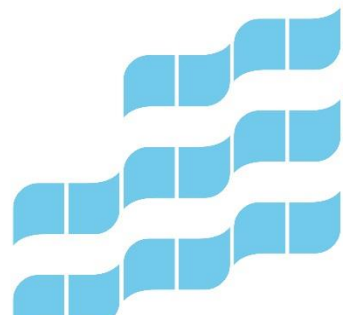
- Ydinkeskusta nähtiin tulevaisuudessa itään päin laajenevana, nykyisen hitaan liikkumisen alueen laajuisena alueena, joka ulottui etelässä aina Tampereen valtatielle ja idässä Kalevan puistotielle saakka.

Kehittämistavoiteluonnokset

Kehittämistavoiteluonnokset

- *(Ydin)keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla*
 - *Keskusta saavutaan nopeasti, jotta perillä voidaan olla hitaasti ja rauhallisesti.*
- *Keskustassa jalankulkija on katujen kuningas*
 - *(Ydin)keskustaa suunnitellaan kävelypainotteisena.*
 - *Keskustassa kävely ja pyöräily ovat mukavin ja nopein tapa liikkua paikasta toiseen.*

- Käveliryhmässä kommentoitiin, että hyvä saavutettavuus on liian laimea ilmaisu. Ryhmä muuttaisi tavoitteeksi: ”(Ydin)keskustan on oltava saavutettava kaikilla kulkumuodoilla.”
- Pyöräryhmässä ehdotettiin muotoiluksi: ”(Ydin)keskusta on saavutettava kaikille kestävästi.”
- Joukkoliikenneryhmä piti tavoiteluonnoksia hyvinä, eikä tehnyt muutoksia.
- Autoliikenneryhmän mielestä ydinkeskustassa tulisi olla selkeämpi jako kävelyn alueista suhteessa muihin kulkumuotoihin. Koko keskustaa ei voida nähdä vahvasti kävelypainotteisena, vaikka kävelijä olisikin keskustan ”kuningas”. Esimerkiksi nykyinen Kyttälän alue sekä tuleva asemakeskuksen alue olisivat selkeästi kävelyyhön varattuja. Muualla voisi olla erilaisia alueita. Myös mahdollisuudet talvi- ja kesäkauden erilaiselle liikenteelliselle roolille olisi hyvä tutkia. Matkailun kannalta erilaiset kävelyn teemareitit sekä järvien hyödyntäminen nähtiin tärkeinä.



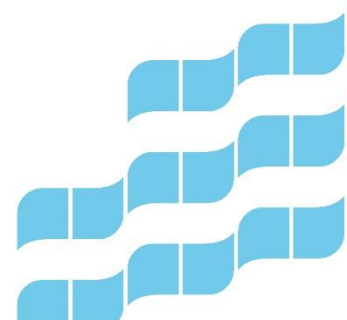
Kulutusapojen tärkeysjärjestys keskustan liikennesuunnittelussa

Osallistujat olivat yksimielisiä siitä, että keskustassa liikuttaessa ensisijaista on kävely ja keskustaan saavuttaessa joukkoliikenne. Tosin autoliikenneryhmä nosti jaetulle ykkössijalle keskustaan saavuttaessa myös auto- ja pyöräliikenteen.

Ryhmät	Keskustaan saapuminen				Keskustassa liikkuminen			
	Kävely	Pyörä	Joli	Auto	Kävely	Pyörä	Joli	Auto
Kävely	4	3		4	1	1		1
Pyöräily	2	2		1	2	2		4
Joukkoliikenne	1	1		1	2	2		4
Henkilöauto	2	4		1	4	4		4
Muut (logist.)		2				2		

Joukkoliikenneryhmä ei halunnut laittaa kulutusapojen numerojärjestykseen.

- Keskustelussa tukea sai keskustan hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, koska kaupungin ja kaupunkiseudun kasvu ei voi perustua yksityisautoiluun eikä keskustaan mahdu määräänsä enempää pysäköityjä autoja.
- Esimerkkinä Helsinki: kompakti kävelykeskusta, jonne laadukas ja tehokas säteittäinen joukkoliikenne syöttää asiakkaita ja työntekijöitä. Hyvä palvelu houkuttelee joukkoliikenteen käyttöön, jolloin kulkumuotojen käyttö on luonnollisesti muuttunut tavoitteiden mukaisesti. Myös autoilu sujuu hyvin, kun väyläkapasiteetti aikaisempaa harvempien käytössä.
- Keskustan saavutettavuuteen vaikuttavat monet asiat, mm. kellonaika, mistä lähdetään ja matkan pituus.



5. Kävelyn kehittämistavoitteet

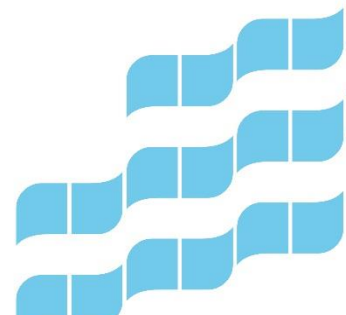
Kehittämistavoiteluonnokset

- *Keskustaa kehitetään kävelijän ehdoilla ja elämyksellisenä kokonaisuutena.*
 - *Kaupunki koetaan kaikilla aisteilla. Ympäristötaide ja kaupunkivihreä ovat olennainen osa viihtyisiä kaupunkitiloja.*
 - *Katu- ja tilaratkaisut suunnitellaan kävelijän näkökulmasta.*
 - *Keskustassa kävellään, poiketaan, kohdataan ja viihdytään.*
- *Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston.*
 - *Kävely on sujuvaa ympäri vuoden.*
 - *Tampere tunnetaan paikkojen ja reittien verkostona.*
- *Kävellen liikkuminen koetaan turvalliseksi.*
- *Esteetön keskusta palvelee kaikkia ja on suosittu myös asumisen alueena.*
- *Pyöräily ja sähköpotkulautailu on erotettava kävelystä*

Tavoiteluonnoksia pidettiin hyvinä. Niissä painotettiin viihtyisyyttä, ympärivuotisuutta ja esteettömyyttä. Tavoitteisiin haluttiin vielä lisätä pyöräliikenteen tavoitteissa jo oleva kävelyn erottamisesta pyöräilystä ja sähköpotkulautailusta.

Keskustelussa painotettiin lisäksi seuraavia asioita

- Pyörät ja sähköpotkulaudat pitää saada pois kävelyteiltä ja INVA-luiskilta
 - Pyörätien erotteluviiva ei näy talvella eikä aina auta kesälläkään – tarvittaisiin piikkimatto erotteluviivaksi
 - Erottelu on oltava jatkuva eikä vain joillain osuuksilla
- Sähköpotkulaudoille on järjestettävä sanktioitavat parkkipaikat, joihin ne pitää aina palauttaa sakon uhalla
 - Sähköpotkulautailun sääntöjä on tiukennettava
- Kävelylle toivottiin omia, elämyksellisiä, turvallisia ja viihtyisiä reittejä tai alueita
 - Kävelijän on voitava turvallisesti myös haahuilla ja oleskella
 - Keskustan siisteys on tärkeää viihtyisyydelle (roskikset)
 - Keskustassa pitää voida kävellä esteettömästi ympäri vuoden, mikä merkitsee parempaa talvikunnossapitoa.
 - Valaistus on tärkeä turvallisuus- ja myös viihtyisyystekijä
 - Kävelylle on tehtävä ”lyhin reitti”, koska muuten kävelijä oikaisee
 - Ei leikkipuistoja ajoradan viereen tai ainakin sitten tarvitaan aitaus. Leikkipuiston pehmeässä hiekassa ei kulje lastenvaunut, rollaattori eikä pyörätuoli – edes kulkuväylät kuljettaviksi.
 - Viihtyisyyttä lisää autoiluhäiriöt estämällä
- Lausetta ”Tampere tunnetaan paikkojen ja reittien verkostona” olisi tarpeen vähän ajantasaistaa (esim. kivasta paikasta toiseen)
- Näkövammaisille voisi olla keskustassa oma appi (vrt. TAYS)



6. Pyöräilyn ja sähköpotkulautailun kehittämistavoitteet

Pyöräilyn kehittämistavoiteluonnokset

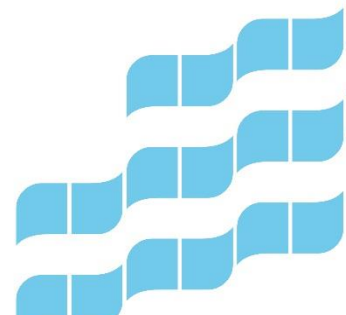
- Pyöräiliikenteen **seudulliset** pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen keskustaan ja keskustan **ohikulun**.
- Keskustassa pyöräiliikenne erotellaan jalankulusta **selkein järjestelyin**.
- Ydinkeskustassa pyöräiliikenne erotellaan ajoneuvoliikenteestä **pääreiteillä ja muuten pyöräillään ajoradalla**.
- Pyöräiliikenteen reitit ovat loogisia, jatkuvia ja turvallisia.
- Pyörille on laadukkaita ja turvallisia pysäköintipaikkoja keskustassa.

- Tavoiteluonnokset nähtiin hyvinä, mutta niihin esitettiin joitakin täydennyksiä ja tarkennuksia.
- Keskustassa seudullisten pääreittien lisäksi myös muut pääreitit ovat tärkeitä mainita. Keskustan läpi kulku on tärkeässä roolissa pyörällä.
- Keskustassa pyöräiliikenne erotetaan jalankulusta **selkein järjestelyin**. Hämeenkadun yksisuuntaisia pyöräteitä ei pidetty selkeänä järjestelynä, koska ne eivät erotu muusta alueesta. VäriASFaltin käyttö olisi suositeltavaa.
- Pyöräpysäköintipaikkojen kannalta tärkeää on myös, että niihin löydetään, joten ne pitäisi olla selkeästi merkittyjä ja opastettuja. Digiratkaisut ehkä voisi tulla kyseeseen, mutta kännykän kanssa pyöräily ei ole turvallista.
- Tilanjakoa pitäisi voida tarkastella rohkeammin priorisoinnin mukaan.
- Pohjois-eteläsuuntaisen pyöräreitin mahdollistaminen olisi tärkeää.

Sähköpotkulautailun kehittämistavoiteluonnokset

- Keskustassa sähköpotkulaudalla liikkujat erotetaan jalankulusta
- Sähköpotkulaudoille on **laadukkaita** ja turvallisia pysäköintipaikkoja keskustassa.
- Sähköpotkulautailua **edistetään** varmistetaan yhteistyössä turvallisiksi kaikille.

- Sähköpotkulaudoille on **laadukkaita** ja turvallisia pysäköintipaikkoja. Paikkojen tulisi olla selkeitä ja helppokäyttöisiä, jotta niihin löydetään ja niitä osataan käyttää.
- Sähköpotkulautailua **edistetään** **veloitetaan/varmistetaan** yhteistyössä turvallisiksi kaikille.
- Sähköpotkulautojen lisäksi myös muita välineitä, joita ei vielä osata enustakaan. Parempi termi olisi sähköavusteinen liikkuminen tai mikroliikkuminen.
- Pohdittava, mikä on sähköpotkulaudan rooli liikennejärjestelmässä?



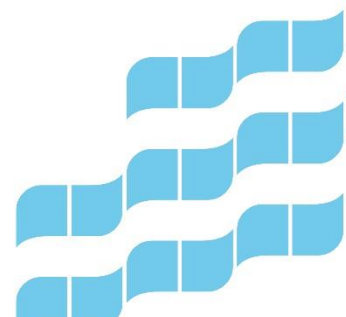
7. Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet

Kehittämistavoiteluonnokset

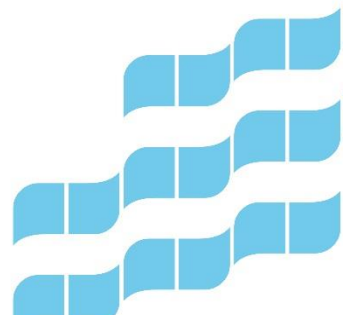
- *Keskustan saavutettavuutta parantavat raitiotien laajentaminen seudulliseksi, kehittyvä lähijunaliikenne sekä bussien runkolinjat.*
- *Hämeenkatu raitioteineen muodostaa keskustassa joukkoliikenteen pääkselin. Bussiliikenne tuo joukkoliikennepalvelut keskustan muille pääkaduille.*
- *Joukkoliikenteessä näkee parhaat paikat.*
- *Keskustassa on helppo vaihtaa kulkumuodosta toiseen*
 - *Asemakeskukseen muodostuu laadukas solmukohta.*
 - *Kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat ja digipalvelut mahdollistavat monipuolisia matkaketjuja.*

Tavoiteluonnoksia pidettiin hyvinä, eikä niihin tehty muutoksia. Keskustelussa käsiteltiin keskustan hyvää saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja hyvän joukkoliikennepalvelun ominaisuuksia.

- Hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden tärkeimpinä ominaisuuksina pidettiin palveluaikaa, vuoroväliä, sujuvaa matkaketjua ja että joukkoliikenteellä pääsee ytimeen. Joukkoliikennelipun hinnalla nähtiin edellisiä vähemmän merkitystä suurimmalle osalle käyttäjistä. Ei myöskään pidetty merkityksellisenä, mitä katuja bussit ajavat keskustassa.
- Ratikan vuoroväliä päivällä (7,5 min) pidettiin hyvänä. Bussiliikenteessä vuorovälitavoite vaihtelee alueen mukaan ja kokemukseen vaikutusta myös sillä mihin on totuttu. Vuorovälin pidentyminen iltaisin ja viikonloppuisin heikentää saavutettavuutta. Kuitenkin tiheää vuoroväliä tärkeämpänä pidettiin joukkoliikennepalvelun toimivuutta mahdollisimman pitkään illalla ja viikonloppuisin eli mieluummin vuoroväli harvenee kuin koko palvelu loppuu. Kuitenkin tärkeää, että harvan vuorovälin aikana mahtuu varmasti kyytiin eli ei saa jäädä pysäkillä liian suuren kuormituksen vuoksi.
- Pidettiin tärkeänä, että joukkoliikennemuodot pelaavat yhteen. Raideliikenteen päätepisteisiin tai solmupisteisiin tarjotaan liityntäliikenne busseilla. Vaihtopaikkojen tulisi olla melko kaukana keskustasta, jotta vaihtaminen koetaan järkeväksi. Esim. Nokian rautatieasema lähijunaliikenteeseen kytkeytyen, Hiedanranta tai Koilliskeskus raitiotieliikenteeseen kytkeytyen.



- Runkobussien pitäisi ajaa ilman vaihtotarvetta keskustaan. Pidettiin ountona, jos parin viimeisen pysäkinvälin kulkemiseen tarvitaan vaihto keskustaan tai sen liepeille esim. Pyyrikintorille ja Sorin aukiolle päättyvän bussiliikenteen vuoksi. Eri suunnista saapuvien bussilinjojen kokoamista yhteen vaihtopaikkaan, ”Nyssekeskukseen” pidettiin kannatettavana, mutta ei vielä löydetty sopivaa paikkaa.
- Kaikki joukkoliikennematkat eivät pääty keskustaan, joten pidettiin tärkeänä huomioida vaihdoton heiluriliikenne keskustan läpi. Ei koettu hyväksyttävänä, että itäisen ja läntisen puolen välillä liikkuminen edellyttäisi kahta vaihtoa esim. bussi-ratikka-bussi.
- Kaukoliikenteen osalta hajautettu matkakeskus (rautatieasema+linja-autostasema) koettiin huonosti toimivana; etäisyys on liian pitkä ja reitti sokkeloinen. Bussien terminaalien olisi parempi olla Asemakeskuksen yhteydessä, mutta maankäytöllisesti se on vaikea toteutettava. Väläytettiin maanalaisenkin terminaalien mahdollisuutta. Uuden kaukoliikenneterminaalien sijoittelussa pitäisi arvioida terminaalien kaupallista houkuttelevuutta: missä on kysyntää tai minne kysyntää halutaan ohjata. Kehityksessä on huomioitava myös kaukobussiliikenteen murrosta mm. paketti-toiminnoissa ja matkustajatilojen hallinnoinnissa.
- Joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia voidaan kasvattaa liityntä-pysäköinnillä. Raideliikenteen asemia tai pääte-pysäkkejä pidettiin potentiaalisimpina autojen liityntä-pysäköintikohteina. Solmupisteissä toimijoiden vastuiden tulee olla selvät. Joukkoliikenneoperaattorin lisäksi samoissa paikoissa toimii yleensä myös pysäköintioperaattori ja kaupallisia palveluita. Samoilta pysäköintipaikoille eri käyttäjiä.
- Ratikan pysäkeillä tulee olla riittävästi pyöräpysäköintiä ja sen tulee olla laadukasta (turvallisuus, sääsuoja)
- Vaihtoterminaalien ja solmupisteiden osalta tärkeiksi mainittiin vaihdon helppous ja toimivuus, alueen miellyttävyys ja turvallisuus (ihmiset, pysäköidyt ajoneuvot).



8. Autoliikenteen kehittämistavoitteet

Kehittämistavoiteluonnokset

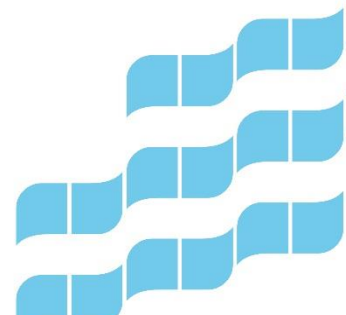
- *Keskustan ohittava liikenne ohjataan valtakunnallisille pääväylille ja Ratapihankadulle.*
- *Keskustaan saapuva henkilöautoliikenne ohjataan pääkaduille, keskustan kehälle ja pysäköintilaitoksiin.*
- *Keskustaan toteutetaan maanalainen pysäköintiverkosto, jota hyödynnetään myös logistiikkaan ja huoltoon.*
- *Kadunvarsipysäköinnistä vapautuvaa tilaa hyödynnetään kävelyyn, oleskeluun ja kaupunkivihreän lisäämiseen.*
- *Kadunvarsipysäköintiä kehitetään lyhytaikaiseen pysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja logistiikkaan.*

Autoilun kehittämistavoiteluonnoksia pidettiin autoryhmässä hyvinä. Keskustelua käytiin, voisiko Tampereen läpiajavaa liikennettä tulevaisuudessa vähentää muuttamalla rantaväylän statusta pois valtakunnallisesta pääväylästä. Valtakunnallisen liikenteen osuus on kuitenkin nykytilassa hyvin pieni suhteessa muuhun liikenteeseen.

Ryhmä näki, että erityisesti lyhytaikaiselle kadunvarsipysäköinnillekin on edelleen kysyntää. Keskustassa on monenlaisia palveluja, joista osa on enemmän autoriippuvaista kuin toiset. Esimerkiksi läntistä keskustaa voisi kehittää enemmän kadunvarsipysäköintiin kuin itäistä keskustaa. Ryhmä näki myös, että tietty ruuhkaisuus kuuluu keskustaan eikä sitä ole mahdollista poistaa.

Teknologian tuomat hyödyt autoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta nähtiin mahdollisina, mutta haastavina. Tietoa liikennetilanteesta on saatavilla jo nykytilassakin, mutta monet paikalliset ajavat totuttuja reittejä. Tieto sujuvammista reiteistä ja mahdollisista erikoistilanteista olisi saatava luotettavasti suoraan ajoneuvoon - ei pelkästään puhelimeen.

Ryhmässä keskusteltiin myös julkisten palvelujen saavutettavuudesta (esim. hyvinvointialueet ja terveysasemat). Keskeisten kunnallisten palvelujen sijoituksessa tulisi huomioida liikenteellinen saavutettavuus nykyistä paremmin.



9. Loppukeskustelu

Ryhmät esittelivät tuotoksensa. Ryhmät kommentoivat esiin nostettuja asioita.

- Keskustan liikennejärjestelmässä pitää ottaa huomioon työmatkaliikenne.
- Kävelijä on keskustan kuningas. Pitäisi tunnistaa alueita, joissa kävelyn rooli on vielä tärkeämpi. Tunnistettava syyt, miksi oleilla kävelypainotteisella alueella. Yritysten ja liike-elämän kannalta autollakin pitää päästä, jotta kantamuksia voi kuljettaa.
- Tampere tunnetaan paikkojen ja reittien verkostona. Sanontaa voisi uudistaa.
- Millainen maksuhalukkuus on turvallisesta ja laadukkaasta pyöräpysäköinnistä?
 - Runkolukitus yleensä tarpeena, mutta maksullisuudesta vähemmän puhuttu.
 - Pyörien hinnan kasvaessa turvallisuus nousee tärkeämmäksi. Pyörälatauksessa on turvallisuushaasteita.
 - Laadukasta pysäköintiä autopysäköinnin oheen ja maksu tilankäytön suhteessa.
 - Kaupungin diplomityössä tutkitaan velvoiteautopaikkoja ja pyöräpysäköintivelvoitetta ja siitä uutta bisnestä.
- Vuorojen jatkuminen pitkään yöhön tärkeää, koska keskusta muuttuu ympärivuorokautiseen suuntaan. Myös työntekijät kulkevat kotiin keskustaan tai muualle.
- Kysyttiin, ovatko yömaksut hyvä malli, jos halutaan edistää ympärivuorokautista turvallista liikkumista.
- Joukkoliikenteen suunnittelun pitäisi keskustella hyvinvointialueen ja palveluverkon kanssa jatkuvasti, jotta voidaan houkutella perheitä asumaan Tampereella.
- Joukkoliikenteen pitäisi toimia kokonaisuutena, myös harrastajille.
- Ruuhkaisuutta kommentoitiin puolin ja toisin. Toisaalta ruuhkaisuus on hyväksyttävä asia suuressa kaupungissa, mutta puolen miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla liikenteen pitäisi toimia. Kaduilla kulkee henkilöautojen lisäksi pelastushenkilökunta, taksit, erityisryhmät ja logistiikka. Työmatkaliikenne ympäryskunnista tärkeässä roolissa myös talouden kannalta.

