

TAMPERE.  
FINLAND

# Liikenneverkko kysely 2023

Tampereen keskustan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

# Kyselyn toteutus

- Kysely oli avoinna 15.–28.5.2023.
- Kyselyssä kysyttiin vastaajien näkemyksiä kävelykeskustan laajuudesta, pyöräliikenteen pääreiteistä ja autokehästä.
  - Taustatietoina kysyttiin vastaajan asuinpaikka, sukupuoli, ikäryhmä ja yleensä käyttämä kulkumuoto keskustaan
- Kyselyyn saatiin 744 vastausta.

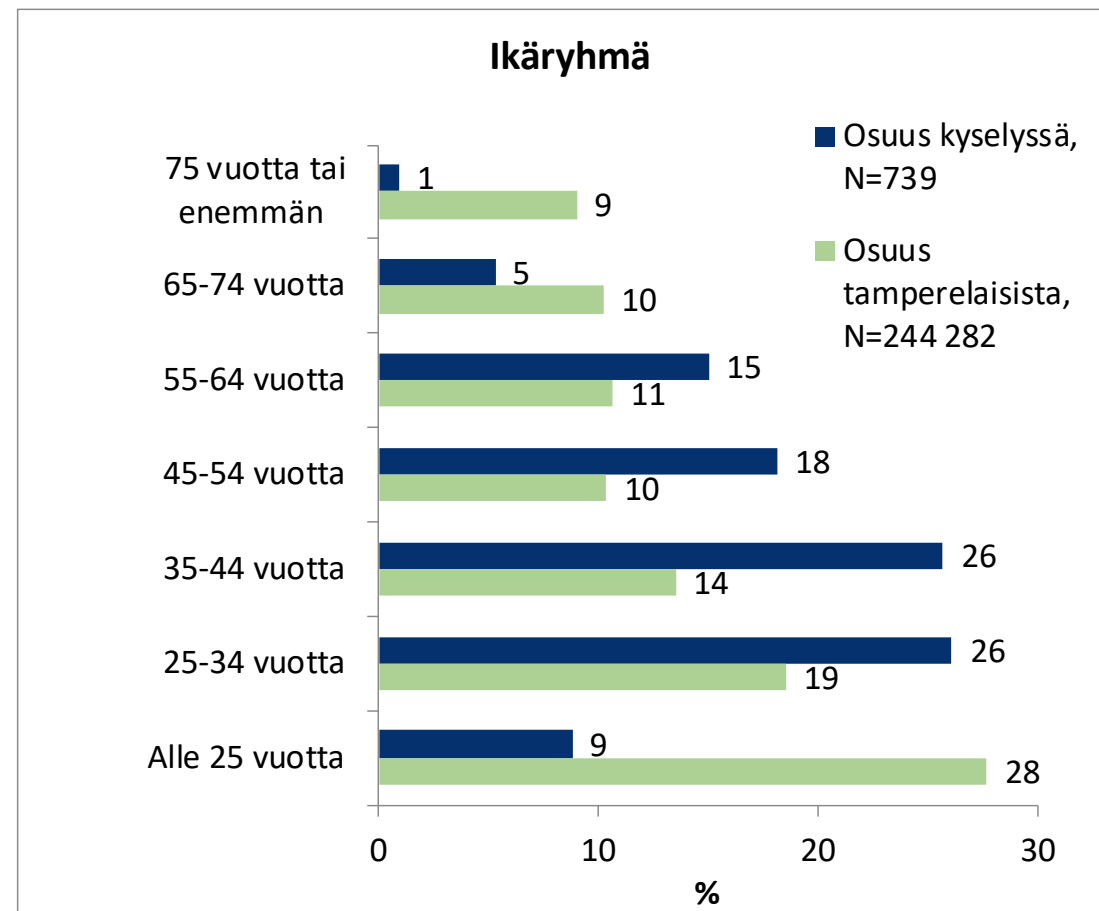
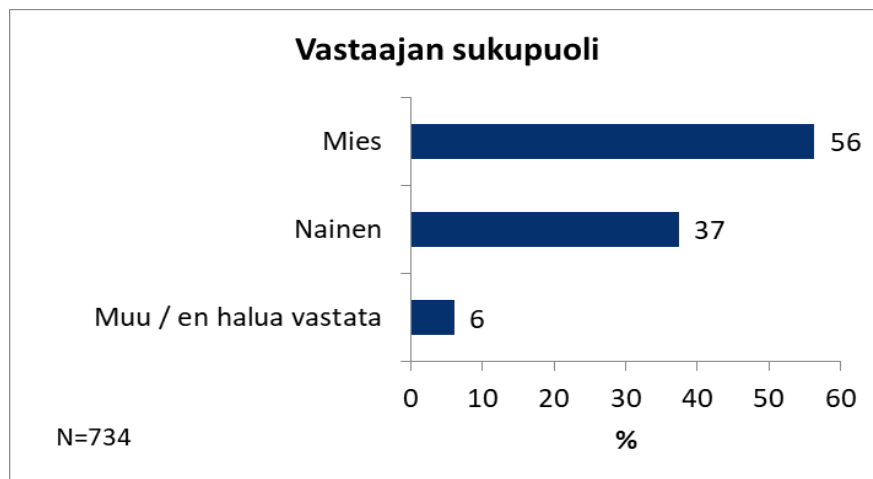
Kaupunki julkaisi 15.5.2023 kyselystä uutisen, jossa kehoitettiin tutustumaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin ja alustaviin verkkoihin hankesivuilla sekä vastaamaan kyselyyn hankesivujen kyselylinkistä. Kysely oli esillä myös Muuttuva Tampere –instagramissa.

Kysely suunniteltiin yhteistyössä kaupungin liikennesuunnittelijoiden ja Rambollin asiantuntijoiden kanssa. Kysely toteutettiin Ramboll Finland Oy:ssä, jossa siitä vastasi vuorovaikutusasiantuntija Anne Vehmas.

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnittelua jatketaan saadun palautteen ja asiantuntijaselvitysten pohjalta. Suunnittelua voi seurata hankesivuilla [tampere.fi/keskustanliikennejarjestelma](https://tampere.fi/keskustanliikennejarjestelma)

# Vastaajien ikä ja sukupuoli

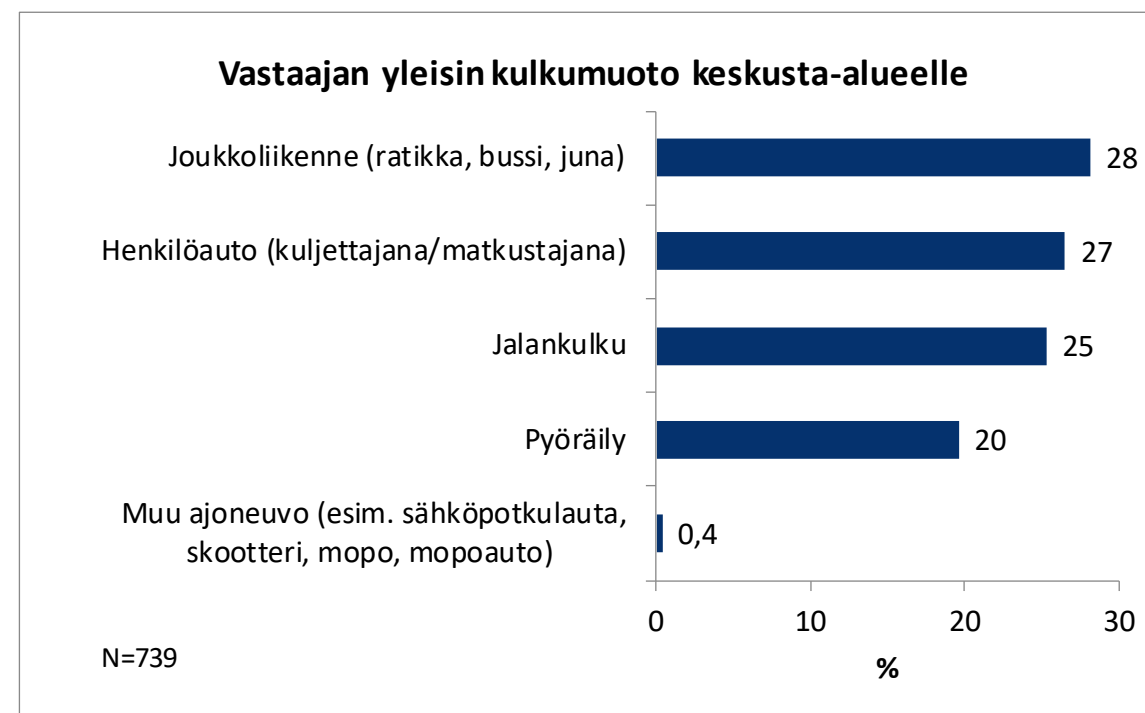
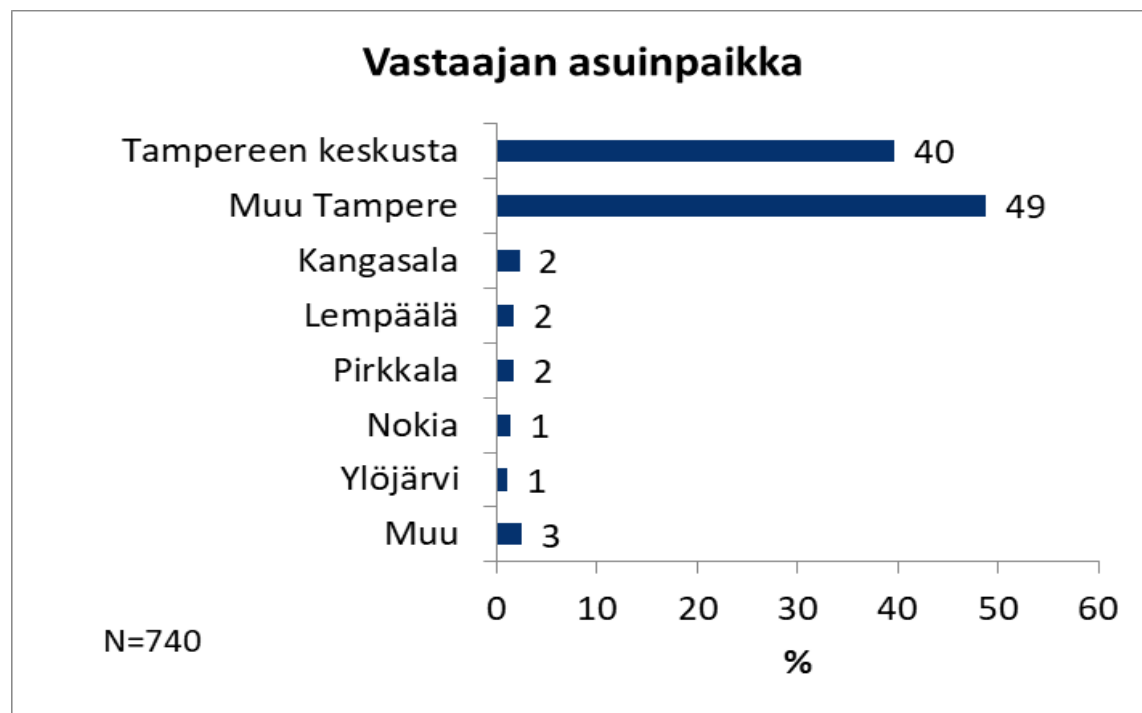
- Aktiivisimmin vastasivat 25-44 vuotiaat. Nuorten ja eläkeikäisten osuus oli kyselyn vastaajissa selvästi pienempi kuin Tampereen väestössä. Vain työikäisiä (25-64 v.) tarkasteltaessa kyselyvastaajien ikäryhmät vastasivat hyvin Tampereen väestöä.
  - Analyyseissa ylimmät ikäluokat yhdistettiin vähäisen määrän vuoksi. Vastauksissa oli tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien välillä.
- Miehet vastasivat kyselyyn aktiivisemmin kuin naiset.
  - Vastauksissa ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja miesten ja naisten välillä.



# Vastaajien asuinpaikka ja kulkutapa

- Valtaosa (89 %) vastaajista asui Tampereella ja 40 % Tampereen keskustassa.
- Analyyseissa muualla kuin Tampereella asuvat yhdistettiin yhdeksi ryhmäksi. Vastauksissa ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja asuinpaikan suhteen.

- Vastaajat käyttivät aika tasapuolisesti eri kulkutapoja keskustamatkoilla. Yli puolet keskustassa asuvista (52 %) kulkee keskustaan jalkaisin ja Tampereen ulkopuolella asuvista (54 %) autolla. Muualla Tampereella asuvat tulevat keskustaan joukkoliikenteellä (41 %).
- Kulkutavasta jätettiin vähäisen määrän vuoksi analyyseissa pois muut ajoneuvot. Vastauksissa oli tilastollisesti merkitseviä eroja kulkutavan suhteen.



# Paras kävelykeskustan raja

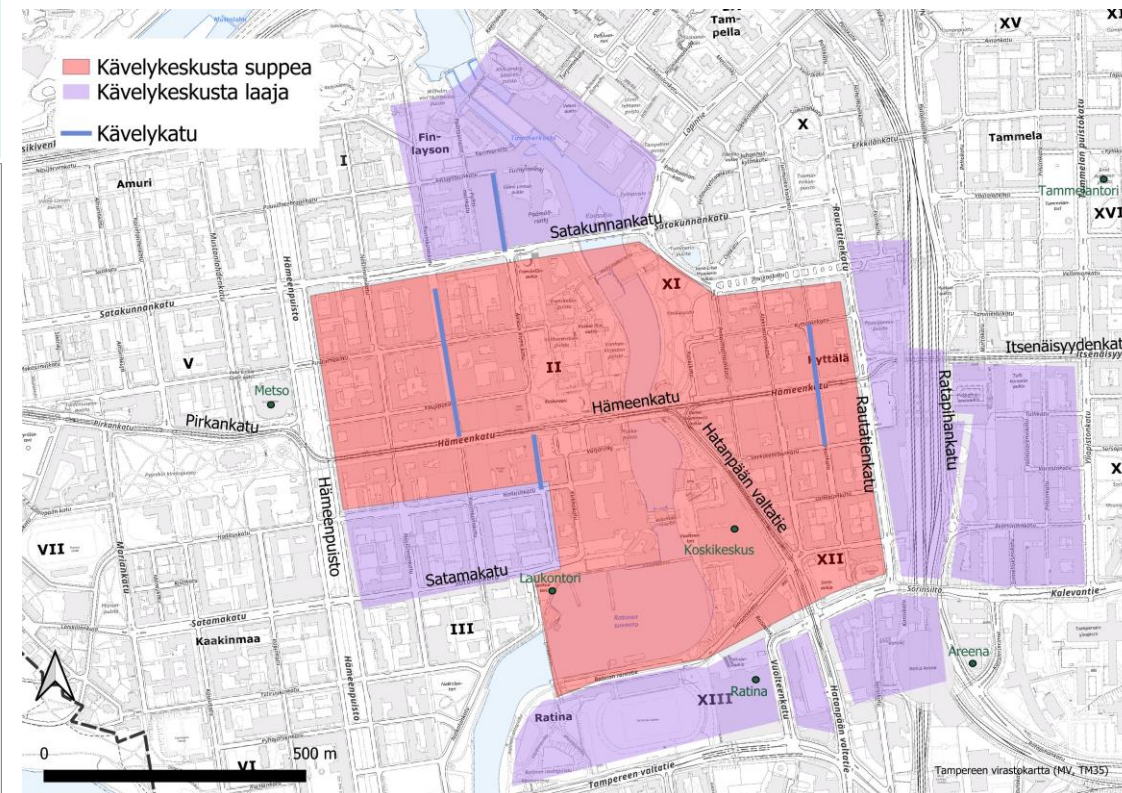
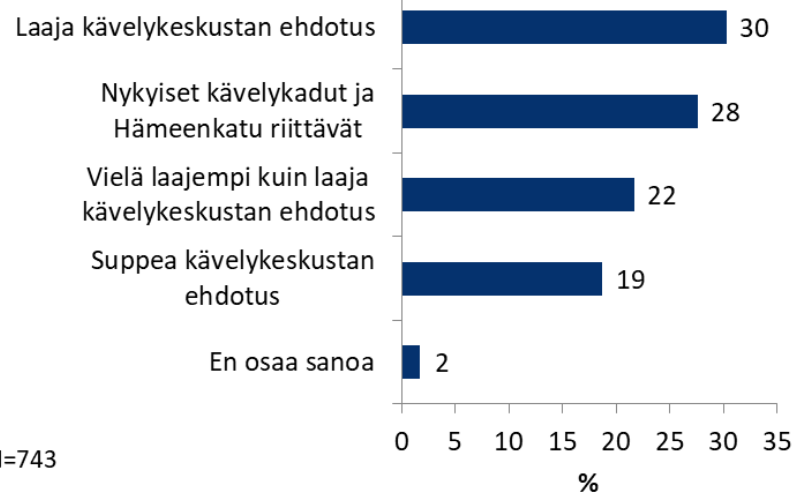
## Kävelykeskustassa

- kaikki kadut ja reitit ovat kävelyn pääreittejä ja esteettömyyden erikoistasoa
- ajoneuvoliikenteen nopeus on 20 km/h
- pyöräliikenne (ml. sähköpotkulaudat) kulkee ajoradalla, pyöräkadulla tai pyöräteillä eroteltuna jalankulusta
- on runsaasti oleskelun alueita sekä monikäyttökatuja vastaamassa keskustan muuntautuviin käyttötarkoituksiin (mm. tapahtumiin)
- kadunvarren pysäköintipaikoista noin puolet siirretään maanalaisen pysäköintiin ja tila otetaan muuhun käyttötarkoitukseen (mm. oleskeluun, pyörien- ja potkulautojen pysäköintiin, katupuille). Jäljelle jäävät paikat kohdennetaan lyhytaikaiseen asiointiin, liikuntaesteisten pysäköintiin ja jakeluun.

Kävelykeskustan toteuttaminen edellyttää maanalaista pysäköintimahdollisuutta. Ehdotetussa kävelykeskustan rajauksessa on otettu huomioon mahdolliset uudetkin maanalaisen pysäköinnin sisäänajot.

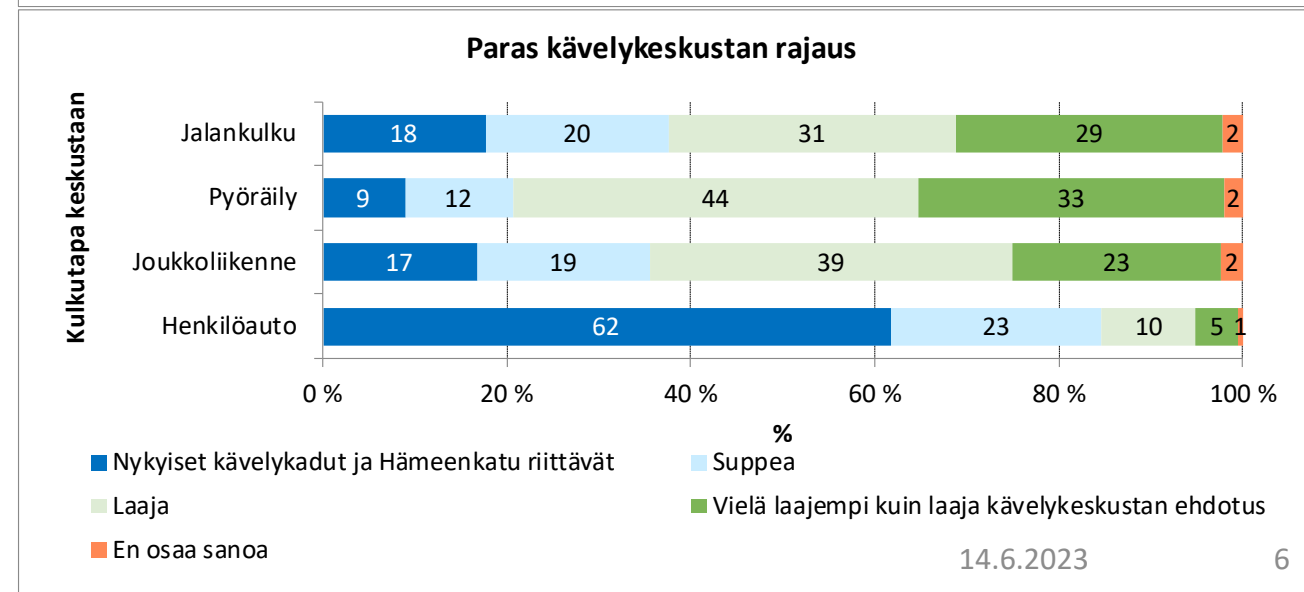
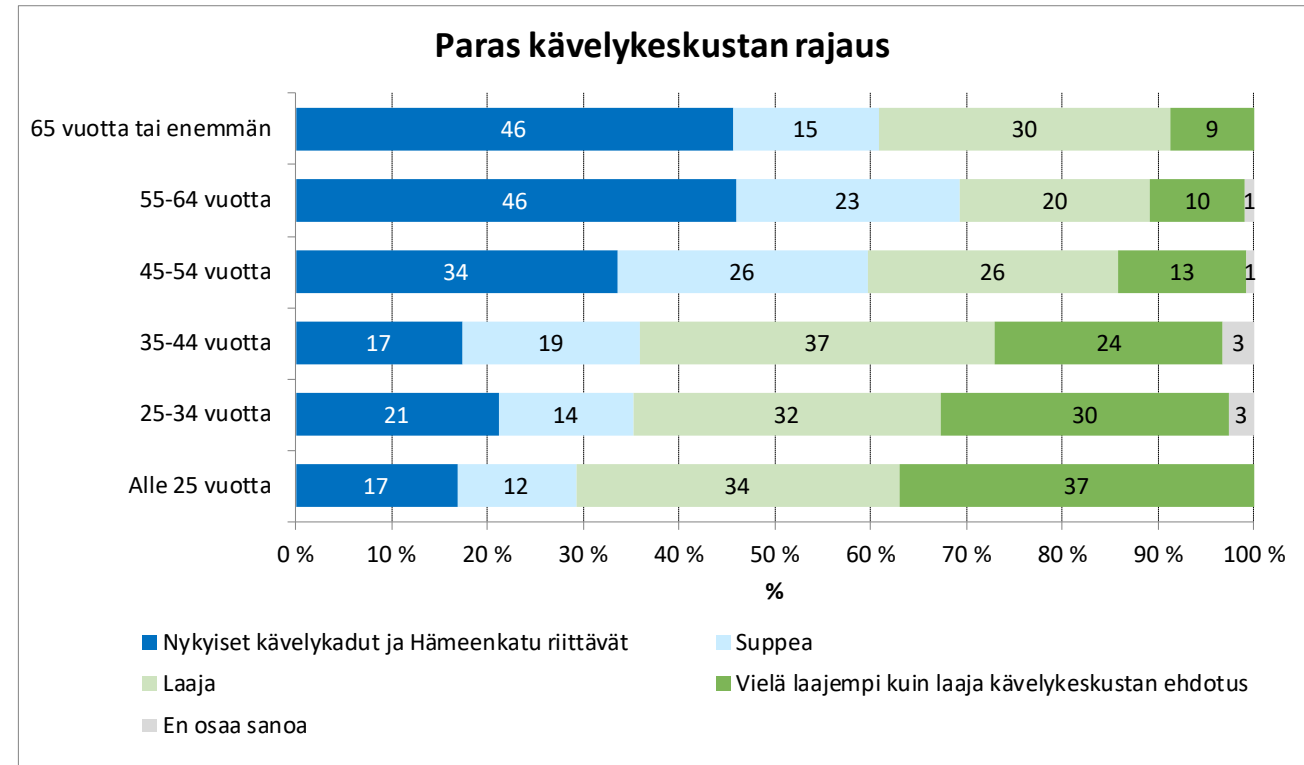
- Runsas puolet (52 %) vastaajista kannatti laajaa tai vielä laajempaa kävelykeskustaa.
- Vajaa puolet (46 %) kannatti nykyistä tilannetta tai suppeaa kävelykeskustaa.

## Paras kävelykeskustan raja



# Kävelykeskusta iän ja kulkutavan mukaan

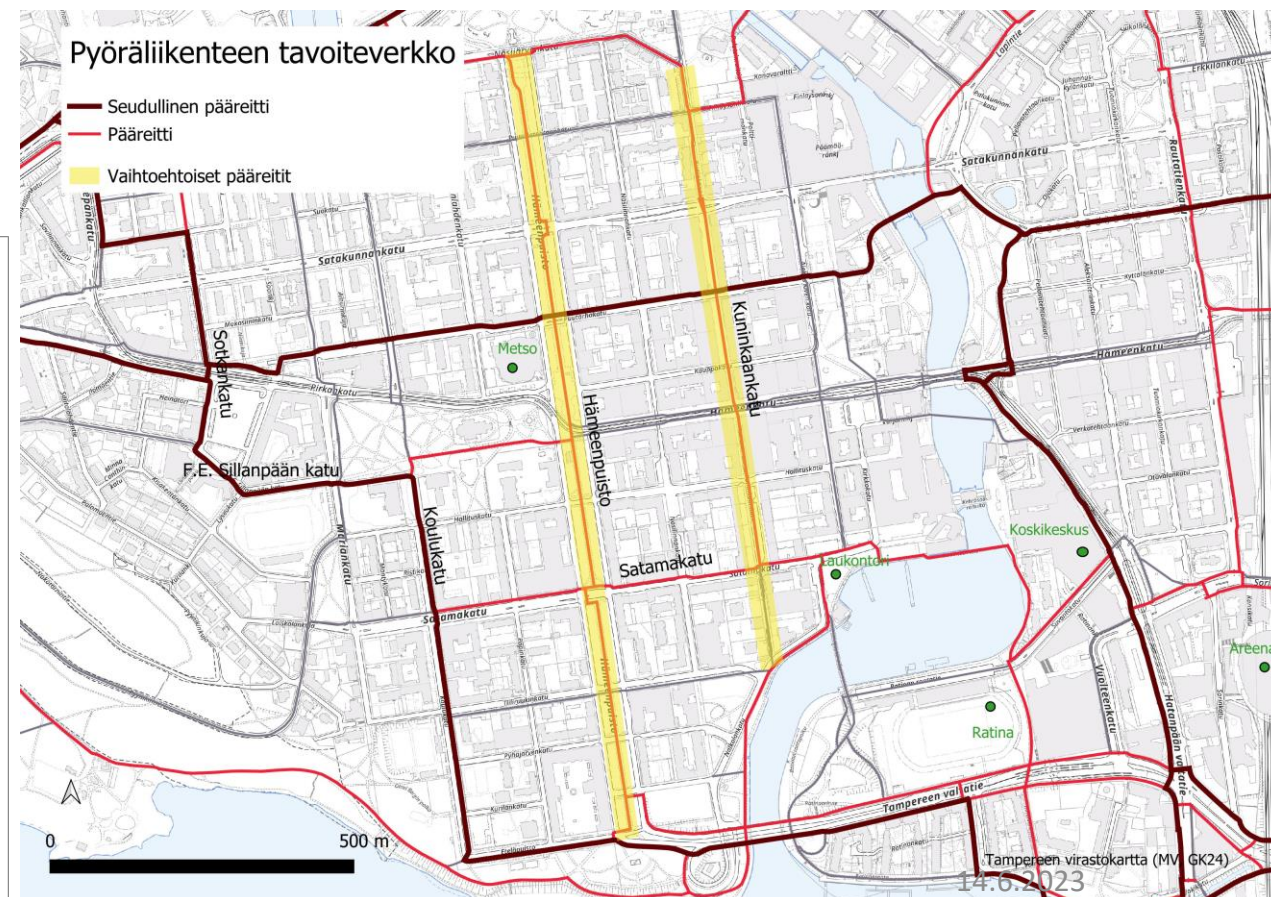
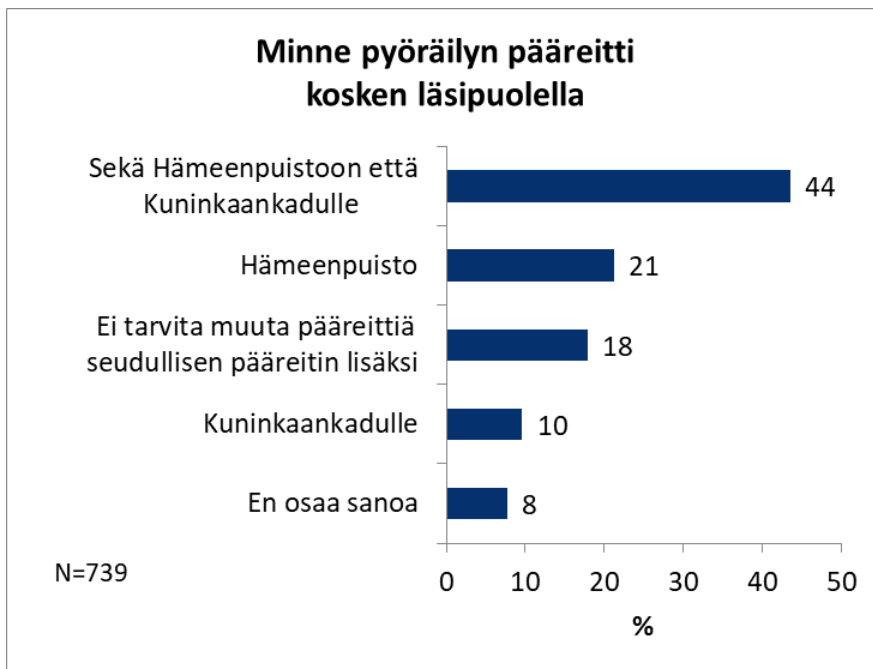
- Laajan tai vielä laajemman kävelykeskustan halusivat nuoremmat (alle 44 –vuotiaat) ja muulla kuin henkilöautolla keskustaan kulkevat.
- Vanhemmat ja varsinkin henkilöautolla keskusta tulevat olivat tyytyväisiä nykyisiin kävelykatuihin ja Hämeenkatuun tai halusivat suppean kävelykeskustan.
- Erot ikäryhmien ja kulkutavan välillä olivat tilastollisesti erittäin merkitseviä.



# Pyöräilyn pääreitti kosken länsipuolella

- 44 % halusi pyöräilyn pääreitit sekä Hämeenpuistoon että Kuninkaankadulle
  - Hämeenpuisto on selvästi suosittu pääreitiksi kuin Kuninkaankatu
- Kolmannes yli 55-vuotiaista ja 44 % henkilöautolla keskustaan kulkevista vastasivat, ettei seudullisen pääreitit lisäksi tarvita muita pääreittejä. Erot ikäryhmien ja kulkutavan välillä olivat tilastollisesti merkitseviä.

Jokaisella keskustan kadulla voi pyöräillä. Sujuvinta pyöräily on jalankulusta ja autoliikenteestä erotetuilla pyöräiliikenteen pääreiteillä, jotka toteutetaan joko pyörätienä, pyöräkaistana tai pyöräkatuna.



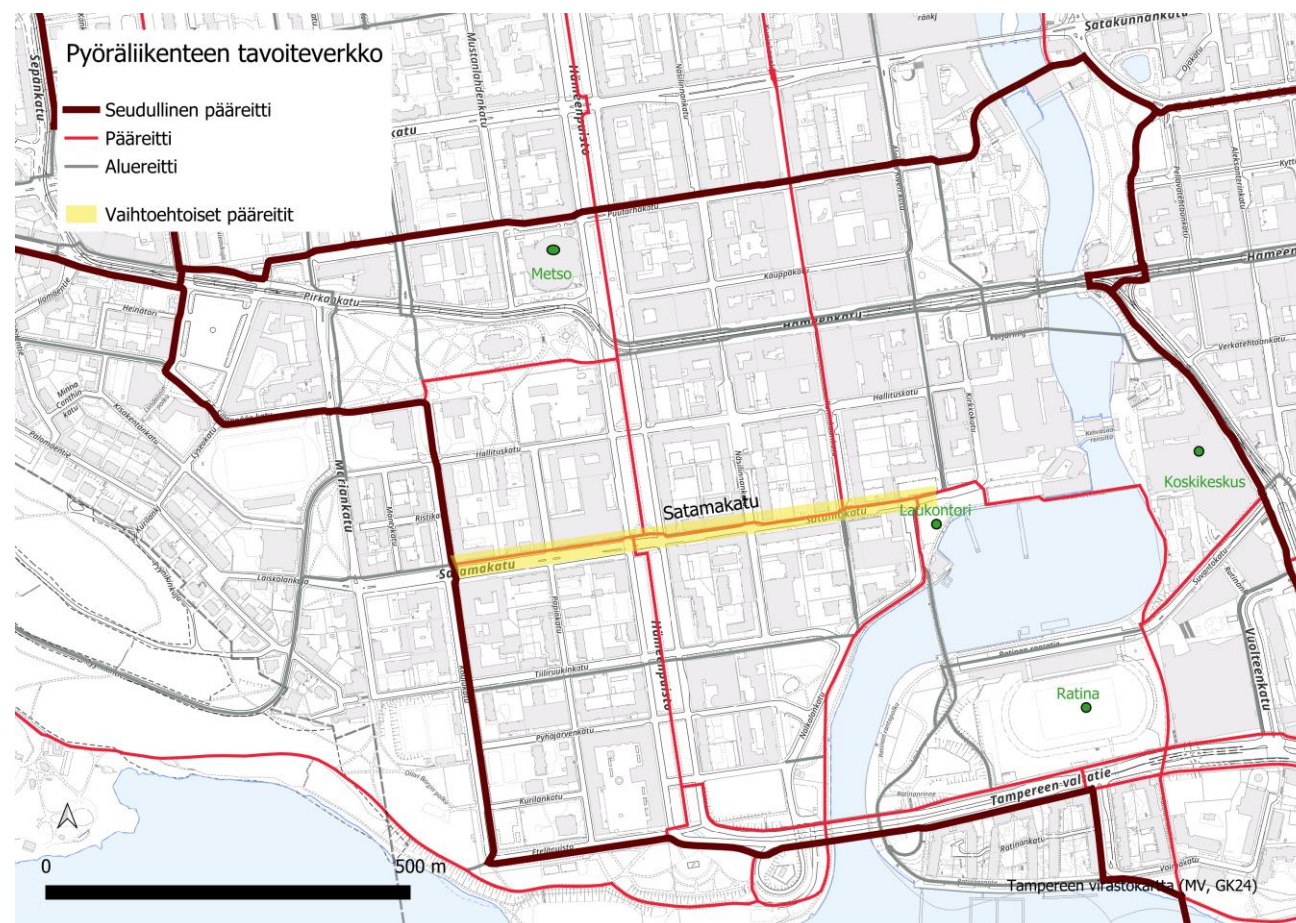
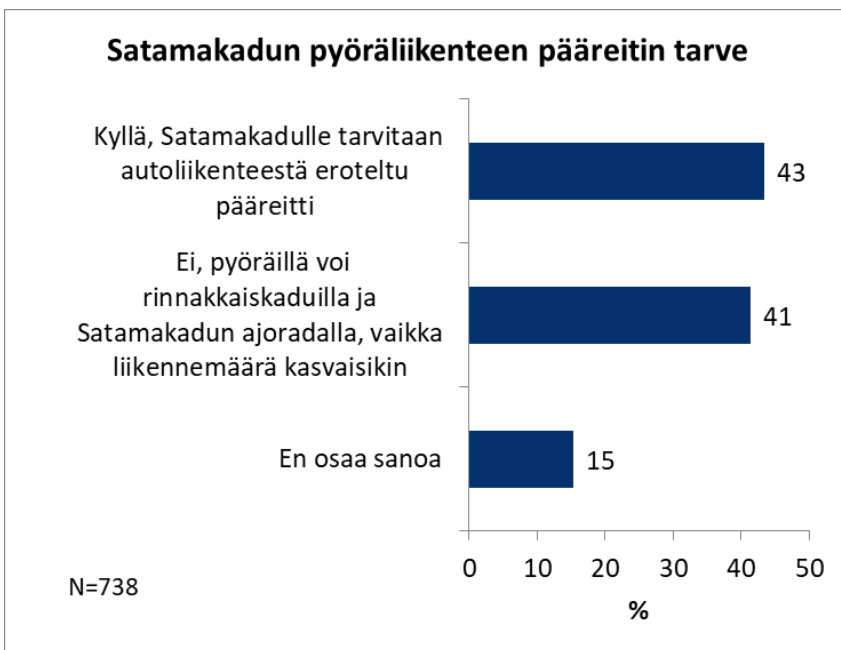




# Satamakadun pyöräliikenteen pääreitit tarve

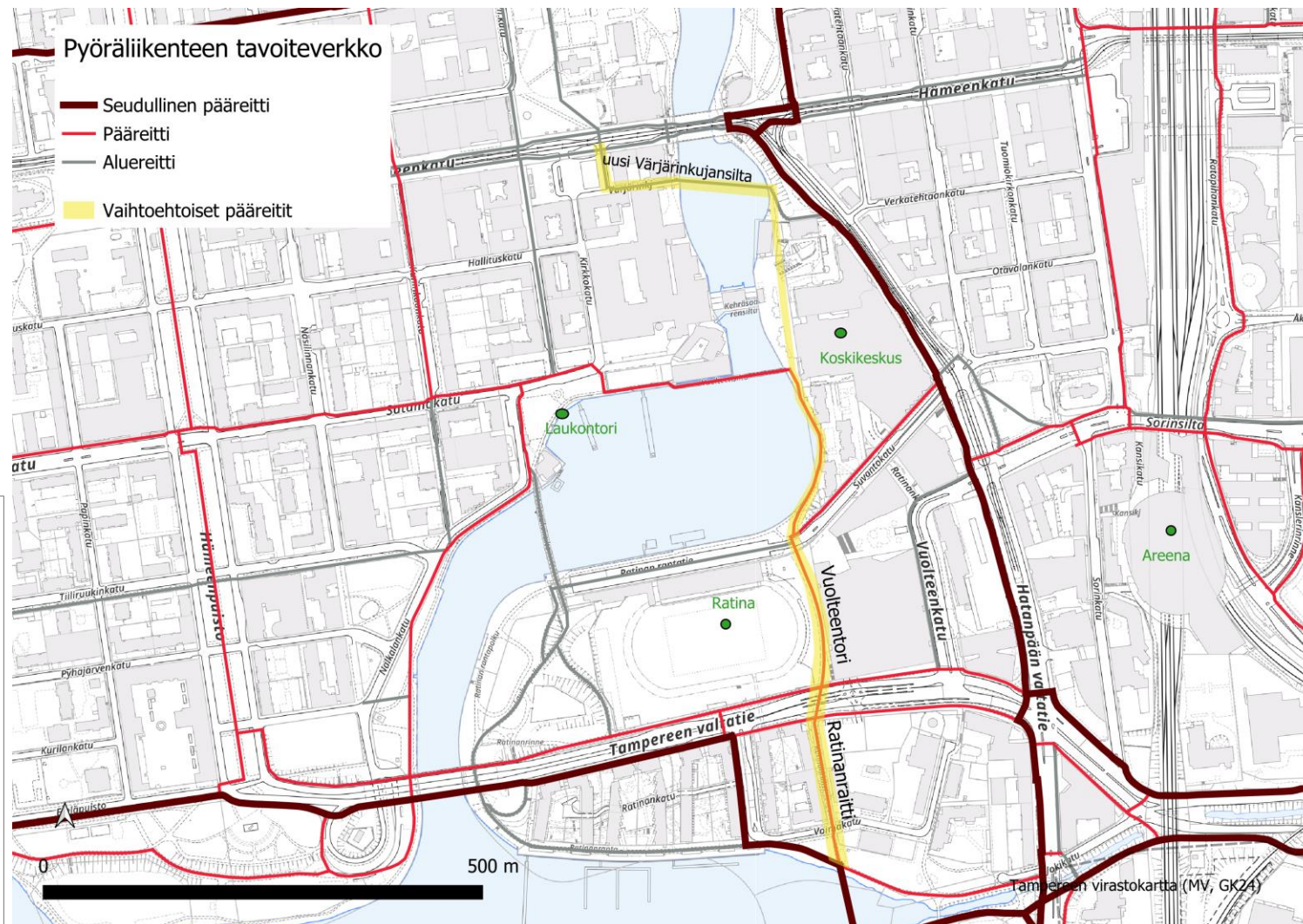
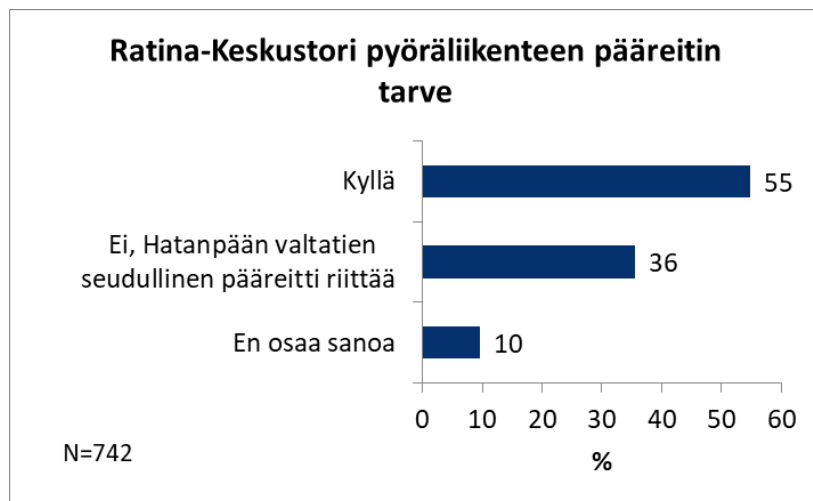
- Kysymykseen, tarvitaanko Satamakadulle pyöräliikenteen pääreittiä, saatiin lähes saman verran kyllä- ja ei-vastauksia.
- Henkilöautolla keskustaan kulkevissa ja yli 45-vuotiaissa oli tilastollisesti erittäin merkitsevästi enemmän niitä, jotka eivät pitäneet tarpeellisena pyöräilyn pääreittiä Satamakadulla.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen mahdollinen sisäänajo lisäisi Satamakadun liikennettä ja voi edellyttää kadun kaksisuuntaistamista. Satamakadulle jää silloin vähemmän tilaa pyöräliikenteen laadukkaalle pääreiteille.



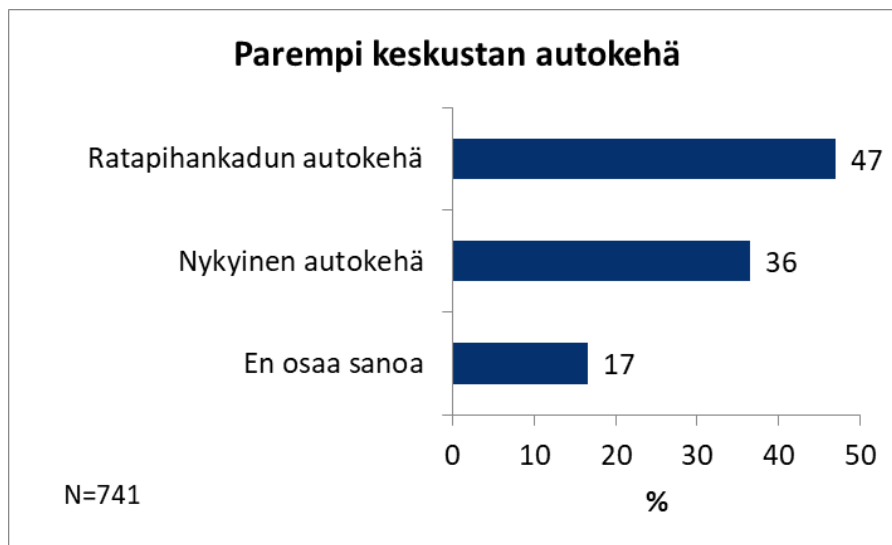
# Ratina-Keskustori pyöräliikenteen pääreitit tarve

- Yli puolet (55 %) vastaajista piti tarpeellisena, että pyöräilylle rakennetaan pääreitti Ratinasta Keskustorille
- Henkilöautolla keskusta kulkevissa ja yli 45-vuotiaissa oli tilastollisesti erittäin merkittävästi enemmän niitä, jotka eivät pitäneet tarpeellisena pyöräilyn pääreittiä Ratinasta Keskustorille.



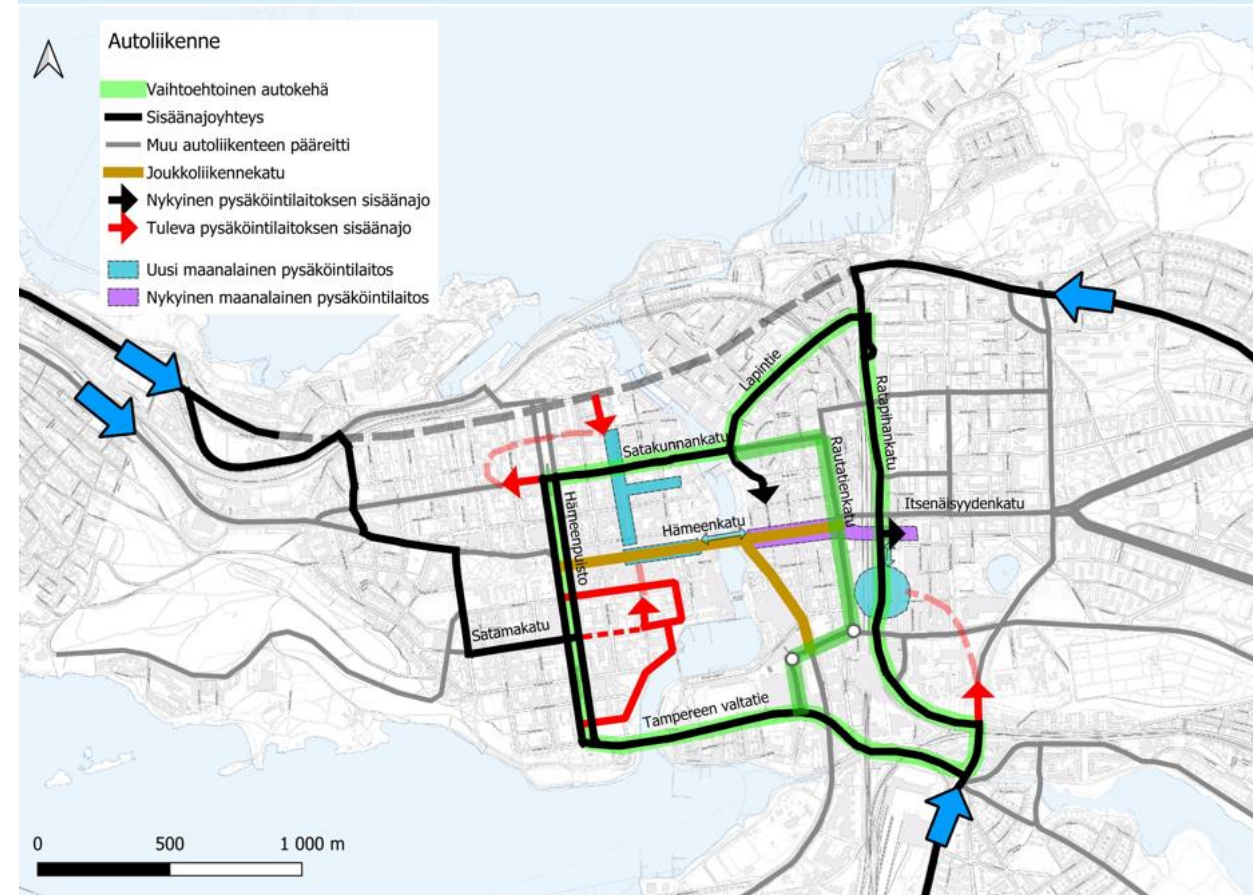
# Paras autokehän raja

- Lähes puolet (47 %) vastaajista piti Ratapihankatua parempana autokehänä kuin nykyistä Rautatienkatua (36 %).
- Henkilöautolla keskustaan kulkevissa ja 45-64 -vuotiaissa oli tilastollisesti merkitsevästi enemmän niitä, jotka pitivät nykyistä autokehää parempana.



Autokehältä voi ajaa keskustan pysäköintilaitoksiin ja kiertää kävelykeskustan. Autokehällä nopeusrajoitus on 40 km/h ja kehäkatuja kehitetään autoilun ehdoilla varmistuen autoliikenteen sujuvuus.

Areena, ratikka ja Ratinan kauppakeskus ovat lisänneet kävelijöiden määrää ja muuttaneet liikennenympäristöä keskustassa, erityisesti Sorin aukion ympäristössä. Rautatieaseman, Areenan ja Tullin alueen ympäristö tulee edelleen kehittymään radan päälle toteutettavan kannen myötä.



Kiitos kyselyyn vastanneille!