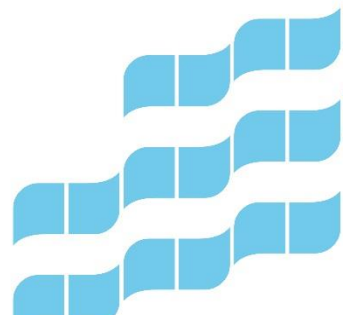


Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma Verkkotyöpajan 9.5.2023 muistio



Sisällys

1. Tiedotus.....	2
2. Osallistujat.....	2
3. Työpajan ohjelma.....	3
4. Ryhmien tuotokset; Kävelyn verkot.....	3
5. Ryhmien tuotokset; Pyöräliikenteen verkot.....	5
6. Ryhmien tuotokset; Autoliikenteen verkot.....	7
7. Loppukeskustelu.....	9



1. Tiedotus

Työpajassa keskusteltiin keskustan liikenneverkosta kävelyn sekä pyörä- ja autoliikenteen kannalta. Työpaja liittyy Tampereen keskusta-alueen kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimistyöhön.

Työpajakutsut lähetettiin sähköpostitse 20.4.2023 ja muistutusviesti 2.5.2023. Sidosryhmiä pyydettiin ilmoittamaan etukäteen työpajaan osallistuva edustajansa.

2. Osallistujat

Etukäteen ilmoittautui 22 sidosryhmien edustajaa. Työpajaan osallistui kaikkiaan 26 henkeä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

Valtuustoryhmät

- Kokoomus
- SDP
- Vihreät
- Vasemmistoliitto

Viranomaistahot

- Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne
- Pirkanmaan Pelastuslaitos
- Tampereen seutu

Elinkeinoelämä

- Finnpark Oy
- Tampere Tunnetuksi ry
- Tampereen Kauppakamari

Kulkumuodot

- Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
- Linja-autoliitto
- Tampereen polkupyöräilijät ry
- Tampereen Taksiautoilijat ry

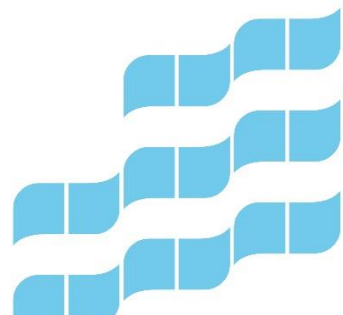
Asukasryhmät

- Tampereen lasten parlamentti
- Tampereen yliopiston ylioppilaskunta TREY
- Tampereen vammaisneuvosto

Tampereen kaupunki

- Liikennesuunnittelu (3 edustajaa)
- Asemakaavoitus
- Viheralueet
- Rakennuttaminen

Ramboll Finland Oy (3 edustajaa)



3. Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin tiistaina 9.5.2023 klo 17–19.30 Linja-auto-aseman Si-luetissa. Työpajan alustus löytyy verkkosivuilta www.tampere.fi/keskustanliikennejarjestelma.

OHJELMA

- 16:30 Kahvitarjoilu**
- 17.00 Tilaisuuden avaus**
Ari Vandell, Tampereen kaupunki
- 17.05 Alustus**
- **Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) tavoitteet ja alustavat verkot**
Lauri Vesanen, Ramboll
- 17.30 Teemakeskustelut ryhmissä**
- **Kävelyn, pyörä- ja autoliikenteen alustavat verkot keskustassa**
- 18.45 Ryhmien tuotokset ja loppukeskustelu, Anne Vehmas, Ramboll**
- 19.30 Tilaisuus päättyy**

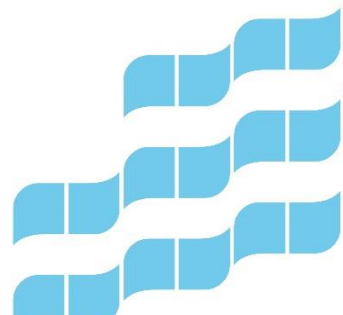
Teemakeskusteluja varten osallistujat oli jaettu ilmoittautumisten perusteella etukäteen kolmeen ryhmään. Kaikki ryhmät käsittelivät verkkoja kävelyn sekä pyörä- ja autoliikenteen näkökulmasta, mutta kukin ryhmä aloitti eri kulkutavasta ja käsitteli aloituskulutapaa eniten.

4. Ryhmien tuotokset; Kävelyn verkot

Ryhmä 1

Kommentteja kävelykeskustan rajauksesta

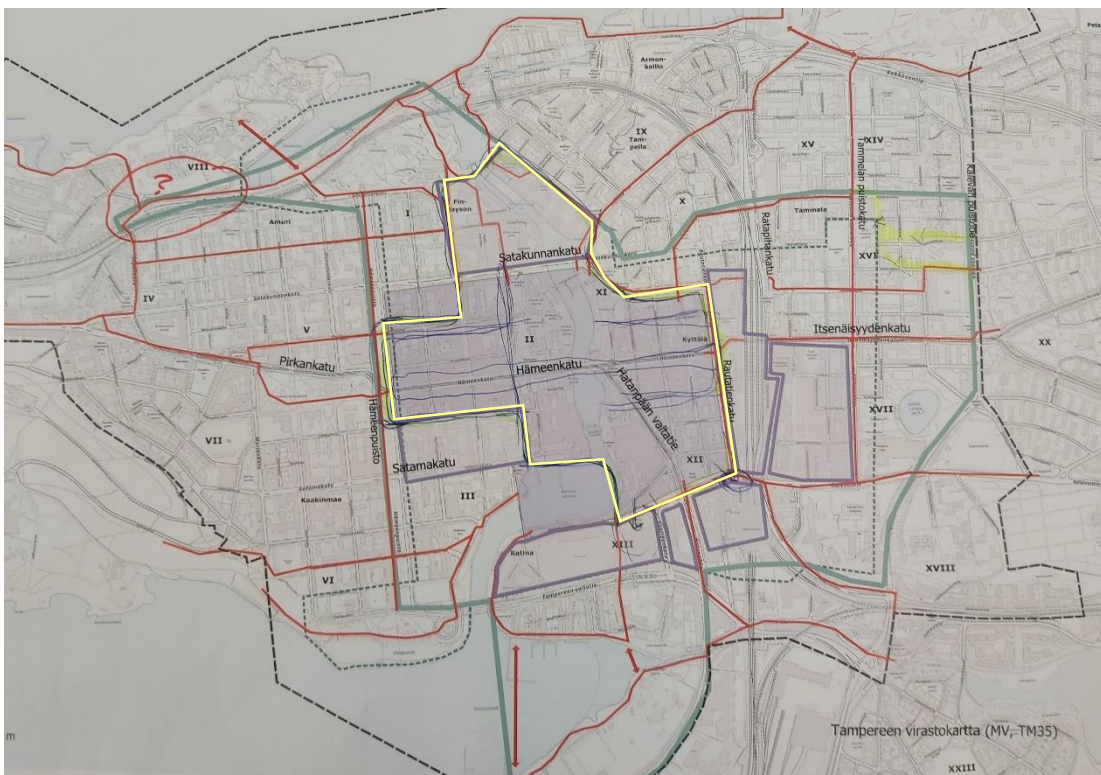
- Kävelykeskustan merkitys jäi osalle hieman pimentoon, mitä sillä tarkoitetaan ja miten sitä käytetään.
- Lähtökohtaisesti alue voisi olla esitettyä suppeampi ja rajanveto selkeämpi. Toisaalta tunnistettiin keskustan laajentuminen mm. Ratinan suuntaan sekä tulevaisuudessa myös jopa Tullin alueelle.
- Autoliikenne ei ole ainoa kävelykeskustan turvattomuutta aiheuttava kulkumuoto. Myös huoltoliikenne, skootit ja pyörät aiheuttavat turvattomuutta. Näiden nopeuksiin tulisi voida puuttua alueella.



Ryhmä 2

Kommentteja kävelykeskustasta

- Kävelykeskustan suppea vaihtoehto sai kannatusta, perusteluina että se on helpompi toteuttaa, kun kyseessä on pinta-alaltaan pienempi alue.
- Kannatettiin kahta eri tasoa; kävelykeskusta ja hitaan liikkumisen alue.
- Kyttälässä tunnistettiin mahdollinen ydinalue kävelylle.
- Aleksanterinkadun tasoa pitää kohentaa kävelyn näkökulmasta, vaikka se on pelastusreitti.
- Stadionin alue tulisi ottaa kävelyn alueeksi.
- Pohdittiin mikä on Kuninkaankadun ja Näsilinnankadun rooli.
- Mietittiin läntisen keskustan toiminnan varmistamista.
- Ehdotettiin että liikennemerkillä osoitettaisiin selvästi, että ”olet saapunut kävelykeskustaan...” ja tähän sisältyisi tietyt vaatimukset mm. nopeudesta, katutilan tasosta ja vihreydestä sekä mm. siisteydestä.

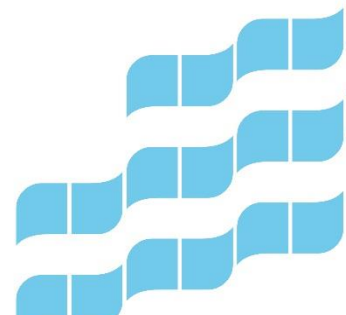


Kuva. Ryhmän 3 merkintöjä kävelykartalla; kävelykeskustan uusi rajaus keltaisella

Ryhmä 3

Kommentteja kävelystä

- Kävelykeskustan autojen nopeus 20 km/h on haaste.
 - Sähköpyöräkin kulkee 25 km/h.
 - Logistiikastakin pitää huolehtia.



- Kävelykeskustan olisi hyvä olla kompakti alue, jossa on oikeasti paljon kävelijöitä. Muuten koko idea laimenee.
- Esitetty alue on laaja kävelykeskustaksi.
 - > Ryhmä lähti rajaamaan aluetta uudestaan, mutta vähitellen mukaan otettiin lisää alueita. Lopulta kartalle (kuva ohessa) keltaisella rajatusta kävelykeskustan alueesta tuli vähän suurempi kuin violetilla esitetty suppeampi alue.
 - Ratinan suvanto jätettiin pois, mutta lisättiin yhteys Ratinan kauppakeskukseen ja Areenalle sekä koko Finlaysonin alue.
- Hitaan liikkumisen alue-ehdotuksesta jätettiin pois Kalevan puistotien ja Kullervonkadun kulmaus (keltainen rajausta kartalla). Kysymyksiä herätti Paasikiventien uloke.
- On hyvä olla erikseen tiivis Kävelykeskustan alue ja Hitaan liikkumisen alue.
- Esitettiin kysymys, että mikä on näiden rajattujen alueiden tarkoitus? Mitä niillä tehdään?
 - Vastaus, että ne ohjaavat tulevaa suunnittelua, ei tyydyttäneet.

5. Ryhmien tuotokset; Pyöräliikenteen verkot

Ryhmä 1

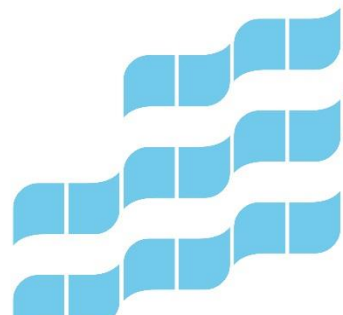
Kommentteja pyöräliikenteeseen

- Ei keskusteltu vaihtoehdoista. Todettiin kuitenkin yleisellä tasolla, että pyöräliikenteen nopeuksia pitäisi voida rajoittaa kävelykeskustan alueella. Optimitilanteessa pääreittejä ei johdettaisi kävelykeskustan läpi ollenkaan, reittien tulisi kiertää alue -> pyöräkehä.
- Seudullisen pyöräilyn pääreitit verkossa puuttuu yhteys keskustasta Näsjärven rannassa kulkevaan reittiin.

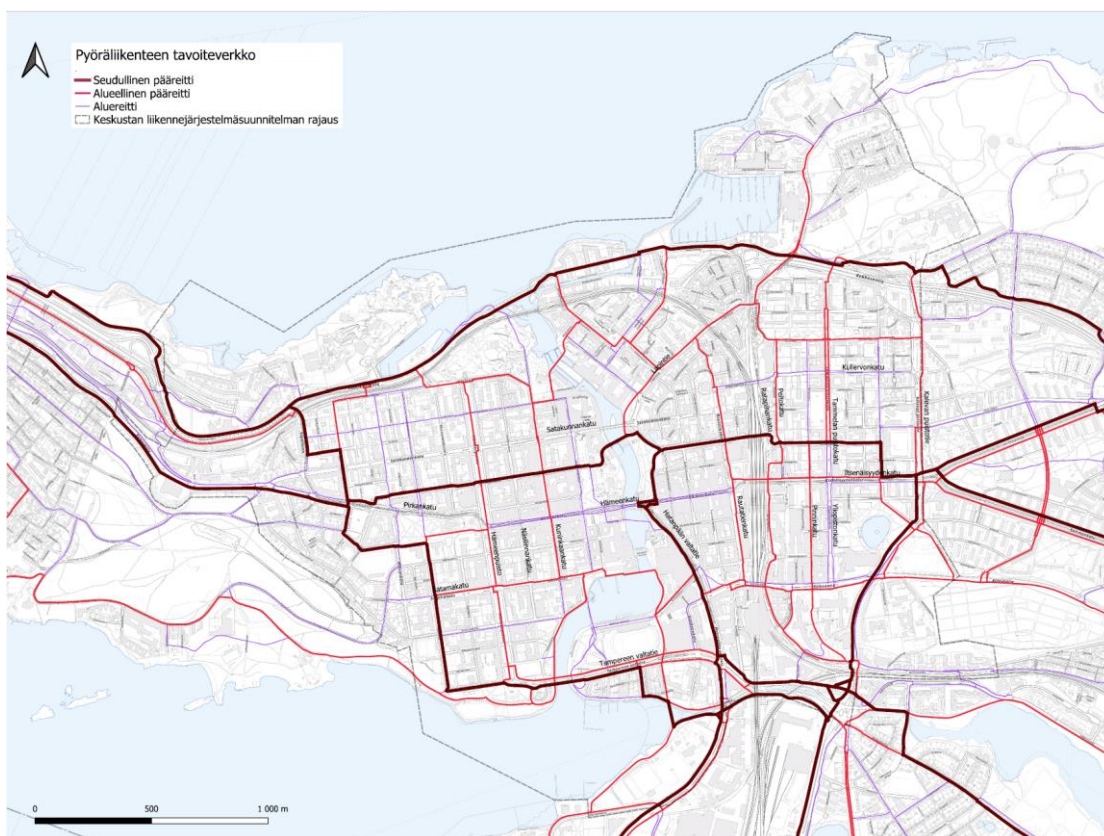
Ryhmä 2

Kommentteja pyöräliikenteeseen

- Pääreitinä nähtiin Lapintie-Juhlatalonkatu-Tampellan esplanadi sekä Ratinan raitti.
- Pyöräliikenteen etelä-pohjoissuuntainen pääreitti kosken länsipuolella
 - Hämeenpuisto nähtiin pyöräilyn pääreitteinä, mutta historialliset haasteet mietityttivät. Hämeenpuisto on looginen reitti.
 - Kuninkaankadulla on liian ahdasta ja pyöräverkkoa rajoittavaa liiketoimintaa.
- Tammelan puistokatu-Yliopistonkatu ehdotettiin etelä-pohjoinen suuntaiseksi reitiksi ja Pinninkatu nähtiin pyöräkatuna Tammelan torille asti.
- Hämeenkadulle ei haluttu pyöräilyn pääreittiä eikä keskustorin yhteyttä nähty tarpeelliseksi pääreitit kannalta.



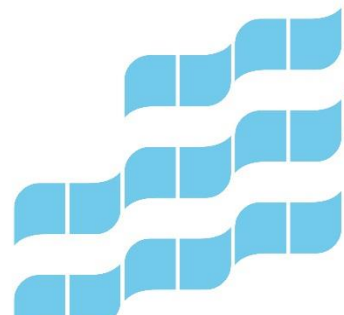
- Patosilta nähtiin huonona pyöräilyreitteinä, koska siellä on ja kuuluikin olla ”maleksivia” puistoilijoita, mutta miten saisi reitin toimimaan?
- Mietittiin miten stadionilta ihmiset löytävät Vellamonkadun.
- Lähtökohtana että pyöräily on erotettu jalankulusta.
 - Kävelykeskustassa pyöräily ja skuutit voisi ohjata ajoradalle.
 - Pohdittiin menevätkö skuutit oikeasti ajoradalle ja mitä muutoksia ajoradalle täytyy tehdä, että menisivät.
- Pohdittiin, rajoitetaanko kävelykeskustassa nopeutta myös sähköavusteisilta kulkuneuvoilta.
- Pyöräkatujen toimimiseksi korostettiin opastuksen tärkeyttä ja ajoneuvojen ohjaamista eri reiteille kuin pyöräkaduille.



Ryhmä 3

Kommentteja pyöräliikenteeseen

- Pyöräliikenteen etelä-pohjoissuuntainen pääreitti kosken länsipuolella
 - Seudullinen pääreitti on liian mutkikas – kukaan ei sitä löydä. Käyttö vaatisi hyvää paikallistuntemusta.
 - Hämeenpuisto on paras, mutta siellä on myös kävelyn, auto- ja joukkoliikenteen pääreitit sekä tapahtumia.



- Pyöräliikenteen etelä-pohjoissuuntainen pääreitti radan itäpuolella
 - Pinninkadulla on pysäköintihallin sisäänajo, jonka korvaaminen olisi kallista.
 - Pinninkatu yhdistyisi etelän suuntaan, mutta Kalevantielle heikompi yhteys.
 - Ratapihankatu ei ole oikein miellyttävä. Se on autoliikenteen pääreitti eikä siltä pääse itään päin Kalevantielle. Ei siis sovellu pyöräilyn pääreitiksi.
 - Paras olisi kehittää Yliopistonkatu-Tammelan puistokatu yhteyttä.
- Satamakadun ei välttämättä tarvitse olla pääreititasoa
- Ratinanraitti-Vuolteentori-uusi Värjärinkujansilta-keskustori -yhteyden tarpeeseen ei oikein osattu ottaa kantaa
- Tammelan puistokadun ja Kalevan puistotien tuplapääreitit ovat haaste kaupunkivihreälle.
- Pyöräkehää ei tarvita. Pyöräily toimii eri periaatteella kuin autokehä.

6. Ryhmien tuotokset; Autoliikenteen verkot

Ryhmä 1

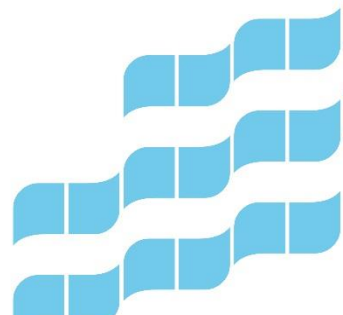
Kommentteja autoverkosta

- Autokehän laajeneminen esitetyllä tavalla vaikuttaa hyvältä, Rautatienkatu kuitenkin edelleen erittäin merkittävä ja sen läpiajo on säilyttävä.
- Autoliikenteen verkossa tulisi huomioida tulevan raitiotien vaikutukset Tampereen valtatie liikennöintiin. Osuus on jo nyt erittäin ruuhkainen.
- Nalkalan alueelle sijoittuvaan maanalaisen pysäköinnin sisäänajoon suhtauduttiin varauksella erityisesti Hämeenpuiston ruuhkaisuuden vuoksi.
- Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen kytkeytyy olennaisesti maanalaisen parkiston kehittämiseen. Katutilaa ei voida muuttaa tai pysäköintipaikkoja siirtää ennen kuin korvaavat autopaikat ovat olemassa.
- Huoltoliikenne tulee hoitaa maanpinnalta. Keskusteltiin kuitenkin, voisiko esim. charterliikennettä ajattaa maanalaiseen pysäköintiin. Konsultin mukaan raskaan liikenteen huomioiminen mm. sisäänkäynneissä, rampeissa ja laitoksissa sisällä kasvattaa toteutuskustannuksia merkittävästi.
- Maanalaisen parkiston ohella työssä tulisi huomioida myös muut merkittävät rakenteelliset pysäköinnit (esim. Ratinan pysäköintilaitos).

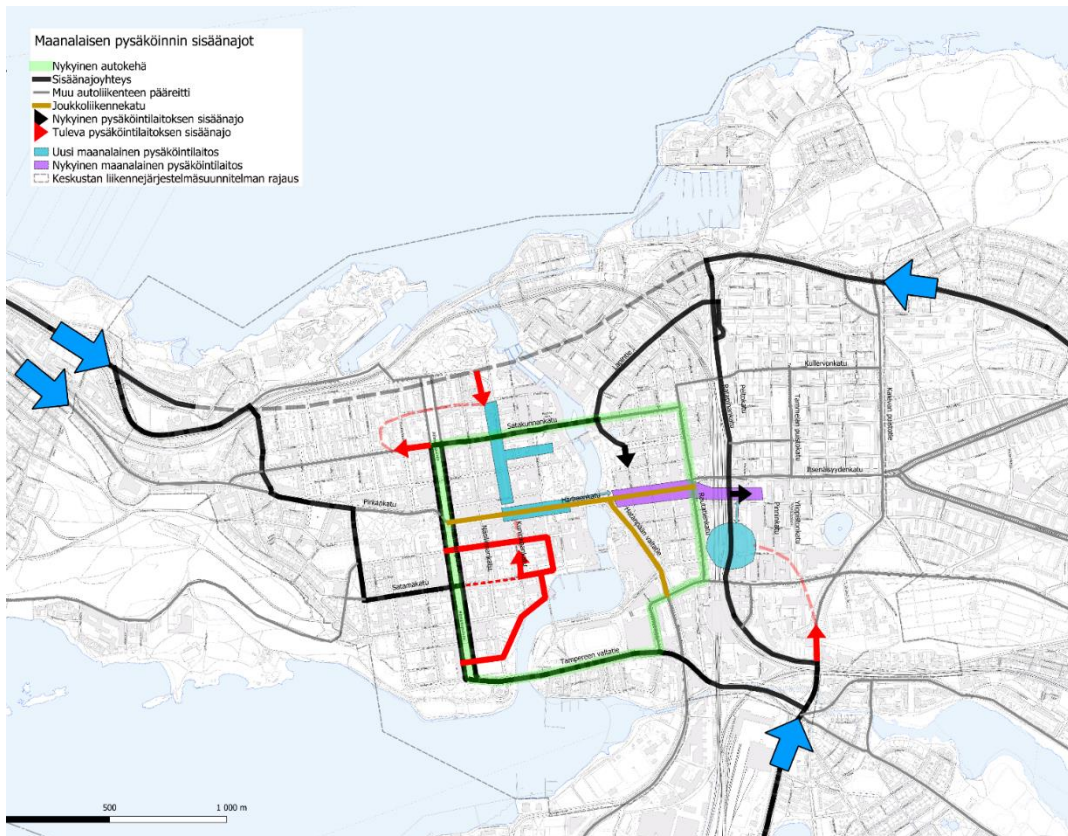
Ryhmä 2

Kommentteja autoverkosta

- Keskusteltiin bussien kulun tarpeellisuudesta keskustorille ja keskustorin terminaalin pienentymisestä.



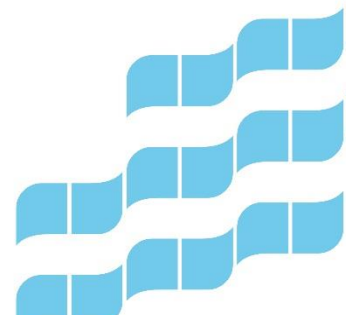
- Rautatienkadun aukion tulevaisuus vaikuttaa paljon mihin suuntaan alue kehittyy.
- Satamakatu haluttiin kaksisuuntaiseksi sekä toivottiin siitä sisäänajoa Kunkun parkkiin.
- Nähtiin, että Ratapihankatu olisi henkilöautoille ja Rautatienkatu jäisi enemmän mm. bussiliikenteelle ja takseille.



Ryhmä 3

Kommenteja autoverkosta

- Maanalaisen pysäköinnin sisäänajot
 - Kuninkaankadun sisäänajo yhteys hoidettava Satamakadun kautta. Satamakadun kaksisuuntaisuus tärkeää, jotta autoliikennettä ei ohjata Hallituskadulle ja Aleksis Kiven kadulle, jotka sisällytettiin kävelykeskustaan
 - Viinikan sisäänajo on toimivin ja ongelmattomin, mutta kallis.
 - Tunneli ei ole realistisesti mahdollinen lähiaikoina (kallis).
 - Maanalainen pysäköinti on oleellinen kävelykeskustalle, jotta autoilijatkin pääsevät keskustaan.



- Autokehän laajennus Ratapihankadulle on ok.
 - Rautatienkatu nytkin usein suljettuna Areenan tapahtumien aikana. Ei toimi hyvin autokehänä, mutta pitää voida ajaa autolla.
 - Laajennus sopii esitetyn kävelykeskustan rajauksen kanssa.

7. Loppukeskustelu

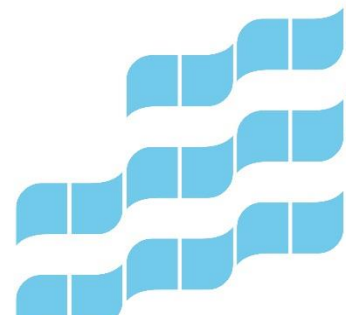
Ryhmät esittelivät näkemyksensä, joita kommentoitiin vielä loppukeskustelussa.

Pyöräliikenne

- Kaksi ryhmää kannatti Hämeenpuistoa pyöräliikenteen etelä-pohjoissuunnan pääreitiksi kosken länsipuolella.
- Kaksi ryhmää kannatti Yliopistonkatu-Tammelan puistokatu -yhteyttä pyöräliikenteen etelä-pohjoissuunnan pääreitiksi radan itäpuolella. Pinninkatu voisi olla pyöräkatu.
- Satamakadulle ehdotettiin ajoratapyöräilyä.
- Ryhmät ottivat esille pyörien nopeuden kävelykeskustassa. Nopeat pyörätiet voisi sijaita kävelykeskustan ympärillä. Toisaalta pyöräkehä toimii eri periaatteella kuin autokehä.

Autoliikenne

- Kaikki ryhmät kannattivat autokehän laajennusta Ratapihankadulle.
 - Asemakeskus siirtää autoilun ratapihankadulle.
 - Ratapihankadun roolia tulee miettiä, ettei ruuhka siellä pahene. Muistutettiin ettei tule siirtää ruuhkasumppuja vain muualle vaan ratkoa syitä.
 - Rautatienkatu pitää säilyä liikenteellä, vaikka sen merkitys vähenee.
 - Areenan liikennesulkuihin toivottiin selkeyttä.
- Pysäköinti
 - Maanalainen pysäköinti antaa tilaa kaduilta mm. logistiikalle.
 - Kaikki mahdolliset pysäköintilaitokset tulisi laittaa samalle kartalle, jotta hahmottaminen olisi helpompaa.
 - Kadunvarsipysäköintikin on tärkeää.
- Suunnittelussa täytyy huomioida kokonaisuus, ettei synny tyhjiä liiketiloja autoliikenteen vähentymisen myötä.
- Lumenpoisto ja pelastustiet täytyy huomioida.



Kävely

- Ihmisille pitää kertoa selvästi, mitä varten suunnittelualueita rajataan ja millä perusteilla niitä määritellään, jotta edistetään suunnittelun läpinäkyvyyttä.
- Kävelykeskustan tunnusmerkkeinä pidettiin katuvihreää ja turvallisuuden tunnetta.
 - Nimenomaan turvallisuuden tunteen pitää korostua kävelykeskustassa. Autot, pyörät ja skootit pidetään erillään kävelystä.
 - Miten kävelykeskustan huomaa? siisteystaso, nopeustaso, tapahtumat,...
 - Kävelykeskustan taloyhtiöille tietoa
- Testataan ensin tiukempaa kävelykeskustan rajausta.
- Lännen suunnasta nostettiin esille Metso ja taidemuseo.

