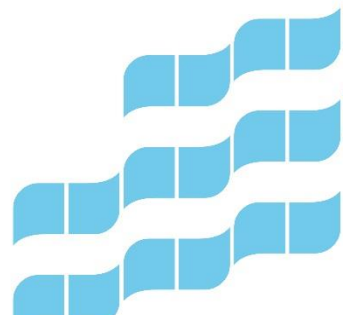


Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma Katutilatyöpajan 19.9.2023 muistio



Sisällys

1. Työpajojen tiedotus	2
2. Osallistujat.....	2
3. Työpajan ohjelma.....	3
4. Ryhmien tuotokset; Esimerkkikadun katutilanjako	4
5. Ryhmien tuotokset; Länsi- tai itäpuolen katujen kehittäminen	10
6. Loppukeskustelu	16



1. Työpajojen tiedotus

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

Ensimmäinen työpajakutsu lähetettiin sähköpostitse 30.8.2023 ja muuttuneesta työpajapäivästä korjattu kutsu 1.9.2023 sekä muistutusviesti työpajaan ilmoittautumisesta 13.9.2023. Sidosryhmiä pyydettiin ilmoittamaan etukäteen työpajaan osallistuva edustajansa. Työpajaan kutsuttiin valtuustoryhmien, viranomaistahojen, elinkeinoelämän, kulkumuotojen, kansalaisjärjestöjen ja väestöryhmien edustajia noin 50 eri taholta.

2. Osallistujat

Etukäteen ilmoittautui 29 henkeä. Työpajaan osallistui kaikkiaan 22 henkeä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

Valtuustoryhmät

- SDP
- Vihreät
- PS
- Vasemmistoliitto

Viranomaistahot

- Pirkanmaan hyvinvointialue
- Tampereen seutu

Elinkeinoelämä

- Finnpark Oy
- Tampere Tunnetuksi ry

Kulkumuodot

- Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
- Tampereen polkupyöräilijät ry
- Tampereen raitiotie Oy

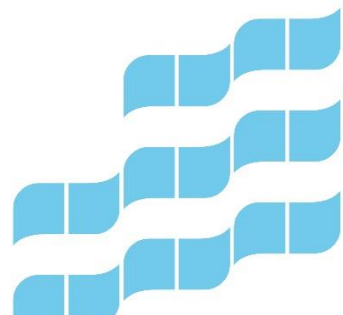
Asukasryhmät

- Tampereen yliopiston ylioppilaskunta TREY
- Tampereen vanhemmat ry
- Urbaani Tampere ry

Tampereen kaupunki

- Liikennesuunnittelu (3 edustajaa)
- Joukkoliikenne

Ramboll Finland Oy (4 edustajaa)



3. Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin tiistaina 19.9.2023 klo 17–19.30 Linja-auto-aseman Si-
luetissa. Tampereen kaupungin suunnittelupäällikkö Ari Vandell avasi tilaisuu-
den ja Ramboll Finland Oy:n Lauri Vesanen esitteli keskustaan suunniteltuja ka-
tutyypittelyä. Työpajan alustus löytyy verkkosivuilta [www.tampere.fi/keskus-
tanliikennejarjestelma](http://www.tampere.fi/keskus-
tanliikennejarjestelma).

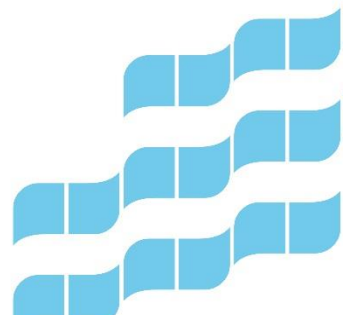
Alustuksen yhteydessä kysyttiin, mikä on maanalaisen pysäköinnin toteutumis-
aikataulu. Vastauksessa arveltiin, että kolmivaiheisen maanalaisen pysäköinti-
suunnitelmien toteutuminen voisi kestää noin 10 vuotta / vaihe. Työpajassa
mukana ollut Finnparkin edustaja vahvisti, että tällainen aikataulu olisi lähtö-
kohtana tavoiteltavalle parkkiluolastolle.

Toisena kysymyksenä esitettiin: ”Miksi Ratinan kadut eivät ole tässä mukana?”
Vastauksessa kerrottiin, että nyt on keskitytty keskustan katuihin eikä niinkään
puistoalueisiin tai aukioihin.

Teemakeskusteluja varten osallistujat oli jaettu ilmoittautumisten perusteella
etukäteen neljään ryhmään. Kaksi ryhmää käsitteli ydinkeskustan itäpuolen ka-
tujen kehittämistä ja kaksi ryhmää länsipuolen. Lisäksi kullekin ryhmälle oli va-
littu yksi esimerkkikadun katutilanjako vaihtoehtoiseen.

OHJELMA

- 16.30 Kahvitarjoilu**
- 17.00 Tilaisuuden avaus**
Ari Vandell, Tampereen kaupunki
- 17.05 Alustus**
- **Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) katutyypittely ja vaiheittain eteneminen** *Lauri Vesanen, Ramboll*
- 17.30 Teemakeskustelut ryhmissä, Anne Vehmas, Ramboll**
- **Tehtävä 1 Esimerkkikadun katutilanjako**
 - **Tehtävä 2 Länsi- tai itäpuolen katujen kehittäminen**
- 18.45 Ryhmien näkemysten esittely ja loppukeskustelu**
- 19.30 Tilaisuus päättyy**



4. Ryhmien tuotokset; Esimerkkikadun katutilanjako

Ryhmä 1; Kyttälän kapeat kadut

Vaihtoehto A Nykytila



Jalkakäytävä 2 m Reunakivi 8-10 cm Asfaloitu ajorata ja pysäköinti 7,5 m Jalkakäytävä 2 m

Vaihtoehto B Kävelypainotteinen katu



Kivetty jalkakäytävä 3 m Matala reunakivi (3 cm) Asfaloitu ajorata 4 m Joustoalue 2,5 m Kivetty jalkakäytävä 2,5 m

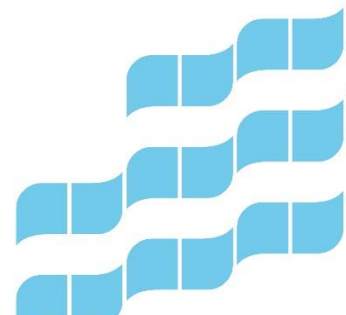
Vaihtoehto C Pihakatu



Kivetty ajorata 7 m Kynnyksetön kouru Joustoalue 2,5 m Kivetty jalkakäytävä 2,5 m

Ryhmäläisten näkemyksiä Kyttälän katuvaihtoehdoista

- A Nykytila
 - Kadunvarsipysäköintiä on vaihtoehdossa paljon. Toisaalta yritysten näkökulmasta asiointipysäköinti tulee mahdollistaa.
 - Yhden ryhmäläisen mielestä kadunvarsipysäköinnin määrää ei tule vähentää lainkaan, joten paras olisi nykytilanne parannettuna.
 - Kävelijöille ei ole tilaa pysähtyä ja ympäristö ei ole viihtyisä.
- B Kävelypainotteinen katu
 - Enemmän kaupunkivihreää ja oleskelua, mutta levottomuus saattaa lisääntyä, jos terassien ja baarien määrä kasvaa.
 - Pyöräily ohjautuu paremmin oikeaan paikkaan ajoradalle.
 - Turvallisuus paranee, kun ajonopeudet laskevat. Tarvetta on nopeusrajoituksille ja -valvonnalle sekä hidasteille.
 - Mahdollistaa myös pysäköinnin ja monipuolisesti liikennettä.
 - Liikkeet voivat hyödyntää joustoaluetta ja jalkakäytävät jäävät paremmin kävelylle.



- C Pihakatu
 - Rajoittaa ja rauhoittaa autoliikennettä, mutta onko jo liikaa rajoittamista. Onko aika vielä kypsä näin kävelypainotteiseen kehittämiseen?
 - Levottomuus saattaa lisääntyä, jos terassien ja baarien määrä kasvaa

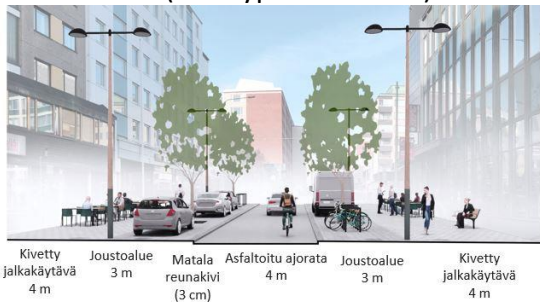
Ryhmän mielestä paras kompromissivaihtoehto voisi olla A:n ja B:n välimuoto, kun kadunvarsipysäköintiä olisi edelleen jäljellä.

Ryhmä 2; Hallituskatu

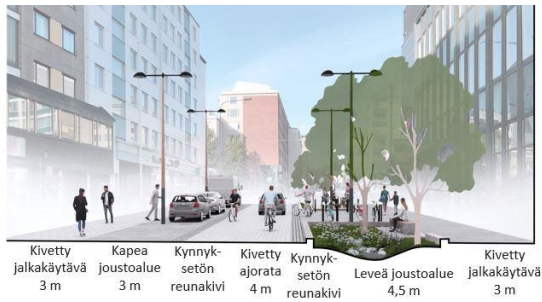
Vaihtoehto A (nykytila); Hallituskadulta työpajassa ollut "väärän suunnan" kuva vasemmalla ja oikealla vaihtoehtoja B ja C vastaava kuva



Vaihtoehto B (kävelypainotteinen)

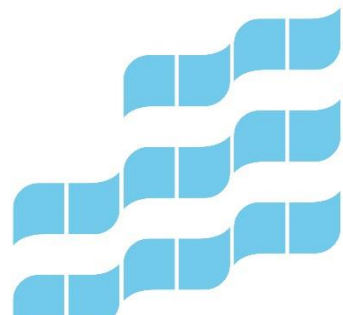


Vaihtoehto C Viherkatu



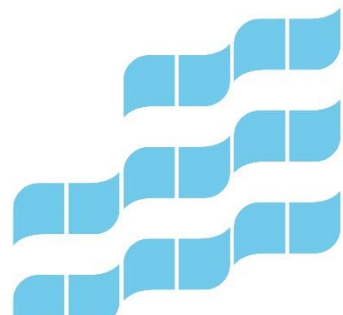
Ryhmäläisten näkemyksiä Hallituskadun vaihtoehtoista

- A nykytila
 - Ei houkuttele viihtymään eikä kulkemaan jalan eikä pyörällä.
 - Nykyisillä terasseilla ei ole mukava viettää aikaa, kun autot ajaa jatkuvasti läheltä.
 - Terasseille tarvitaan turvallisuuden vuoksi ajoesteet, mutta ne lisäävät turvattomuuden tunnetta sekä laskevat viihtyisyyttä.
 - Viistopysäköinnin vuoksi pyöräily ajoradalla on turvatonta.



- Nykyisin on paljon pysäköintiä ja monesti paikat ovat täynnä eli tarvetta pysäköinnille on. (Tämä voi muuttua, kun Kunkun parkki toteutetaan.)
- B kävelypainotteinen katu
 - Esteettömyys helpompi ottaa huomioon.
- C viherkatu
 - Nähtiin mukavana katutilana
 - Kadulla turvallinen tunnelma
 - Viheralueita pidettiin miellyttävänä ja nähtiin niiden mahdollisuudet ympärivuotiselle elävälle kaupunkielämälle esim. kausivaikeuksille.
 - Kun joustoalue on leveä, terassit voidaan sijoittaa viherkaistan keskelle, jolloin puut toimivat ajoesteinä.
 - Tässä vaihtoehdossa saadaan aurinkoinen puoli terasseille sekä muille toiminnoille ja varjoinen puoli pysäköinnille ja jakelulle.
 - Vaihtoehdossa pidettiin hyvänä isojen terassien mahdollistamista, kun joustoalue on leveä.
 - Terassien lisäksi ison joustoalueen eduksi mainittiin mahdollisuus pienille tapahtumille ja esim. talvella mahdollista sijoittaa iglu tms.

Ryhmä päätyi yksimielisesti C-vaihtoehtoon. Perusteluina aurinkoisen kadunpuolen mahdollisuudet, jonne on helppo rakentaa miellyttävää kaupunkiympäristöä. Havainnekuvan runsas katuvihreä, terassi- ja myyntikojumahdollisuudet sekä turvallinen pyöräparkki olivat keskeisimmät valintaa ohjaavat elementit.



Ryhmä 3; Kauppakatu

Vaihtoehto A nykytila



alkakäytävä 2-3 m Reunakivi 8-10 cm Nupukivinen ajorata ja pysäköinti kadun reunassa 7 m Reunakivi 8-10 cm Jalkakäytävä 2-3 m

Vaihtoehto B kävelypainotteinen



Kivetty jalkakäytävä 4 m Reunakivi 8-10 cm Nupukivinen ajorata 5 m Reunakivi 8-10 cm Joustoalue 3 m Kivetty jalkakäytävä 2 m

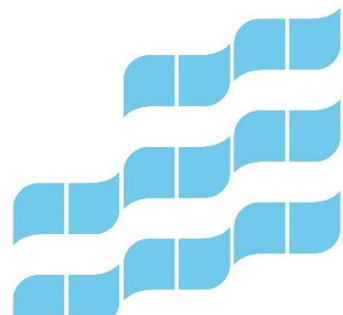
Vaihtoehto C pihakatu



Nupukivinen ajorata 8 m Kynnyksetön kouru Joustoalue 3 m Kivetty jalkakäytävä 3 m

Ryhmäläisten näkemyksiä Kauppakadun vaihtoehtoista

- Kaikki vaihtoehdot
 - Kauppakatu on kulkuekatu
 - Kauppakatu toimisi jatkona Keskustorille.
 - Ajoradan nupukivi on epämukava ja haastava alusta kaikille kulkuvälineille ja jalankulkijoille.
 - Onko ajorata pakko olla nupukiveä? Kaupungin edustaja arveli, että ilmeisesti historiallisista, kaupunkikuvallisista syistä pitäisi olla nupukiveä, ainakin osin.
 - Autojen ajonopeudet pysyvät nupukivellä matalina, mutta pyörät ja sähköpotkulaudat eivät pysy poissa jalkakäytäviltä, jos ajorata on nupukiveä.
 - Kauppakatu ei ole kuitenkaan merkittävä pyöräreitti, kun viereisellä Puutarhakadulla on pyöräilyn pääreitti.
 - Pitääkö ajoradan olla keskellä? Jos ajorata olisi välillä toisella laidalla ja sitten toisella, niin ajonopeudet hidastuisivat ja mahtuisi terasseja paremmin leveämmälle puolelle.
- A nykytila
 - Ei houkuttele eikä mahdollista palveluiden tuomista jalkakäytävälle.
 - Ahtaat jalkakäytävät, terassitilat



- Nykytilaa halutaan kehittää.
- B kävelypainotteinen katu, historiallinen
 - Viihtyisä, sopii Kauppakatuun, olisi jatke keskustorille
 - Turvallisin vaihtoehto ikäihmisille sekä näkö- ja kuulovammaisille, kun ajoneuvot selvästi erotetulla ajoradalla.
- C pihakatu
 - Talvikunnossapito mietityttää, miltä katu näyttää talvella. Käytetäänkö joustoaluetta lumitilana?
 - Jaettu tila ei ole turvallinen näkö- ja kuulovammaisille ja ikäihmisille, kun ihmiset ja ajoneuvot voivat tulla mistä suunnasta vaan eikä ole selvää reunakiveä erottamaan kävelyaluetta autoista, pyöristä ja sähköpotkulaudoista.

Ryhmä ei löytänyt yhtä ainoaa hyvää vaihtoehtoa, sillä hyviä puolia oli molemmissa. Ryhmän ehdotus olikin, että Kauppakatu voisi olla Hämeenpuiston päässä kävelypainotteinen B ja muuttuisi pihakaduksi C lähempänä Keskustoria.

Ryhmä 4; Puutarhakatu

Vaihtoehto A Nykytila



Asfaloitu jalkakäytävä 3 m Pysäköinti 2 m Ajorata 6 m Reunakivi 8-10 cm Pyörätie 2,5 m Katupuut 2 m Asfaloitu jalkakäytävä 2,5 m

Vaihtoehto B pyöräkatu



Kivetty jalkakäytävä 3 m Joustoalue 2,5 m Asfaloitu ajorata 4,5 m Joustoalue 4,5 m Kivetty jalkakäytävä 3 m

Vaihtoehto C erillinen pyörätie

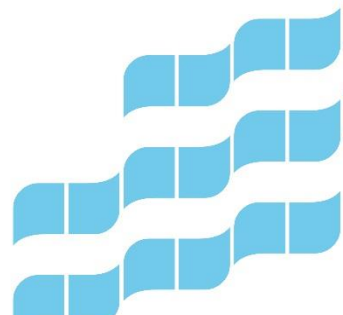


Kivetty jalkakäytävä 3 m Joustoalue 2,5 m Asfaloitu ajorata 3,5 m Pyörätie 4 m Erotusalue 0,5 m Joustoalue 2 m Kivetty jalkakäytävä 2,5 m

Vaihtoehto D pyöräkaista



Kivetty jalkakäytävä 3,5 m Joustoalue 3,0 m Pyöräkaista 2,0 m Asfaloitu ajorata 3,0 m Joustoalue 3,0 m Kivetty jalkakäytävä 3,5 m

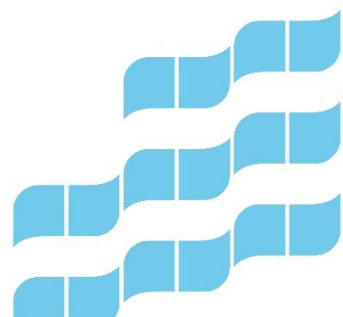


Ryhmäläisten näkemyksiä Puutarhakadun vaihtoehtoista

- Kaikki vaihtoehdot
 - Keskusta on suurin asuinalue (40 000 asukasta), asukkaiden näkökulma olisi hyvä ottaa huomioon katutilallisia vaihtoehtoja arvioitaessa.
 - Huoltoliikenne Puutarhakadulla on haastava ratkaistava.
 - Alue on yksi kaupungin kuumimmista paikoista kesällä. Katuvihreä on tärkeä asia katujen lämpenemisen, tulvimisen ja pölyn siannon kannalta. Sillä on merkitystä myös kadun varren huoneistoja viilentävänä tekijänä.
 - Maanalaisen pysäköinnin suunnitelmat ovat hurjia asukkaan näkökulmasta (mm. työnaikaiset melu- ja tärinä Haitat).
 - Kauppakadulla on juuri toteutettu kaukokylmä ja avattu katu palautettu ennalleen. Voisiko Puutarhakadulle tehdä heti lopputilanteen ratkaisun, ettei katua kaivettaisi auki montaa kertaa.

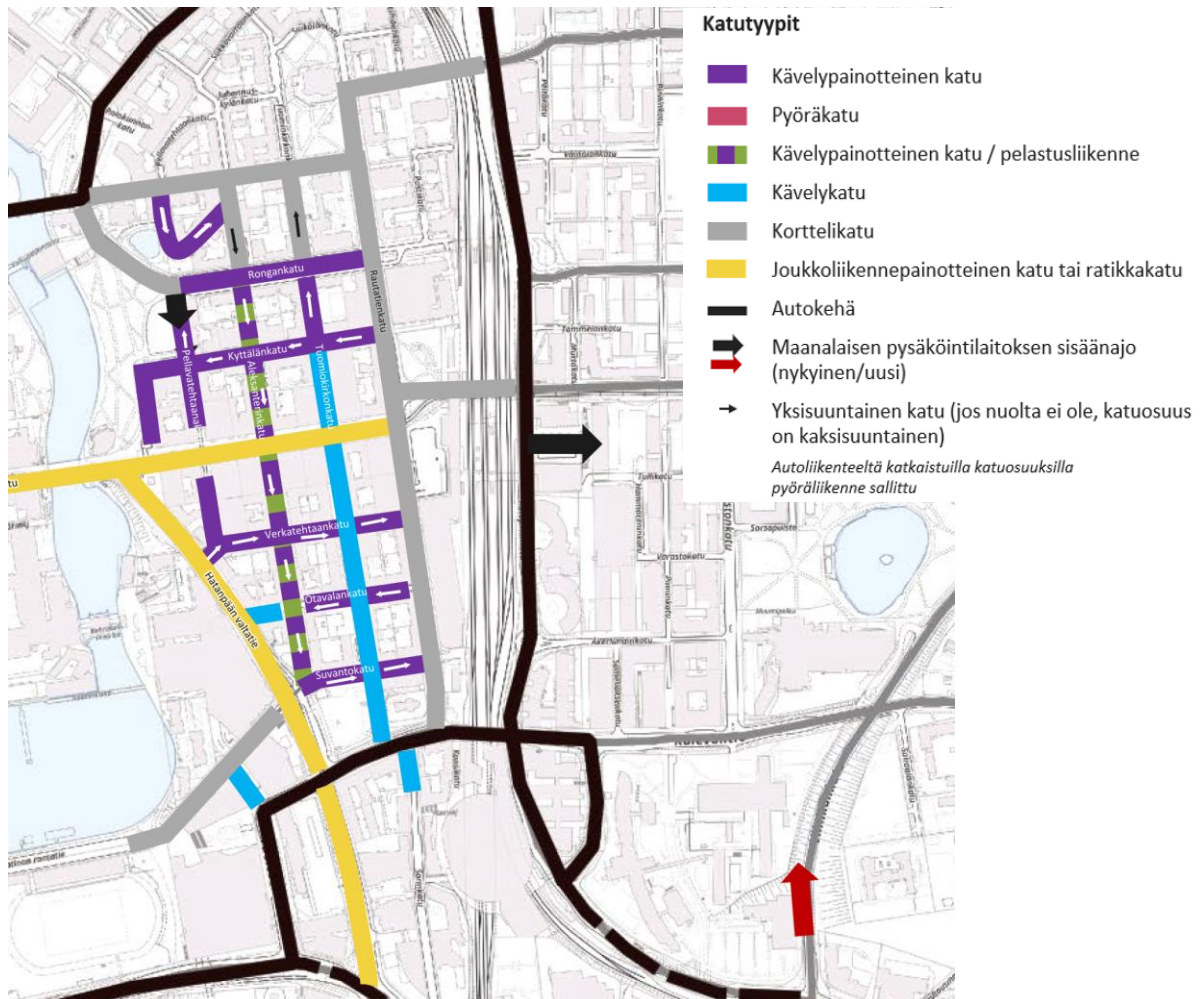
- A nykytila
 - Nykytilanteen suojatiet ovat pitkiä ja odotusaika pitkä.
 - Ajourata on leveä ja nostaa ajonopeuksia.
 - Huoltoliikenne pysäköi pyörätiellä.
- B pyöräkatu
 - Vaihtoehto on tilatehokas ja mahdollistaisi eniten katuvihreää ja tätä kautta parhaan mikroilmaston.
- C erillinen pyörätie
- D pyöräkaista
 - D ei toimi talvella yhtä hyvin, koska kaistat eivät erotu välttämättä lumen alta. Edellyttäisi hyvää talvikunnossapitoa.

B ja D olivat ryhmän mielestä luontevimmat vaihtoehdot jatkotarkasteluun.



5. Ryhmien tuotokset; Länsi- tai itäpuolen katujen kehittäminen

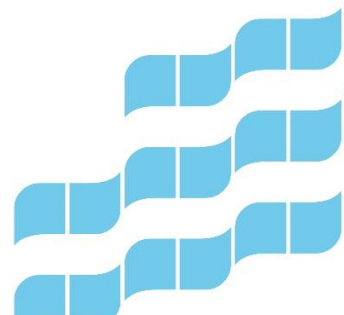
5.1 Kommentteja itäpuolen katujen kehittämiseen



Työskentelyalustana toiminut karttaesitys tavoitetilanteen katutyypeistä itäpuolella

Ryhmä 1

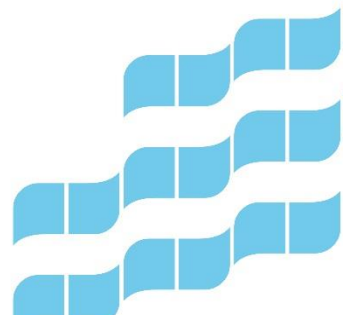
- Kävely
 - Ryhmäläisten näkemykset kävelypainotteisten katujen laajuudesta jakoutuivat. Toisaalta toivottiin kävelypainotteisten katujen alueen laajenemista nykyisestä ja toisaalta yksi ryhmäläinen toivoi, että alue ei laajenisi lainkaan.
 - Tuomiokirkonkatu on tärkeä akseli Hämeenkadulta areenalle, mutta ei tarvitsisi olla kävelykatuna koko matkalla, vaan toimisi joustavasti tapahtuma-aikaan kävelykatuna. Poikkileikkaus voisi olla B tai C.
 - Lisää viherrakentamista, tiukka mitoitus ja nopeusrajoitus 10 km/h.



- Sorinkadun alkupään kehittäminen riippuu ympäröivästä maankäytöstä (mm. poliisilaitoksen poistuminen)
- Pyöräily
 - Autojen hitaampi ajonopeus parantaa pyöräilyn turvallisuutta, mutta toisaalta pyörät ja skuutitkaan eivät saisi kulkea liian lujaa kävelypainotteisilla kaduilla. Niille voisi toteuttaa jopa hidasteita.
 - Yksi ryhmäläinen totesi, ettei skuutti- tai pyöräparkkeja tarvita, mutta häiriöpysäköintiin on puututtava.
- Kaupunkilogistiikka
 - Lastauksen aikarajoitusta ei pitäisi olla ja ruokalähetit tulisi huomioida. Lastauspaikkoja tarvitaan myös kävelykadulla/kävelypainotteisella kadulla.
 - Voisivatko lastauspaikat olla yrityksille omistettua tilaa, jonka yritys voi käyttää myös terassin toteuttamiseen.
- Autoilu
 - Näkemykset pysäköinnin hinnoittelun progressiivisuudesta jakautuivat.
 - Asiointipysäköintipaikkoja tarvitaan, jotta yritykset säilyvät elinvoimaisina.
 - Aleksanterinkatu voisi säilyä läpiajettava kaikille ajoneuvoille. Näin se toimisi parina Rautatienkadulle ja autovirta jakautuisi.
 - Pellavatehtaan kadulla Hämeenkadun ylityksen poistamista voi harkita.

Ryhmä 4

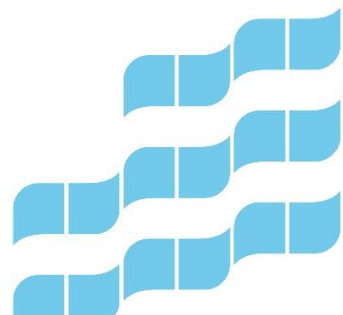
- Kävely
 - Tuomiokirkonkadun hyvä jatkuvuus kävelykatuna nähtiin tärkeänä – erityisesti Areenaan liittyvät tapahtumat tukevat tätä.
 - Kyttälänkadun pohjoispuolen kortteleita kehitetään, joten Tuomiokirkon kävelykatuosuutta voisi olla mahdollista laajentaa myös korttelin verran pohjoiseen. Kävelypainotteisuus voisi ulottua Satakunnankadulle saakka (kuten läntisessä keskustassa ulottuu kehälle asti tavoitetilanteessa).
 - Verkatehtaan kadulla kävelyn roolin nähtiin kasvavan Asemakeskuksen kehittyessä.
 - Kaikki kadut eivät voi olla samanlaisia. Kävelypainotteisten katujen sisällä tarvitaan variaatiota, jotta ne palvelevat kadun varren liiketoimintaa paremmin.
- Pyöräily
 - Ei mainittavaa



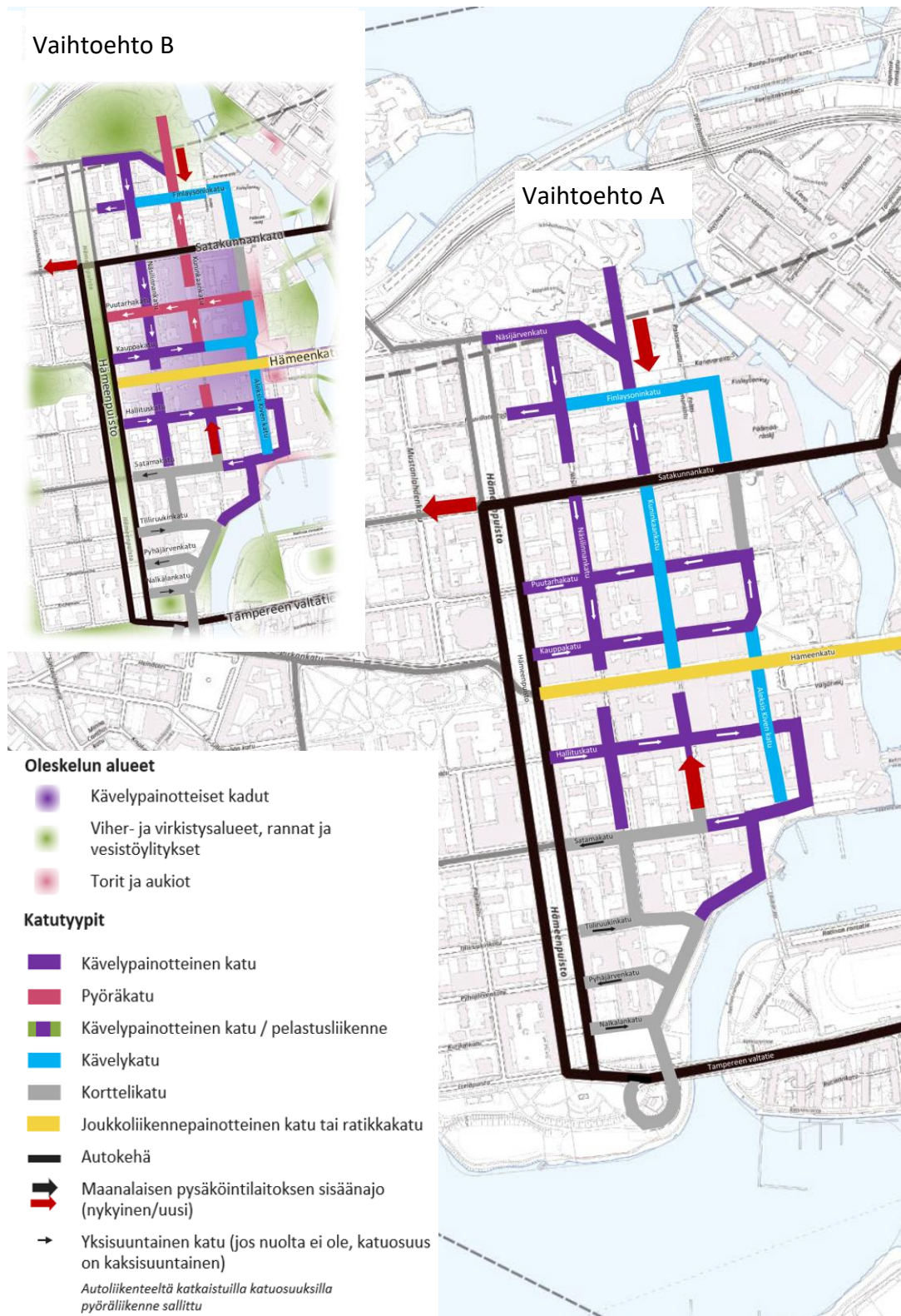
- Kaupunkilogistiikka
 - Lastauspaikat nähtiin hyvänä ratkaisuna. Ilman lastauspaikkoja lastaus voi ajautua esim. kävelykaduille ja häiritä liikkuja ja asukkaita. Tästä oli eräällä ryhmäläisellä kokemusta Kyttälässä.
- Autoilu
 - Aleksanterinkadun katkaisu ei ole realistista ainakaan lähitulevaisuudessa pelastusreitit vuoksi.
 - Ryhmässä pohdittiin Hämeenkadun itäosan ylittävien katujen katkaisumahdollisuutta. Tulisi laajemmin pohtia miten ne vaikuttavat autoliikenteen suuntautumiseen Kyttälässä. Esim. ohjaako Pellavatehtaankadun katkaisu autoliikenteen Verkatehtaankadulle?
 - Ajoyhteyksien katkaisu Hämeenkadun yli voisi mahdollistaa raitiotiepysäkkimuutokset tilanteessa, jossa asematunneliin tulisi uusi raitiotiepysäkki (nykyinen Stockmannin raitiotiepysäkki jäisi liian lähelle). Rautatienkadun ja Hatanpään valtatie väliin toteutettaisiin todennäköisesti vain yksi raitiotiepysäkki. Pysäkin paikka ei ole lyöty lukkoon.

Lisäksi ryhmässä keskusteltiin Areenan tapahtumien aikoina tilanteista, joissa Rautatienkadun eteläosa ja Vuolteenkatu suljetaan. Kyttälän läpi ei haluttaisi ohjata bussiliikenteen poikkeusreittiä, sillä sellaisen tilantarpeet ovat liian suuret kävelypainotteisille kaduille.

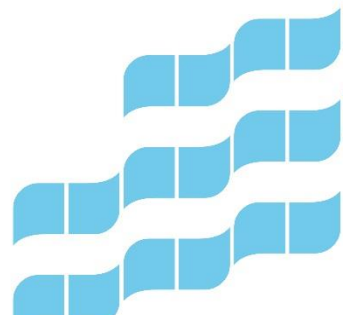
Kokonaisuutena ryhmä näki, että itä- ja länsipuoli ovat erityyppisiä. Myös alueen sisällä kaduilla on eri painotuksia.



5.2 Kommentteja länsipuolen katujen kehittämiseen

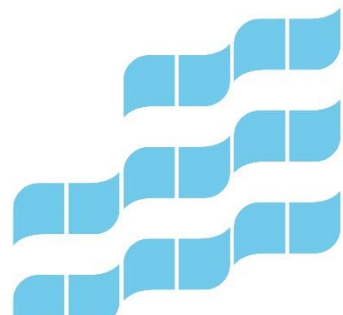


Työskentelyalustana toiminut karttaesitys tavoitetilanteen katutyypeistä länsipuolella – vaihtoehdot A ja B



Ryhmä 2

- Kävely
 - Länsi- ja itäpuoli pitää olla erilaisia. Fyysisen ympäristön kehittämisessä pitää ottaa huomioon mm. kulttuurikehä (historia, teatteri, taidemuseo...).
 - Reitit ja visuaaliset näköyhteydet täytyy pitää mielenkiintoisina ja tyyliin/tunnelmaan sopivina.
 - Kuninkaankadun roolin pohtiminen muuna kuin kävelykatuna on mahdollista. Pohdittavaksi jää mille kadulle kävelykehää voisi parhaiten kehittää. Nykyisellään Kuninkaankadulla
 - ei ole terassitoimintaa
 - paljon tyhjiä liikehuoneistoja
 - huoltoajo hankalaa eikä pihaan ajoa ole helppo ratkaista
 - ei ole tunnistettu halpoja kehittämistoimia.
 - Aleksis Kiven kadun pitkä kävelykatu olisi houkutteleva, koska Frenckellin kehitys ja Molinin tontti voivat sitä vaatia. Tämä olisi toiminnallisuudeltaan ja viihtyisyydeltään parempi ratkaisu kävelykaduksi.
- Pyöräily
 - Tarvitaan joustavaa pyöräpysäköintiä kohteiden lähellä ja vieressä.
 - Tarve turvalliselle pidempiaikaiselle pyöräpysäköinnille mm. teatteriesityksen ajalle.
- Kaupunkilogistiikka
 - Tarvitaan erilliset huoltoruudut, jotka ovat liiketilojen kanssa samassa tasossa. Täten mahdollistetaan rullakoiden helppo liikuttelu liikkeisiin ilman nostotarvetta reunakivien yli.
 - Kävelykadulla myös logistiikalle aikarajoitettu pysäköinti.
 - Ryhmässä tuli esille tarve huomioida, että huoltoajoa tehdään paljon myös yksityisellä henkilöautolla, varsinkin pienissä yrityksissä.
- Autoilu
 - Ryhmä piti Näsilinnankadun ylityspaikkaa tärkeänä ylläpitää, koska Hämeenpuisto ei vedä nykyisellään ja siitä halutaan vrehä tapahtumakeskus. Näsilinnankadun sulkeminen lisäisi autoja Hämeenpuistoon.
 - Ryhmässä Kunkun park lightin sisäänajoratkaisua Kuninkaankadulta pidettiin huonona ja sen koettiin lisäävän tarpeetonta liikennettä keskustan kaduille. Etelästä pitäisi löytää luontainen ajoyhteys pysäköintilaitokseen.



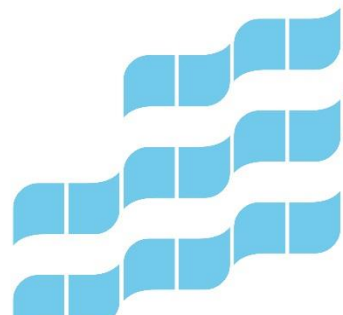
Ryhmä 3

Ryhmän kommentteja keskustan länsipuolen kehittämisestä

- Kävely
 - Kävelijä on keskustassa tärkein. Kävelyn pitää olla turvallista myös ikäihmisille ja rajoitteisille. He eivät uskaltaisi kävellä pihakaduilla, joissa ei ole selvää erottelua eri kulkumuodoille.
 - Kuninkaankadun kävelykatu halutaan säilyttää. Ei se ihan kuollut ole nytkään.
 - Aleksis Kiven katu ja Kauppakadun itäpää voisi toimia kävelykatuna, mutta toisaalta ei haluttu luopua Kuninkaankadusta kävelykatuna.
- Pyöräily
 - Pyöräilyn pääreitti Puutarhakadulla on tärkeä. Sen pitää olla sujuva. Siellä on sekä läpikulkevaa että lyhytmatkaista liikennettä.
 - Pyöräkatu on niin uutta, että vaikea sanoa toimitisiko se Puutarhakadulla, jolla on paljon jakeluliikennettä ja autoja muutenkin. Erillinen pyörätie on turvallisin.
 - Toisaalta haluttaisiin tutkia, voisiko pyöräilyn pääreitit siirtää Satakunnankadulle, jotta Puutarhakadulla ei olisi vauhdikasta pyöräilyä.
 - Kuninkaankatu voisi toimia pyöräkatuna, mutta kävelyn turvallisuuden kannalta sitä ei haluttaisi.
- Kaupunkilogistiikka
 - Lastaustoiminta pitäisi saada toimimaan, sillä nykytilanteessa on ongelmia. Merkittyyä lastauspaikkoja tulisi olla kaikilla kaduilla.
 - Jakelun aikarajoituksia ei haluta, koska ne vaikeuttaisivat jakelua eikä niitä kuitenkaan noudatettaisi.
- Autoilu
 - Näsilinnankadun ylitystarve autolla jakoi mielipiteitä: Yhden mielestä Hämeenkadun yli pitää päästä autolla eikä siitä suuria haittojakaan ole. Toisen mielestä Näsilinnankadun voisi katkaista, jotta parannettaisiin kävelymahdollisuuksia ja viihtyisyyttä.
 - Maanalaiseen pysäköintiin ajo Kuninkaankadulta muuttaa Satakunnankadun luonnetta huomattavasti. Toisaalta Ratinan suvannon puolellekaan ei haluta autoliikennettä.

Ryhmän mielestä keskustan länsipuolen kehittämiselle on löydettävä ihan omat vetoimatekijät, sellaiset, joita ei itäpuolella ole.

Ryhmä piti länsipuolen tavoitetilanteen vaihtoehtoa A parempana kuin pyöräkatuvaihtoehtoa B, joka herätti kysymyksiä.



6. Loppukeskustelu

Ryhmät esittelivät näkemyksensä, joita kommentoitiin vielä loppukeskustelussa.

Kyttälän kadut

- Ruokalähetit pitää ottaa huomioon suunnittelussa; sekä pyörillä että autolla kulkevat ja miten heidät saisi noudattamaan liikennesääntöjä.

Hallituskatu

- Viistoparkit ovat aina täynnä eli niille on tarvetta eikä niitä saa poistaa. Kadunvarren pysäköintipaikkoja ei pidä poistaa.
- Autoilevat kuluttavat rahansa automarketeissa keskustan ulkopuolella. Keskustan elinkeinoelämän elvyttämisen kannalta pitäisi keskustaan päästä myös autolla.
- Vaihtoehto C olisi houkuttelevan näköistä. Onko uudistaminen pakko kytkeä maanalaisen pysäköinnin toteuttamiseen? Saisiko jo aikaisemmin?
- Maanalaisten parkkien ajoyhteydet pitää tehdä sujuviksi, jotta pysäköintitapahtuman kesto lyhenee kaikkiaan.

Kauppakatu

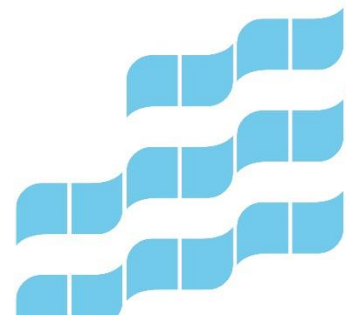
- Kauppakadulla on tärkeää säilyttää parkkipaikat, koska siellä on paljon toimistoja.
- Jos Kauppakadulla on valaisinpylväät, niin haittaako ne paraatien turvallisuutta?
 - On hyvä jakaa selvästi tila paraatille ja katselijoille. Valaisinpylväät voivat toimia näin tilanjakajina.

Puutarhakatu

- Osa pyöräilijöistä on sellaisia, että havainnointi on rajoittunutta. Polku-pyörille toivoo ajohidasteita suojateiden kohdalle.
- Puutarhakatu on pyöräliikenteen pääreitti, jota pitkin pitäisi päästä ajamaan sujuvasti. Tähän hidasteet eivät sovellu.

Katujen kehittäminen itäpuolella

- Verkatehtaankadulla on erittäin paljon kävelijöitä. Ehdotettiin kävelykatua Pellavatehtaankadun ja Rautatienkadun väliselle osuudelle ja läpiajoliikennettä ennemmin Pellavatehtaankadulle. Verkatehtaankatu voisi olla tällöin C-vaihtoehto.
- Putiikkeja huolletaan paljon henkilöautoilla. Tuomiokirkonkatu olisi parempi olla kävelypainotteinen kävelykadun sijaan.



Katujen kehittäminen länsipuolella

- Mitä kautta Kunkun parkkiin olisi tarkoitus ajaa?
 - Näytettiin kartalta reitit; sisään ajo Tiiliruukinkatu, Näsilinnankatu Satamakatu, Kuninkaankatu ja pois ajo Kuninkaankatu – Satamakatu
 - Satamakadun kaksisuuntaistaminen Hämeenpuiston ja Näsilinnankadun välillä helpottaisi, mutta olisi hankalaa.
- Keskustan asukkaat on tärkeä ottaa huomioon suunnittelussa
 - Keskustassa asuu jo nyt perheitä ja suunnitelmissa pitäisi ottaa huomioon koululaisten kulkureittien turvallisuus. Koululaiset ja pienet lapset on tärkeää huomioida.
 - Terassit ja autoralli vielä lisäävät melua, samoin työmaat. Tarvitaisiin yölliset läpiajokiellot.
- Lastauksen aikarajoitusta ei haluta vuorokauden ajalle vaan ennemmin niin, että lastausajan kestoa rajoitetaan.
 - Lastausajat aiheuttaisivat kustannuksia.

