

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunginhallitus, § 44, 30.01.2023
Yhdyskuntalautakunta, § 12, 17.01.2023

§ 44

**Valtuustoaloite Kyttälän eteläosan muuttamiseksi vähäautoiseksi kaupunginosaksi –
Juhana Suoniemi**

TRE:7631/08.00.01/2020

Kaupunginhallitus, 30.01.2023, § 44

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Ari Vandell, puh. 040 564 4518, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Juhana Suoniemen valtuustoaloite ja yhdyskuntalautakunnan lausunto
merkitään tiedoksi.

Aloite ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin
toimenpiteisiin.

Tiedoksi

Juhana Suoniemi, Ari Vandell

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Yhdyskuntalautakunta, 17.01.2023, § 12

Valmistelijat / lisätiedot:
Ari Vandell

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Juhana Suoniemen valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi.

Aloite ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Perustelut

Juhana Suoniemi esittää valtuustoaloitteessaan, että kaupunki ryhtyy nopeisiin toimiin Kyttälän eteläosan muuttamiseksi vähäautoiseksi alueeksi Suvantokadun, Hatanpään valtatie, Rautatienkadun ja Hämeenkadun rajaamalla alueella.

”Kun Kansi-Areenan alue jo rakentuu kovaa kyytiä ja Asemakeskuksen suunnitelmat ovat hyvässä vauhdissa, lisääntyvä jalankulku ja yritysten tarpeet laajentaa toimintojaan katutilaan vaativat lisää tilaa. Muuttuneen tilantarpeen vuoksi Kyttälän alueen katutilan uudelleen jakamista tulee pohtia nopeasti uudelleen. Tuomiokirkonkadusta on jo olemassa päätös muuttaa se kokonaan kävelykaduksi, mutta ahtaat jalkakäytävät jäävät haittaamaan lisääntyvää jalankulkua ja yrittämistä vielä alueen muille kaduille.

Aleksanterinkatu tarvitaan yhä reittinä pohjoisesta etelään, mutta siitäkin olisi viisasta poistaa kadunvarren parkkipaikat, jolloin kadun ravintolakeskittymä saisi paremmin tilaa terasseilleen. Sekä Otavalankatu että Verkatehtäankatu ovat liikennemääriltään sellaisia, että ne voitaisiin rauhoittaa läpiajoliikenteeltä kokonaan siten, että vain ajo talojen pysäköintipaikoille ja Verkatehtäankadulta pohjoiseen Pellavatehtäankadulle olisi mahdollista. Tällöin yritykset voisivat laajentaa toimintaansa nykyisin lähinnä läpiajolle varattuun tilaan.

Muutos jo toteutettuun ja toteutettavaksi päätettyyn ei olisi suuri eikä kallis, mutta sen vaikutukset kaupunginosan viihtyvyyteen ja elinvoimaan olisivat merkittäviä. Vähäautoista Kyttälän eteläosaa voisi myös kokeilla ennen lopullista päätöstä. Tällöin kokeilun laadukkaaseen toteutukseen ja riittävään keston tulee kiinnittää huomiota.”

Kyttälän alueen katuverkon liikennesaneerausta on suunniteltu ja osin jo toteutettukin 2010-luvulla. Kyttälän alueelle valmistui v. 2010 Kyttälän alueen ideasuunnitelma, jonka mukaan keskustan viihtyisyyttä ja vetovoimaa voidaan lisätä luomalla entistä paremmat olosuhteet keskustassa kävelyyn, oleskeluun ja asiointiin. Hämpin parkin 971 uuden pysäköintipaikan valmistuttua osa itäisen keskusta-alueen nykyisestä kadunvarsipysäköinnistä voidaan korvata maanalaisella pysäköinnillä. Vapautuva tila katuverkolla voidaan muuttaa viihtyisämmäksi miljööksi kävelylle ja muulle keskustan elävyyttä tukevalle toiminnalle. Ideasuunnitelman taustalla oli kaupunginvaltuuston päätös 19.9.2007 Hämpin parkin rahoittamisesta ja siihen liittyvä ponsi, jossa edellytettiin mm. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista ja pysäköintipaikkojen vähentämistä Kyttälässä. Vuoden 2010

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

suunnitelmassa Kyttälän kadut jaettiin eri tyypeihin, erityinen kävelypainotus suunnitelmassa oli Kyttälänkadulla, Koskikadulla, Tuomiokirkonkadulla, Verkatehtaankadulla ja Otavalankadulla.

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma (TAKLI) valmistui 2013. Suunnitelmassa päivitettiin kuvaus keskustan liikennejärjestelmästä ja valmisteltiin keskustan liikenteellinen visio mm. keskustan tulevan osayleiskaavatyön ja keskustan kehittämisohjelman avuksi. Valmistuttuaan työ on ohjannut keskustan liikenneverkkosuunnittelua.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Tampereen keskustan strategisen osayleiskaavan 18.1.2016 ja se on kuulutettu voimaan 16.1.2019. Keskustan strategisen osayleiskaavan tavoitteena on mm. vahvistaa keskustan asemaa urbaanin asumisen paikkana, kasvattaa keskustan roolia työpaikkojen keskittymänä, edistää kestävästä liikkumisesta, tehdä kaupunkitiloista eläviä, huolehtia viher- ja virkistysverkon jatkuvuudesta ja kaupunkikuvan korkeasta laatuasteesta sekä ottaa rannat aktiiviseen käyttöön. Yleiskaavassa keskustaan tavoitellaan asuntojen rakentamista noin 15 000 uudelle asukkaalle. Keskustan strategisen osayleiskaavan liikenne- ja ratkaisut perustuvat edellä mainittuihin liikennesuunnitelmiin.

Kyttälän katujen saneeruksesta laadittiin v. 2014 toteutusohjelma, jossa huomioitiin myös teknisten järjestelmien uusiminen ja työnaikaiset liikennejärjestelyt. Alkuperäisenä tavoitteena oli saneerata Kyttälän kadut vuoteen 2020 mennessä.

Kyttälän alueen katusaneeruksesta on vuosien 2011–2018 välillä toteutettu Koskikatu, Pellavatehtaankatu, Verkatehtaankadun ja Otavalankadun länsipää, Kyttälänkatu ja Tuomiokirkonkatu Rongankadun ja Verkatehtaankadun välillä. Vuodesta 2018 keskustassa on katujen saneeraus kohdistunut raitiotiekäytävään ja Kyttälän katujen kokonaisvaltaisen uudistamisen aikataulua on jouduttu siirtämään 2020-luvulle.

Tuomiokirkonkadun osuudesta Verkatehtaankatu – Suvantokatu on tehty katusuunnitelma vuonna 2018. Katusuunnitelma on ollut nähtävillä syksyllä 2018, mutta suunnitelmaa ei ole hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa. Katusuunnitelmaluonnos on valmistunut vuonna 2015 myös Verkatehtaankadusta Pellavatehtaankadun ja Rautatienkadun väliltä sekä Otavalankadusta Aleksanterinkadun ja Rautatienkadun väliltä. Katusuunnitelmia ei ole hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa. Mainittuja katusuunnitelmaluonnoksia on tarpeen tarkistaa ennen katusuunnitelmien hyväksyntää ja rakentamista.

Aleksanterinkadun osalta suunnittelua ei ole edistetty vielä esisuunnittelua pidemmälle. Aleksanterinkadun merkitys liikenteelle on huomattavasti Verkatehtaankatua ja Otavalankatua suurempi, joten ratkaisut tulevat olemaan jonkin verran erilaisia. Kaikille autoliikenteen kaduille on kuitenkin syytä jättää riittävästi paikkoja lyhytaikaiseen ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

erityisryhmien pysäköintiin. Läpiajokieltoja Kyttälän kaduille ei ole suunniteltu, mutta katujen tulevat ratkaisut eivät todennäköisesti houkuttele pelkkään läpiajoon.

Ennen katujen pysyvää saneerausta kannattaa ehdotettuja ratkaisuja myös pilotoida muutaman kuukauden kestäville kokeiluilla. Keskusta-alueella onkin viime vuosina toteutettu useita kesäkatukokeiluja, viimeisempänä kesällä 2022 Kuninkaankadulla ja Tuomiokirkonkadulla.

Tuomiokirkonkadun kesäkatukokeilu toteutettiin touko-elokuussa 2022 ollen laajuudeltaan Kyttälänkadulta aina Sorin aukiolle saakka. Tuomiokirkonkatu toimi jääkiekon MM-turnauksen virallisena kisakatuna 13.–31.5., jolloin Verkatehtaankadun ja Otavalankadun välinen osuus toimi myös kävelykatuna. Kisojen jälkeen 1.6.–31.8. autoilu jatkui muuten normaalisti, mutta nopeusrajoitusta laskettiin hidaskadun mukaiseksi ja pysäköintipaikkoja oli käytössä tavallista vähemmän. Kokeilu kesti 31.8.2022 asti. Tuomiokirkonkadun lisäksi kesäkatukokeilu tehtiin myös Kuninkaankadulla ja kokeiluista on tehty yhteinen vaikutusarviointi. Kesäkadut toteutti Viiden tähden keskusta -kehitysohjelma yhteistyössä alueen kivijalkaliikkeiden kanssa.

Kesäkatukokeilujen tavoitteena on testata uudenlaisia tapoja käyttää kaupunkitilaa ja samalla luoda viihtyisämpää ja elävämpää keskustaa. Kokeilun vaikutuksia tutkittiin yritys- ja kävijäkyselyillä. Kyselyistä saadut tulokset antavat suuntaa katualueiden tulevaisuudelle ja mahdollisten pysyvien muutosten toteuttamiselle.

Kokeilun ajaksi kaduille muun muassa mahdollistettiin terrassien pystytys normaalista poikkeaville alueille, tuotiin kasviruukkuja, istuimia ja koristeita. Tavoitteena oli kullekin pilottikatuosuudelle suunniteltu oman näköisensä profiili, oma tarina. Tarkoituksena oli lisätä positiivista katukokemusta taiteen, kalusteratkaisujen ja toiminnallisuuden keinoin, lisätä näkyvyyttä ja houkutella kaupunkilaisia osallistumaan jääkiekon MM-kisatapahtumaan. Kesäkatukokeiluilla pyrittiin parantamaan katutilan viihtyisyyttä ja kadun liiketoimintamahdollisuuksia.

Tuomiokirkonkatu muutettiin kävelypainotteiseksi kaduksi välillä Sorin aukio – Kyttälänkatu. Tuomiokirkonkadulla tavoitteena oli kadun toimintojen jäsentäminen siten, että huomioidaan pysyvät kävelykaturatkaisut. Kokeilun ajalle ajoittuivat myös Tampereella pidetyt jääkiekon MM-kisat, joissa Tuomiokirkonkatu toimi virallisena kisakatuna.

Kesäkatujen suunnitteluun osallistui katujen kivijalkaliikkeiden yrittäjiä. Molempien katuosuuksien yrittäjille järjestettiin kaksi työpajaa: ensimmäisessä keskusteltiin suunnittelun tavoitteista ja reunaehdoista ja ideoitiin suunnitelmaratkaisuja ja jälkimmäisessä kehitettiin eteenpäin ensimmäisen työvaiheen pohjalta tehtyjä luonnosvaiheen suunnitelmia.

Kokeiluista kerättiin kokemuksia ja oppeja liikennetutkimuksen ja katuosuuksien yrittäjille ja kävijöille suunnattujen kyselyjen avulla.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Sekä Kuninkaankadun että Tuomiokirkonkadun kokeiluista laadittiin SurveyPal-kyselyt kävijöille ja yrityksille. Kyselyissä pyrittiin selvittämään mm. kokeilualueen yksittäisten toteutuksien laatua, koettua olosuhteiden muutosta, kaupallisia näkökulmia sekä kävelykadun yleistä onnistumista ja kehitysajatuksia. Kyselyt olivat auki toukokuusta 12.9.2022 saakka. Tuomiokirkonkadun osalta saatiin kävijöiltä 94 ja yrittäjiltä 23 vastausta. Yrittäjäkysely kohdistettiin samalle vastaanottajajoukolle, joka oli saanut kutsun yhteiskehitystyöpajoihin projektin alkuvaiheessa.

Kesäkatukokeilut koettiin kokonaisuutena käyttäjien toimesta hieman keskivertoa parempana. Tuomiokirkonkadulla pidettiin istutuksista ja terasseista keskimääräistä enemmän. Yrittäjien osalta Istutusalue ja istutukset koettiin hyvinä kummallakin kadulla. Tuomiokirkonkadun koristeet eivät saaneet kehuja.

Kävijöiden osalta viihtyisyys ja kävelyolosuhteet koetaan hieman parantuneeksi, kuten myös kaupallisten palveluiden kokonaisuus. Tuomiokirkonkadun kävijöiden mielestä autoilu- ja pysäköintiolosuhteet ovat heikentyneet. Tuomiokirkonkadun yrittäjien mielestä autoilu- ja pysäköintiolosuhteet ovat heikentyneet ja huoltoajo on jonkin verran vaikeutunut. Tuomiokirkonkadulla autoiluolosuhteet ja pysäköinti saivat selvästi Kuninkaankatua heikommat arvosanat, mikä oli odotettavaa, koska Kuninkaankatu oli jo ennen kokeilua kävelykatu ja autoilu voimakkaasti rajoitettua.

Kävijöiden osalta noin puolet vastaajista käyvät yhtä usein kuin ennenkin kokeilualueella kummallakin kadulla. Yli 40 % on vastannut käyvänsä useammin kummallakin kadulla. Tuomiokirkonkadulla 9,7 % vastasi käyvänsä selvästi harvemmin. Tuomiokirkonkadun yrittäjistä osalle kokeilu on ollut asiakasvirtaa nostava, osalle voimakkaasti laskeva. Puolet yrittäjistä vastasi, että kokeilulla ei ollut vaikutusta asiakasmääriin. Myös yrittäjien vastaus vaikutuksista liikevaihtoon oli saman suuntainen. Puolella vastaajista ei ollut vaikutusta liikevaihtoon, lopuilla on joko noussut tai laskenut.

Kummankin kokeilualueen kävijät pitivät hyvänä vaihtoehtona, että kaduilla on kävelykatu joko aina kesäisin tai myös ympäri vuoden. Tuomiokirkonkadun yrittäjistä 77,3 % sanovat voivansa olla mukana tai mahdollisesti mukana ensikin vuonna, jos kokeilu jatkuu.

Tuomiokirkonkadun kulkijamääriä laskettiin kesän 2022 aikana neljään kertaan: ennen kesäkatukokeilun alkamista, huhtikuun lopulla, jääkiekon MM-kisojen aikana toukokuun puolella välissä, kesäkatukokeilun aikana, heinäkuun puolivälissä sekä kesäkatukokeilun jälkeen, syyskuun puolivälissä.

Laskennat tehtiin poikkileikkauslaskentoina, joissa lasketaan tietyn pisteen ohikulkijat. Laskenta ei huomioi alueella oleskelua tai vietettyä aikaa. Suvantokadun ja Otevalankadun liikennettä häiritsi kokeilun aikana rakennustyömaat, jotka rajoittivat jalankulkuliikennettä kadun länsireunalla. Jalankulkijamäärät olivat MM-kisojen aikana selvästi muita

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

laskenta-ajankohtia suurempia. Heinäkuussa katuratkaisun ollessa hidaskatutyypinen jalankulkijamäärät eivät merkittävästi poikenneet kevään ja syksyn laskentatuloksista. Jalankulkijamäärien perusteella voidaan todeta, että kesäkatukokeilu ei tuonut mukanaan toivottua kulkijamäärien lisäystä.

Autoliikennettä laskettiin Suvantokadun ja Otavalankadun välillä sekä Otavalankadun ja Verkatehtaankadun välillä. Ennen jääkiekon MM-kisoja molemmat korttelit olivat yksisuuntaisia pohjoiseen. Jääkiekon MM-kisojen aikana Suvantokatu-Otavalankatu kortteli oli yksisuuntainen etelään ja Otavalankatu-Verkatehtaankatu väli oli suljettu läpiajoliikenteeltä. Ennen kesäkatukokeilua kadunvarsipysäköintipaikkoja oli Suvantokadun ja Verkatehtaankadun välissä 57 kpl. Jääkiekon MM-kisojen aikana ei ollut käytössä yhtään kadunvarsipysäköintipaikkaa. Kisojen jälkeen kadunvarsipysäköintipaikkoja on ollut käytössä virallisesti merkittyinä 9 kpl. Kesäkatukokeilun jälkeen kadunvarsipysäköintipaikkoja on käytössä 37 kpl. Autoliikenne Tuomiokirkonkadulla väheni huomattavasti kokeilun aikana (noin 25 %). Liikennemäärät olivat syyskuun laskennoissa kokeilun jälkeen jonkin verran ennen kokeilua laskettuja pienemmät. Kokeilun aikana oli käytössä huomattavasti kevään tilannetta vähemmän pysäköintipaikkoja, mutta ihmiset pysäköivät vanhasta tottumuksesta usein vanhan vinopysäköinnin tapaan huomaamatta/välittämättä muuttuneista järjestelyistä.

Kesäkatukokeilujen tulosten perusteella kesäkatujen jatkaminen ja edelleen kehittäminen tulevaisuudessa oli selvästi kyselyihin vastanneiden toiveena. Kyselyjen tulokset ja suunnittelu- ja toteutusprosessissa saadut opit tarjoavat hyviä aineksia kesäkatujen ja niiden suunnittelu- ja toteutusprosessin kehittämiseen.

Pormestariohjelmassa vuosille 2021–25 todetaan, että Tampereen keskustaan laaditaan kaikkia liikennemuotoja käsittävä liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa hyödynnetään digitalisaation sekä älyliikenteen ratkaisuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan liikennetoimikunnan ohjauksessa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on huomioitu myös Tampereen strategiassa 2030 – Tekemisen kaupunki sekä koko valtuustokaudelle laaditussa palvelusuunnitelmassa.

Parhailaan tehdään Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan päivitystä, jonka osana päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on myös yleiskaavan taustaselvitys.

Vuoden 2023 tammikuussa käynnistyvän liikennejärjestelmätyön tavoitteena on laatia keskusta-alueen kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua noin seuraavat kymmenen vuotta. Suunnitelman aikatahtäys (visio) ulottuu vuoteen 2040.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Liikennejärjestelmätyöhön kuuluu mm. liikenneverkkovaihtoehtojen muodostaminen erityisesti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osalta, keskustan katujen ja yleisten alueiden toiminnallisten tavoitteiden ja kulkumuotoja koskevien painotusten määrittely sekä keskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden lisääminen. Muita työhön kuuluvia osatehtäviä ja tavoitteita ovat keskustakehän sisäpuolisten katujen havainnollisen ideasuunnitelman laatiminen, keskustan pysäköintiratkaisujen täsmentäminen tehtyjen selvitysten pohjalta, keskustan hyvän liikenteellisen saavutettavuuden varmistaminen kaikilla liikennemuodoilla ja kaupunkilogistiikan kehittäminen.

Kyttälän katujen tilanjakoa ja liikenteellisiä ratkaisuja tullaan siis laajasti tutkimaan vuoden 2023 aikana. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selvittää myös keskustan tulevien katuhankkeiden muodostamista ja aikataulutusta. Tämän rinnalla kannattaa jatkaa myös erilaisia katukokeiluja parhaiden toteutusratkaisujen löytämiseksi.

Tiedoksi

kh

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§44

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)