

Tampereen kaupunkiseudun lausunto Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Diaarinumeron TRE:5798/08.01.02/2022

Huomioita lähtökohdista ja prosessista

Raportissa tuodaan ansiokkaasti esiin liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla vaikuttaneet aiemmat suunnitelmat, linjaukset ja strategiat. Suunnitelman laatimisen yhteydessä on hyödynnetty laajasti vuorovaikutusta, jonka vaikutukset suunnitteluprosessiin on tuotu tiiviisti esille. Lisäksi tuodaan esille nimetyistä asiantuntijoista ja Tampereen luottamushenkilöistä koostuvan liikennetoimikunnan rooli suunnitelman ohjauksessa.

Avoimuuden nimissä on hyvä tunnistaa, että myös liikennetoimikunnan ohjausvaikutus on toteutunut vahvasti pormestariohjelman asettamissa raameissa. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että myös työn viimeistelyvaiheessa esitetyt muutostarpeita harkitaan peilaamalla niitä aiemmin annettuun ohjaukseen ja vuorovaikutukseen.

Suunnitelman rooli on ohjata hanke- ja aluesuunnittelua noin seuraavat kymmenen vuotta, eli suunnitelman päivittämisen ajatellaan olevan ajankohtaista noin kymmenen vuoden päästä. Vuosi 2040 tunnistetaan visiovuodeksi. Suunnittelussa on tunnistettu erikseen myös vuoteen 2030 mennessä toimeenpantavat toimenpiteet, jotka vievät vaiheittain kohti tavoitetilannetta. Toisin sanoen suunnittelun lähtökohdana pidetään liikkumisen ja kuljettamisen tarpeisiin ja tavoitteisiin vastaamista vuonna 2040. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa, että kaikki tavoitteet kirjataan lopputilannetta kuvaavaan muotoon (esim. ”on kehitetty” vs. ”kehitetään”).

Tampereen kaupunkiseutu kannustaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä kiinnitetään enemmän huomiota liikkumisen ja kuljettamisen muutostarpeen kuvaamiseen tavoitteiden saavuttamiseksi. Näin vahvistetaan suunnitelman tavoitelähtöisyyttä ja perustellaan selkeämmin esitetyt ratkaisut. Suunnittelun lähtökohdaksi tulisivat kuvata keskustan ja keskustaan suuntautuvan liikkumisen ja kuljettamisen nykytila, johon muutosta tavoitellaan. Nyt lähtökohdissa on nykyisestä liikkumisesta kuvattu ainoastaan asiointitutkimuksen tuloksia.

Edellä esitetty liikkumisen ja kuljettamisen muutostarve pohjaa esimerkiksi Tampereen keskustan ja seudun oletettuun väestönkasvuun sekä esimerkiksi kestävyysliikkeen liittyvien tavoitteiden saavuttamistarpeen kiireellisyyden lisääntymiseen. Nämä toimintaympäristön muutokset sekä niihin kytkeytyvät tavoitteet luovat tarpeen nykyisten liikkumis- ja kuljettamiskäytäntöjen merkittävään muuttamiseen. Lähtökohdissa on kuvattu laajasti suunnitelman taustalla olevia selvityksiä ja suunnitelmia, joissa on myös tunnistettu toimintaympäristön muutoksia kuvaavia muutoksia sekä niihin vastaavia toimenpiteitä. Tampereen kaupunkiseutu esittää, että keskeiset toimintaympäristön muutokset tuodaan vuoden 2040 tulevaisuuskuvaa ilmentävällä tarinalla.

Lähtökohdaksi on perusteltua tunnistaa vahvemmin Tampereen keskustan rooli osana seudullista ja kansallista liikennejärjestelmää. Tampereen keskustan rooli on tunnistettu ja kuvattu seudulle päivitettyssä rakennesuunnitelmassa 2040+, joka on hyväksytty kuntien

valtuustoissa joulukuussa 2023. Tampereen keskustalla on tärkeä rooli myös kansallisen ja kansainvälisen TEN-T-verkoston solmupisteenä. Päivityksen alla olevassa TEN-T-asetuksessa Tampereen keskusta tunnustetaan kaupunkisolmupisteenä. Rooli EU-verkon kaupunkisolmupisteenä tukee tavoitetta kestävä liikunnan kehittämiseksi ja kaupunkikeskustan kytkemisestä ympäröivään liikennejärjestelmään kaikilla kulkumuodoilla.

Liikenneverkot

Tampereen kaupunkiseudun näkemyksen mukaan suunnitelmassa esitetty hitaan liikunnan alueen laajennus vastaa hyvin toimintaympäristön muutokseen ja tukee liikunnan edellytetyn muutoksen sekä laadukkaan kaupunkiympäristön samanaikaista toteutumista alueella, johon kohdistuu merkittävää maankäytön kehittämisen potentiaalia. Yleisenä huomiona esitetyistä kehittämistavoitteista ja toimenpiteistä voi todeta, että niissä tunnustetaan monipuolisesti tarkoituksenmukaisia ja ajanmukaisia kehittämisteemoja.

Tampereen kaupunkiseutu kannustaa kiinnittämään viimeistelyssä vielä huomiota verkkojen ja yhteyksien terminologiaan, joka lausunnoilla olevassa luonnoksessa on erittäin moninaista ja paikoin vaikeasti ymmärrettävää. Esimerkiksi autoliikenteeseen liittyen on esillä katuverkko - autoliikenteen pääverkko - autokehä - pääväylät - kadut - rauhallisen liikunnan alue. Liikenneverkon kokonaisuudesta muodostuu erittäin suuri määrä erityyppisiä termejä, joista useat liittyvät käytännössä samaan katuun. On perusteltua edelleen pohtia, onko kaikkien termien käyttö tarpeen.

Liikenneverkkojen kuvauksissa on sekaisin tavoitetilan ja verkkojen roolin kuvauksia, toimenpiteitä ja yleisiä kehittämisen periaatteita. Selkeyden vuoksi olisi perusteltua erotella selkeämmin mitä eri toimenpiteitä esitetään ja miksi. Toisin sanoen raporttiin olisi hyvä kuvata selkeämmin ja johdonmukaisemmin raportin eri sivujen rooli (kuvaus – kehittäminen). Lausunnoilla olevassa versiossa esitettävän logiikka vaihtelee eri kehittämisteemojen välillä.

Katutyypit

Tampereen kaupunkiseudun näkemyksen mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelman katujen jäsentely osiossa on käsitelty ansiokkaasti liikennejärjestelmäkokonaisuutta. Osio voisi olla perusteltua käsitellä ennen verkkojen kuvauksia, jolloin lukijalle hahmottuu aluksi kokonaisuus, johon eri kulkumuotoja koskevat verkot sekä kehittämisteemat kytkeytyvät. On myös perusteltua pohtia, tulisiko osio nimetä toisin, tunnistaen, että juuri katujen jäsentely -kartta kuvastaa parhaiten kaikkien liikunnamuotojen yhteensovittamista; toisin sanoen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Suunnitelmassa esitellyt katutyypit kuvaavat havainnollisesti eri katujen tavoitteellista roolia liikennejärjestelmässä, erityisesti kävelypainotteisten katujen osalta. Katutilojen mitoitusta havainnollistavat mitoituskuvat sekä tekstit antavat lukijalle selkeän kuvan siitä, millaista kaupunkielämää ja liikunnasta suunnitelman toteutuminen mahdollistaa. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa tekemään vastaavat kuvaukset myös muista katutyypeistä, kuten kävelypainotteisista kaduista on tehty.

Suunnitelmasta ei käy selkeästi ilmi, esitetäänkö Katujen jäsentelyyn vaihtoehtoa A vai B ja missä vaiheessa valinta tehdään.

Hankesuunnittelu ja priorisointi

Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu ansiokkaasti keskeisiä toimenpiteitä. Toimenpiteitä on esitetty rajallinen määrä, mikä mahdollistaa fokusoimisen vaikuttavuuden kannalta keskeisiin toimenpiteisiin.

Huomionarvoista kuitenkin on, että kaikki esitetyt hankkeet liittyvät liikenneympäristön kehittämiseen. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös liikennepalvelujen ja -politiikan kehittämistä, mikä tulisi tunnistaa ja huomioida hankesuunnittelussa sekä priorisoinnissa.

Suunnitelmaan on perusteltua tunnistaa myös se, että Tampereen keskustan ulkopuolella tehtävillä ratkaisuilla, esimerkiksi seudullinen joukkoliikennejärjestelmä, on merkittävä vaikutus siihen, voiko keskustan liikennejärjestelmälle tavoiteltu kehitys toteutua.

Tampereen kaupunkiseutu esittää myös, että suunnitelman viimeistelyssä varmistetaan päivitettävän TEN-T-asetuksen myötä kaupunkisolmupisteille esitettävien kriteerien riittävä huomioiminen osana suunnittelua. Suunnitelmaan on esimerkiksi perusteltua osoittaa selkeästi Tampereen rautatieaseman ja linja-autoaseman yhteentoimivuus multimodaalina matkakokeskuksena, jollaista EU-asetus edellyttää kaupunkisolmukohdista.

Vaikutusten arviointi

Tampereen kaupunkiseutu kannustaa kuvaamaan raportissa laajemmin katutyypin kartan ilmentämän liikennejärjestelmäkokonaisuuden toimivuutta osana vaikutusten arviointia. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa tuomaan vaikutusten arvioinnissa esille sitä, miten esitetyt verkot toimivat kokonaisuutena ja miten suunnitelma tukee liikennettä koskevien laajempien sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kestävyys tavoitteiden saavuttamista. Nyt vaikutusten arvioinnissa on esitetty verkkojen toimivuutta kulkutapakohtaisesti ja pormestariohjelman peilaten.

Vaikutusten arviointiin olisi myös perusteltua lisätä vaikuttavuusindikaattorien avulla tehtävää arviointia sekä tavoitteiden saavuttamista: ilman määrällistä arviointia sekä kytkemistä nykytilanteeseen arviointi jää melko abstraktille tasolle. Koska voidaan tunnistaa, että liikenteen seuranta edellyttää kokonaisuutena kehittämistä Tampereen kaupunkiseudulla voi myös harkita seurannan kehittämisen hankkeistamista liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen toteutettavaksi toimenpiteeksi.

Lopuksi

Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kuvaa ansiokkaasti eri kulkumuotojen kehittämiseen liittyvät keskeiset tarpeet. Suunnitelman sisältämät katutyypit sekä niiden yhdistelmä hahmottavat selkeästi liikennejärjestelmäkokonaisuutta sekä liikennejärjestelmän kytkeytymistä keskustan maankäyttöön.

Suunnitelman kehittämiseksi edelleen Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä nykytilan liikkumis- ja kuljetusjärjestelmän kehittämisperusteiden tuomista selkeämmin esille. On

tärkeää tunnistaa, että toimintaympäristön muuttuessa myös keskustassa liikkumisen on tarpeen muuttua.

Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää tuoda laajemmin esiin määrällistä arviointia esitettyjen toimenpiteiden riittävyyden arvioimiseksi suhteessa tavoitteisiin. Keskeistä on arvioida esimerkiksi sitä, miten esitetty suunnitelma tukee seudun kulkutapajakauman kestävyyskehittämistä. Tunnistaen, että Tampereen keskusta on paitsi Tampereen kaupungin, myös Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan keskus sekä Suomen merkittävä keskus, tulee myös vaikutukset pitkämatkaiseen liikkumiseen ja seudullisiin sekä kansallisiin tavoitteisiin ottaa huomioon. Täten Tampereen kaupunkiseutu esittää, että vaikutusten arviointia laajennetaan merkittävästi, tuoden mukaan määrällisen arvioinnin elementtejä ja uusia arviointiteemoja.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä tekee hyvää ja säännöllistä yhteistyötä Tampereen kaupungin asiantuntijoiden kanssa osana seudullista liikennejärjestelmäyhteistyötä. Kaupunkiseudun kuntayhtymä on lausunnossaan peräänkuuluttanut seudullisten asioiden esiin nostamista myös keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä, mikä lisää osaltaan myös seudullisen yhteistyön vaikuttavuutta. Tampereen keskustassa tehtävät kehittämistoimenpiteet ovat seudun liikennejärjestelmäyhteistyössä tunnistettu seudun tavoitteiden kannalta vaikuttavimmiksi.

Tampereella 3.5.2024



Päivi Nurminen
Seutujohtaja

Tampereen kaupunkiseutu

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, raporttiluonnos

TRE:5798/08.01.02/2022



Kiitämme lausuntopyynnöstä ja osallistumismahdollisuuksista prosessin aikana. Alla lausuntomme.

Pyöräliikenteen kannalta suunnitelmassa esitetyt periaatteet ovat toimivia: on esimerkiksi tunnistettu tarve sujuville pääreiteille, erottelulle jalankulusta ja tunnistettu, että pyörä sopii hitaille kaduille muiden ajoneuvojen joukkoon. Ehdotetut sijainnit keskitetyille pyöräpysäköinnille vaikuttavat perustelluilta.

Esitetystä pyöräliikenteen pääverkosta puuttuu huomattavasti pääverkkoyhteyksiä, joita on aiemmin esitetty Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2.0:ssa (2020). Esimerkkeinä vaikkapa Tampellan esplanadi tai yhteys Rautatienkadulta Lapintielle. Tavoiteverkko 2.0:n mukaiset alueelliset pääreitit on lisättävä myös liikennejärjestelmäsuunnitelmaan mukaan. Tavoiteverkko on hyväksytty käyttöön viimeistään pyöräilyn edistämishjelma 2030:n yhteydessä. Yhdistyksemme ei hyväksy aiemmin määritellyn pääreitistön näin merkittävää supistamista, sillä massiivinen pääreitistön kutistaminen tarkoittaisi pyöräilyn tulevien olosuhteiden heikentämistä, mikä on paitsi yhdistyksemme, myös liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden vastaista.

Esitettyssä verkossa on myös siirretty jotain yhteyksiä, esimerkkinä Tampellan alueella pääreitti on piirretty Kelloportinkadun ja Alaverstaankadun kautta nykyisen tavoiteverkon Juhlatalonkadun ja Verstaankadun reitin sijaan. Mielestämme tämän tyyppisiä siirtoja tulisi tutkia huomattavasti tarkemmin kuin mitä tässä yhteydessä on selvitetty, varsinkin kun puhutaan Tampellan tyyppisestä historiallisesta ympäristössä, jossa yhteyksien kehittämiseen on vahvat reunaehdot.

Läntisessä keskustassa on esitetty yhtenä vaihtoehtona muuttaa Kuninkaankadun pääreitti alemman tason reitiksi. Näin voitaisiin mielestämme tehdä, jos samalla kehitettäisiin yhteystarvetta palvelevaa reittiä esimerkiksi Aleksis kiven kadulle. Tällaista ei kuitenkaan suunnitelmassa esitetä.

Ajatus lisätä autokehä myös Ratapihankadulle Rautatienkadun lisäksi ei ole hyväksyttävä eikä se vastaa työpajoissa käsiteltyä. Työpajassa käsiteltävänä ehdotuksena oli *siirtää* autokehä Ratapihankadulle, ei tuoda toista väylää rinnalle. Kaksi rinnakkaista väylää jo sinänsä tuhoaa kehän ajatuksen, mutta esitetyt autokehän kehittämisperiaatteet soveltuvat erittäin huonosti yhteen mm. asemakeskuksen ja hitaan liikkumisen alueen laajentamisen kanssa. Jo se, että samalla todetaan Rautatienkadun sulkemisen olevan mahdollista tapahtumien aikana kertoo sen, että todellista tarvetta kahteen rinnakkaiseen autoliikenteen prioriteettiväylään ei ole.

Mitä tulee katujen jäsentelyyn, kaupunginhallitus päätti tehdä Puutarhakadusta käytetyillä kriteereillä korttelikadun, vaikka se tässä raportissa on edelleen kävelypainotteinen katu ja viherkadun pilotti. Kadun rooli heijastuu aina ympäristönsä muihin katuihin ja jotta vaikutus tulisi paremmin näkyviin, on syytä päivittää suunnitelma vastaamaan tältä osin todellisuutta.

Esitettyjä huolto- ja jakeluliikenteen kehittämisperiaatteita ja toimenpiteitä pidämme hyvinä. Pyöräliikenteen kannalta olisi tärkeää saada lastaus ja purku tapahtumaan niin ettei se haittaa pyöräliikennettä kohtuuttomasti. Esitettyjen toimenpiteiden lisäksi pitäisimme tärkeänä, että lastaustoiminnan suorittamista ajoradalta käsin pyrittäisiin edistämään. Raportissa ei ole esitetty tähän keinoja.

Älyliikenteessä on nostettu Crosscycle sovellus valoetuksien tarjoamiseen. Järjestelmä ei ole lunastanut sille asetettuja odotuksia. Mielestämme ensisijaisena pitää olla kiinteästi infraan asennetut tunnistimet, ja sovellustyypistä ratkaisua käytetään vain ohimenevänä vaiheena. Puhelimen sovelluspohjaiset ratkaisut voivat toimia moottoriajoneuvoliikenteessä, jossa puhelin on aina säältä suojassa, sitä voi ladata ja uudemmissa ajoneuvoissa saada sovellukset toimimaan auton käyttöliittymää ja näyttöjä hyödyntäen - polkupyörä ei tarjoa mitään tällaista ja sovellukset jäänevätkin pienen paikallisen harrastajajoukon käyttöön.

Joukkoliikenteen osalta suunnitelmassa tulisi esittää yleiskaavassa esitetyt lähijunaliikenneseisakkeet (Tampella, Amuri). Olemme usein nostaneet raideliikennettä, koska näemme että se tukee myös pyöräliikenteen kulkutapaosuutta: usein junamatkaan liittyy matkaketju, jossa polkupyörä on osana.

Aikataulullisesti olemme huolissamme, että monet muutokset on osin tai kokonaan sidottu kalliiden parkkiloalien toteuttamiseen. Hankkeiden toteuttaminen on vielä epävarmaa, mutta liikenneverkon kehittämisessä jäädään näiden hankkeiden panttivanngiksi. Luottamusta ei lisää se, että Hämpin parkin valmistumisesta meni vuosikymmen ennen jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita parannettiin suoraan sen sisäänmenoaukolla olevalla Rongankadulla. Viihtyisää ja toimivaa kaupunkia pitää tehdä heti eikä parkkiloalien ehdoilla.

Tampereella 3.5.2024

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja
pj@tarakka.fi

Lisätiedot

Tuomo Pollari, varapuheenjohtaja
tuomo.pollari@tarakka.fi
puh. 050-4065870

2.11.2023 lähtien TaPon virallinen nimi on Tampereen seudun polkupyöräilijät ry. Nimenmuutoksella olemme halunneet tuoda paremmin esille sen, että tavoitteenamme on pyöräilijöiden edunvalvonta koko kaupunkiseudulla.

Lausunto Pirkanmaan Yrittäjät ry

Kehräsaari, B-rappu, 2. krs, 33200 TAMPERE

pirkanmaa@yrittajat.fi

p. (03) 251 6500

Lausunto: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

TRE:5798/08.01.02/2022

Suunnitelma asetettujen tavoitteiden näkökulmasta

Suunnitelman tavoitteet liittyvät Tampereen sitoutumiseen hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää päästöjen merkittävää vähentämistä. Lisäksi keskustaan tavoitellaan 12 000 uutta asukasta sekä 8 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Myös kaupallisen elinvoiman kasvua tavoitellaan.

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman painopisteinä ovat voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan mukaisesti jalankulun, joukkoliikenteen, pyöräliikenteen sekä henkilöautoliikenteen kehittäminen. On keskeistä, että mitään muotoa ei kehitetä toisen kustannuksella, vaan rinnakkain. Tämä mahdollistaa myös esitetyn vision toteutumisen Tampereen keskustasta alueena, johon pääsee kaikilla kulkumuodoilla. Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla on hyödynnetty erilaisia tulevaisuuden megatrendeistä johdettuja muutostekijöitä. Myös näiden avulla muodostetuissa suosituksissa nousee esiin se, että kaupungin menestyksen kannalta on tärkeää, että keskustaan pääsee kulkemaan myös jatkossa eri kulkutavoilla.

Pk-yritysten kannalta on tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnittelu tukee yritysten toimintaedellytyksiä ja mahdollistaa asiakkaiden joustavan liikkumisen eri kulkuvälineillä sekä eri asiointitilanteissa. Vuonna 2021 toteutettu Tampereen keskustan asiointitutkimus kertoo, että keskustaan saavutaan erilaisilla kulkutavoilla riippuen siitä, mistä ja kuinka kaukaa liikutaan.

Saavutettavuusnäkökulmasta on keskeistä huomioida, että saavutettavuus toteutuu tasapuolisesti eri ilmansuunnista kuljettaessa. Näkökulma on keskeinen kaikkien kulkutapojen osalta, mutta liikenneruuhkien osalta korostuvat etenkin joukkoliikenne ja autoliikenne. Keskusta-alueelle odotetaan tulevaisuudessa lisää asukkaita sekä työpaikkoja. Samaan aikaan kuitenkin ilmoitetaan, että pysäköintipaikkamäärä on mahdollista pitää nykyisellä tasolla, mikäli autopaikat osoitetaan rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Vaikka on tärkeää kehittää eri liikkumismuotoja, väkimäärän lisääntyminen herättää kysymyksen siitä, riittääkö nykyinen pysäköintipaikkamäärä vastaamaan myös tulevaisuuden tarpeisiin?

Tavoitteissa nostetaan myös keskustan pysäköinnin kokonaisvaltainen hallinta ja kadunvarsipysäköinnin riittävä määrä. Pysäköintipolitiikka kulkeekin käsi kädessä liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa, eikä niitä voida tarkastella toisistaan erillisinä kokonaisuuksina. On keskeistä, että keskustan saavutettavuudessa huomioidaan asiakkaiden ja yritysten erilaiset tarpeet. Kriittisimmäksi nousee usein kivijalkaliikkeiden elintärkeä kadunvarsipysäköinti. Tähän tarpeeseen voidaan vastata kadunvarsiratkaistuilla, jotka mahdollistavat nopeat asioinnit liikkeisiin. Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin toimiva toteutus on keskustan kivijalkaliikkeiden elinehto ja paikkojen riittävä määrä on turvattava. Pysäköinnin käänttöpuolena on myös yritysten henkilöstön pysäköintitarve. Monipuolinen yrityskanta takaa monipuolisen keskusta-

alueen, eivätkä erilaisten yritysten tarpeet ole yhteneväisiä. On hyvä huomioida, että moni yrittäjä on tehnyt sijoittumispäätöksen keskusta-alueelle jo useita vuosia sitten ja vakiintunut asiakaskunta sitoo yrityksen valitulle alueelle. Moniin liikkeisiin ja yrityksiin pitää päästä viemään ja hakemaan tavaraa suoraan ovelta autolle. Kehittämistyöllä ei saa hankaloittaa jo alueella toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. On hyvä tiedostaa, että mikäli keskusta-alueen yrittäjien tarpeisiin ei kyetä vastaamaan, tällä voi olla merkittäviä vaikutuksia alueen yritysraakenteeseen. Liikenne- ja ratkaisut eivät saa johtaa keskustan elinkeinorakenteen yksipuolistumiseen.

Huolto- ja jakeluliikenne

Kun keskustan pysäköintiä hallitaan kokonaisvaltaisesti, keskeiseksi nousee myös huoltoliikenne. Maanalainen myös citylogistiikkaan ja huoltoon käytettävä pysäköintiverkosto on hyvä lisä muulle pysäköinnille, mutta sitä ei voida käyttää korvaamaan kadunvarsipysäköintiä. Kehittäminen on tehtävä tiiviissä yhteistyössä sekä huolto- ja jakeluliikenteen toimijoiden että näiden palveluja käyttävien yritysten kanssa. Etenkin suunniteltaessa aikarajoituksia jakeluliikenteelle, on äärimmäisen tärkeää kuulla alueen yrittäjiä ja varmistua siitä, että mahdolliset aikaraamit palvelevat yritysten tarpeita. Esimerkiksi yksinomaan aikaisin aamulla toteutettava jakeluliikenne ei vastaa monen ravintolan tai kivijalkaliikkeen tarpeisiin ja voi toteutuessaan aiheuttaa yrityksille merkittäviä lisäkustannuksia.

On tärkeää huomioida, että huolto- ja jakeluliikenne toteutuu esteettömästi myös kävelypainotteisilla kaduilla. Huolto- ja jakeluliikenteelle on oltava tarpeeksi tilaa, eikä liikennettä saa hankaloittaa esimerkiksi kiinteillä penkeillä tai istutuksilla. Esimerkiksi havainnekuvat Verkatehtaankadusta erityyppisillä kävelypainotteisen kadun toteutuksilla herättävät kysymyksiä huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta. On tärkeää huomioida, että Verkatehtaankadun kautta hoidetaan Aleksanterinkadulla sijaitsevien ravintoloiden ja muiden kiinteistöjen huolto- ja jakeluliikenne. Liikenteen osalta keskeiseksi nousevat isojen kulkuneuvojen, kuten esimerkiksi roska-autojen kääntökulmat, joihin pitkää kiinnittää huomiota. Kääntökulmien on oltava niin suuria, että roska-autoilla on tilaa kääntyä piha-alueille.

Vaikutusarviointi

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia on arvioitu useista eri näkökulmista ja myös vaikutukset yritysten toimintaan on huomioitu yhtenä osa-alueena. Jatkoa ajatellen on varmistettava ja konkretisoitava arvioitavat osa-alueet siten, että arviointidataa voidaan kerätä kattavasti eri osapuolilta. On myös varmistettava, että suunnitellut toimenpiteet ja ratkaisut tosiasiallisesti synnyttävät haluttuja vaikutuksia. Tähän saakka toteutetun arviointityön osalta jää epäselväksi, kuinka paljon arvioinnissa on hyödynnetty matkan varrella kerättyä dataa, esim. kyselyjen ja työpajojen tulosten muodossa vai pohjautuuko arviointi ainoastaan asiantuntijoiden havaintoihin.

On tavoiteltavaa, että keskustaan pääsee sujuvasti eri kulkumuodoilla ja liikkuminen on kestävä. On kuitenkin tärkeää seurata tarkkaan liikkumisen muotojen ja tarpeiden kehitystä ja reagoida mahdollisiin muutoksiin herkällä kädellä. Keskustan yrittäjille on tärkeää olla helposti saavutettavissa ja saavutettavuus on keskeistä niillä kulkumuodoilla, joita asiakkaat suosivat. Progressiivisen hinnoittelun osalta on keskeistä selvittää lyhytaikaisen pysäköinnin keskimääräisiä kestoja yhteistyössä alueen yritysten kanssa, joilla on hyvä tietämys asiakkaiden tarpeista. Kustannusrakenteen on kokonaisuudessaan edistettävä asiakasvirran sujuvaa liikkumista.

Suunnitteluprosessin aikana ei olla onnistuttu tavoittamaan kaikkia keskustassa toimivia yrityksiä ja useampi kokee, ettei ole tullut kuulluksi omaan liiketoimintaan olennaisesti vaikuttavan hankkeen osalta. Jatkossa Pirkanmaan Yrittäjät tekee mielellään tiivistä yhteistyötä ja tarjoaa tukeaan yrittäjien tavoittamiseksi.

Nro TRE:5798/08.01.02/2022
Päiväys 3.5.2024

Lausunnon jättäjä:

Tampere Tunnetuksi ry

Viinikankatu 47, 33800 Tampere

toimisto@tamperetunnetuksi.fi

Tampere Tunnetuksi ry:n lausunto Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman loppuraporttiluonnoksesta

Tampere Tunnetuksi ry on käsitellyt liikennejärjestelmäsuunnitelman raporttia Keskustan kauppa -työryhmässä, jossa jäsenenä ovat tavaratalojen, ostoskeskusten sekä kivijalkaliikkeiden edustajat sekä Kiinteistötyöryhmässä, jossa jäsenenä ovat kiinteistöjen yksityisiä omistajia sekä kiinteistösijoitusyhtiöiden edustajia. Hallituksen jäsenet ovat myös saaneet materiaalit.

KYSYMYKSET:

Miten suunnitelma täyttää sille asetetut tavoitteet?

Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnin kokonaisuudesta?

Millaisia evästyksiä antaisitte jatkosuunnitteluun?

Millaista yhteistyötä toivotte osaltanne jatkosuunnittelun aikana?

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä ja laaja kokonaisuus. On erittäin hyvä, että yksi dokumentti kokoaa laajasti aiheeseen liittyviä taustadokumentteja ja näitä on sanoitettu suunnitelmassa.

LJS:n valmistelutyö on tehty kiitettävässä sidosryhmäyhteistyössä ja työn aikana on reagoitu sidosryhmien pyyntöihin niin sisällöllisesti kuin itse valmistelutyön vaiheisiin. Kiitämme että Tampere Tunnetuksi ry:n pyyntö haastatteluun otettiin huomioon.

On huomattava kuitenkin, että liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisuuden hahmottaminen vaatii vahvaa perehtyneisyyttä asiaan. Jatkotyöstön sekä suunnitelman käytäntöön panon vaiheissa tulee



huomioida, että koko suunnitelmaa muistetaan esitellä ymmärrettävissä kokonaisuuksissa. Erityisesti päätöksentekijöiden suuntaan tapahtuvaan viestintään tulee panostaa.

Tavoitteena tulee olla rakentaa keskustan kaupunkiympäristöä asukkaille ja elinkeinoille, ei ainoastaan toteuttaa eri kulkuvälineiden liikenteellisiä ratkaisuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on oikeanlainen dokumentti tähän, ja itse suunnitelman valmisteluprosessi on melkein tärkeämpää kuin raportti.

Yhteisen hyväksytyyn kokonaisuuden ja ison kuvan saaminen keskustalle on tärkeää, ja on tärkeää, että päätöksentekijät sitoutuvat suunnitelmaan. Keskustan elinkeinot, niin kauppa kuin kiinteistöomistajat, tarvitsevat investointipäätöksiä tueksi suuremman vision, johon voivat omat suunnitelmansa sitoa.

Keskustan kaupalle ja asumiselle yksityisautoilu ja logistiset ratkaisut ovat ratkaisevan tärkeitä. Kaupan logistiikka kulkee kumipyörillä katuverkossa ja on erittäin tärkeää huomioida tämä. Joukkoliikenne- ja ympäristötavoitteiden asettamat tavoitteet eivät saa sokaista ja estää kaupan elinmahdollisuuksia keskustan kivijalassa. Kaupunkien keskustat ovat syntyneet kaupan keskittymästä, ja tämä tulee mahdollistaa monimuotoisena myös tulevaisuudessa.

Jatkosuunnittelussa on huomioitava korttelikohtaisesti ympäröivien kiinteistöjen ja yritysten tarpeet. Katutilamuutosten suunnitteluun on otettava avoimesti mukaan yritykset, kuten Puutarhakadun huoltoruutujen suunnittelussa on jo tehty. Ympäröivät yritykset osallistuvat mielellään prosessiin jo aiemmin kuin lausunnotarpeessa. Katu- ja liikennesuunnittelijoiden ammattitaito on korkea, mutta alueen toimijoilla on paras tieto kulloinkin olemassa olevista tarpeista. Näitä tietoja tulee käyttää jo suunnittelutyön alkuvaiheessa.

On ymmärrettävää, että katutilamuutoksia tehdään tyylillä, jotka täyttävät myös tulevaisuuden tarpeet, mutta muutoksien on oltava sellaisia, ettei olemassa oleva yrityskanta kärsi niistä.

Pysäköintiratkaisut ovat erittäin tärkeitä. On huolehdittava, ettei maanpäällisiä pysäköintimahdollisuuksia poisteta ennen kuin korvaavat ratkaisut kyseiselle alueelle on otettu käyttöön. Läntisen keskustan pysäköinnin ratkaiseminen on tärkeää ja tulee löytää ratkaisu, että läntisen keskustan pysäköintilaitos on helposti saavutettava. Viinikan sisäänajo jouhevoittaa pysäköintilaitosten saavutettavuutta, ja se tulee rakentaa mahdollisimman pikaisesti.

Autoverkon kehän tulee olla ratkaistu niin että autoilu sillä on jouhevaa ja niin ettei autokehä ole alisteinen joukkoliikenteen ratkaisuille. Katuverkossa maanpäällä tulee olla mahdollisuus autolla päästä kaikkialle jotta kiinteistöjen huolto- ja kauppojen logistiikka on mahdollista.

Olisi tärkeää rohkaistua oikeasti avoimeen keskusteluun jokaisen katualueen kohdalla. Sidosryhmätilaisuuksissa ei ole mahdollista kutsua kaikkia katualueiden todellisia toimijoita, joten on luotava sidosryhmätyön lisäksi prosessi, jossa toimijat alueilta ovat tilaisuuksissa / prosessissa mukana. Jatkosuunnittelussa on siis kriittistä että, siihen otetaan mukaan elinkeinoelämä, joka tosiasiallisesti mahdollistaa elävän kaupunkikeskustan.

Haluamme nostaa keskusteluun sen, että onko pohdittu skenaarioita, joissa osa liikennejärjestelmän suunnitelmista toteutuu ja osa ei. Näin ollen kokonaisuus ei toteudu suunnitellusti vaan saattaa syntyä



epäjatkumo -tilanteita pirstaleisen päätöksenteon johdosta. Toivoisimme että näitä skenaarioita keskustelutetaan ja poliitikot ymmärtävät kokonaissuunnitelman tärkeyden ja sitoutuvat siihen.

Katujen jäsentelyssä ja tarkempien vaihtoehtojen valitsemisessa tarvitaan vielä laajempaa keskustelua ja pohdintaa vaihtoehtojen vaikutuksista. Esitetyt ajatukset ovat hyviä ja ottavat huomioon erilaiset alueet. Katujen jäsentelyn suunnitelman vahvistaminen niin että niitä on tarkasteltu vielä tarkemmin katualueittain, vahvistaisi yritysten sijoittumisen suunnittelua.

Tampere Tunnetuksi ry kiittää mahdollisuudesta lausua ja on valmis jatkamaan hyvää ja hedelmällistä yhteistyötä elinvoimaisen kaupunkikeskustamme kehittämisessä. Keskusta-alue on monien toimijoiden kokonaisuus ja pääsemme pitkälle avoimella, tulevaisuuteen luottavalla keskustelulla sekä pysyvillä päätöksillä.

Tampere Tunnetuksi ry, toiminnanjohtaja Riikka Töytäri, riikka.toytari@tamperetunnetuksi.fi, 0405821949

Asia: TRE:5798/08.01.02/2022

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman loppuraporttiluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleisesti luonnoksesta

Tampereen kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua pysäköintipolitiikan luonnoksesta. Lausuntoa on valmisteltu Tampereen kauppakamarin aluesuunnittelu- ja liikennevaliokunnan työryhmän toimesta.

Kommentointipyyntöissä kehoitetaan pohtimaan aineistoa seuraavien kysymysten kautta: A. Miten suunnitelma täyttää sille asetetut tavoitteet? Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnin kokonaisuudesta? ja B. Keskustan liikennejärjestelmän kehittäminen jatkuu tarkemmissa yleis- ja katusuunnitelmissa. Millaisia evästyksiä antaisitte jatkosuunnitteluun? Millaista yhteistyötä toivotte osaltanne jatkosuunnittelun aikana

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on keskeinen strategiaproessi keskustan kokonaisvaltaisen liikenneverkon ja -järjestelmän kehittämiseksi. Suunnittelu sekä kommunikaatio erityisesti päätöksentekijöiden kanssa on tehtävä hyvin, jotta kokonaisuus menee läpi päätöksenteossa. Tässä lausunrossamme on nostettu muutamia teemoja, joiden kehittämisellä oletamme olevan vaikutusta myös päätöksentekoon.

Annamme kommentit vapaamuotoisesti oheisia taustakysymyksiä peilaten.

1. LJS on hyvin valmisteltu paketti

Tampereen Kauppakamarin aluesuunnittelu- ja liikennevaliokunta toteaa, että keskustan LJS on hyvin laadittu työ. Sen valmistelussa on tehty laajaa sidosryhmätyötä ja muutenkin perusteellista tausta- ja selvitystyötä. Työssä on hyvin kuvattu mm. eri kulkutapojen, pysäköinnin ja logistiikan kehittämisperiaatteet. Samoin visiot sekä katujen jäsentely ja katutyypit keskustassa on esitetty kattavasti. Kokonaisuus on selkeä paketti. On oleellista, että se menee päätöksenteossa

kokonaisuutena läpi. Sen jälkeen keskustan liikenneverkkoa ja -järjestelmää voidaan ryhtyä rakentamaan pala kerrallaan kohti suurta kokonaiskuva.

2. LJS:ään tarvitaan vieläkin lisää kokonaiskuva

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty vahvasti liikenteen ehdoilla. Työssä kaivataan enemmän huomiota siihen, mihin ihmiset ovat keskustassa matkalla. Liikennejärjestelmää tulee tarkastella vielä enemmän palveluverkon kokonaisuutta (myös sen tulevaisuutta) vasten. Ilman sitä työ jää keskeneräiseksi ja lopputuloksena on ”verisuonisto ilman kroppaa”.

Iso kysymys on se, miten päämääriin pääsee perille saakka. Työssä on tarkasteltu pysäköintilaitosten saavutettavuutta. Vielä on tarpeen tarkastella lisää, miten pysäköinnistä (auto- ja pyöräpysäköinti) sekä joukkoliikennepysäkeiltä pääsee kävellen perille lopulliseen määränpähän. Myös kadunvarsipysäköinnin saavutettavuus on hyvä tarkastella vielä jatkossa. Samoin pyöräilyä on tarpeen tarkastella perillepääsyn näkökulmasta. Nyt sitä on tarkasteltu liikaa siitä näkökulmasta, miten pyörällä pääsee keskustan läpi. Viimeistään detaljisuunnittelussa tulee ottaa huomioon mm. se, miten pyöräilyväyliltä pääsee hidaskaduille ja päinvastoin.

On myös huomioitava, että kaikkialla keskusta-alueilla pyöräilynopeuden ei tarvitse olla kova, jos se haittaa esimerkiksi palveluja tai niiden saavutettavuutta kävellen. Keskusta-alueen pyöräilyssä on tärkeintä saavutettavuus, sujuvuus, loogisuus ja turvallisuus. Pyöräilyn läpiajoliikenne voi olla alisteinen keskustan määränpäihin suuntautuvaan pyöräilyyn nähden.

Jatkotyöstössä eri kulkumuotojen roolia täytyy tarkastella lisää. Tämän hetken luonnoksessa palvelujen lisäksi alakynteen jäävät kaupunkilogistiikka ja yksityisautoilu.

Esitämme näihin kommentteja vielä myöhemmin, mutta todettakoon tässä, että isossa kuvassa on huomioitava, että yksityisautoilun sujuvuus on yksi kestävä liikennejärjestelmän perusteita. Kiihdyttävät ja jarruttavat autot saastuttavat eniten, joten on tärkeää, että yksityisautoilu sujuu hyvin siellä, missä niiden tulee sujua, kuten kehäväylillä ja pysäköintilaitoksiin johtavilla väylillä.

3. Länsipuolen rakentamisen tulee olla kaupunki-infran rakentamista – ei pysäköinnin rakentamista

Länsipuolta kehitetään nyt pysäköinti fokuksessa, mikä on kahdella tavalla vääristynyt. Ensinnäkin näyttää siltä, että maanalaista verkkoa kehitetään pysäköintihankkeena, jonka rahoituksen oletetaan tulevan pysäköintimaksuista. Mielestämme länsipuolen maanalaisten verkko tulee nähdä normaalina kaupunki-infrana, jossa kaupunki on vahvasti mukana rahoituksessa.

Toiseksi pysäköintifokus näkyy maanpäällisen katuverkon suunnitelmissa. Näyttää siltä, että pääasian nähdään olevan Kunkunparkin saavutettavuus eikä maanpäällisen katuverkon saavutettavuus. Rantaväylän tunnelista täytyy olla selkeä ja sujuva pääsy Kunkunparkin lisäksi Hämeenpuistoon eli kehäkadulle ja sitä kautta muulle katuverkolle. Samoin länsipuolen katuverkolta täytyy olla looginen pääsy maanalaiseen pysäköintiin. Suuaukkoja ei pidä rakentaa pikkukaduille esimerkiksi kauas Amuriin eikä siten kuormittaa rauhallisia asuntokatuja.

4. Pysäköinnin kehittäminen ei ole länsipuolen vetovoiman perusta – saavutettavuus, asuminen ja palvelut ovat elinehto

Keskustan länsipuolen elinvoiman perusta ei ole Kunkunparkin rakentaminen vaan sen saavutettavuus sekä asumisen ja palvelujen kehittäminen. Keskustan länsipuolella palvelujen tarjonta ja niille tarkoitetut tilat laajenevat kysyntää nopeammin. Lyhyellä aikavälillä se on pois keskustan itäpuolelta. Tulevaisuudessa kaupungin edelleen kasvaessa itäpuolellekin saattaa riittää kysyntää, mutta nyt näyttää siltä, että palvelutarjonta supistuu väkisinkin itäpuolella. Kunkunparkki ei ratkaise keskustan länsipuolen elinvoimaa – joskin Kunkunparkki on kannatettava ja välttämätön hanke. On kuitenkin strategisella tasolla nähtävä, että länsipuoli vaatii kokonaisvaltaisempaa kehitystä. Nykyisten palvelujen parempi saavutettavuus on kriittisen tärkeää.

5. Autoilun kehävälät ovat kriittisiä sujuvalle liikenteelle

Keskustan läpiajo yksityisautoilla ei ole tarpeellista, kunhan autolla pääsee perille keskustan kohteisiin. Autolla tulee olla sujuva pääsy eri puolille kaupunkia, kuten eurooppalaisissa kestävässä liikkumisen esimerkkikaupungeissa. Tällä hetkellä yksityisautolla liikkuminen itä- ja länsipuolen välillä on hankalaa ja stressaavaa. Sitä täytyy saada sujuvoittaa. Katsomme, että edellytyksenä sille on sujuvat kehäkadut. Maan alle ruuhkia ei kannata liikaa viedä, eli itä–länsipuolien välistä liikennettä ei ole hyvä liikaa johdattaa maanalaisen liikenneverkon kautta tulevaisuudessakaan. Maanpäällisen katuverkon toimivuus on tärkeää.

Jos liikenne kehätiellä ei ole sujuvaa, autoilija ei käytä sitä vaan valitsee liikennöinnin pikkukatuja pitkin. Tavoitteena on luonnollisesti se, että yksityisautot pysyvät niillä kaduilla jonne autoilun päävirrat ovat osoitettu. Seuraavat tekijät mahdollistavat sujuvan autoliikenteen kehäkaduilla:

- Kehäkaduilla ei saa olla liikaa autoliikennettä, jotta ne eivät ruuhkaannu liikaa. Vaihtoehtojen kehittäminen on tärkeää (joukkoliikenne ja pyöräily). Lisäksi on tärkeää, että Rantaväylän tunneli toimii ulompana pohjoisena kehäkatuna, jotta saadaan liikennettä pois mm. Satakunnankadulta. Tämä seikka pitää myös tienomistajan eli tässä tapauksessa valtion sisäistää.
- Kehäkatujen tulee olla pääsuuntana liittymissä. Esimerkiksi Hämeenpuiston ja Satakunnankadun liittymässä pääsuunnan tulee olla kehäkatu. Muut suunnat liittyvät kehäkatuun. Pysäköinnin (Kunkunparkki) suuaukon saavutettavuus tulee huomioida.
- Kehäkatu täytyy muutenkin rakentaa sujuvaksi. Hämeenpuistossa ajoratojen lukumäärä ei voi vaihdella 1–2:n välillä.
- Liikennevalo-ohjauksen tulee olla sujuvia autoilijoille. Raitiovaunuilla ei voi olla aina etuajo-oikeutta raitiovaununlinjan ja autoilun pääväylän risteyksissä. Jos autoilija joutuu odottamaan valojen vaihtumista useita minutteja, hän valitsee helposti pikkukadut pääkadun sijaan. Suunnittelussa ja päätöksenteossa on nähtävä, että sujuva yksityisautoilu on kestävässä liikkumisen yksi perusta. Tampereella ja Tampereen seudulla on paljon ihmisiä, joilla ei ole muita vaihtoehtoja autoilulle. Vaikka autoilu tehtäisiin tietoisesti hankalaksi, autot eivät jää kotiin. Vaihtoehtoina on se, että valitaan esim. Ideapark Tampereen keskustan sijaan tai keksitään uusia reittejä pikkukatuja pitkin ja aiheutetaan riskiä liikenneonnettomuuksille.

- Pysäköintilaitosten suuaukot ovat helposti saavutettavissa kehäkadulta. Tähän tulee kiinnittää itäpuolella huomiota. Länsipuolella tämä ei ole toteutunut parhaalla mahdollisella tavalla.
- Yhteenvedona: kehäkadulla ei ole virkaa, jos liikenne ruuhkautuu eikä ole sujuvaa.

Ratapihankatu osana kehäkatuna on keinotekoinen ratkaisu. Autoilijat eivät tule käyttämään sitä kehäkatuna. Se toimii ainoastaan yhteytenä Hämpin parkkiin sekä osin Viinikasta Rantaväylän tunneliin ja päinvastoin. Poikkileikkauksen osalta Ratapihankatu toimii ainoastaan yhteyskatuna Hämpin parkkiin.

6. Pysäköintilaitosten suuaukkojen tulee olla saavutettavissa autoilun pääväyliltä

Erityisesti keskustan itäpuolen ja Kunkunparkin suunnittelussa tulee ottaa huomioon, että pysäköinnin saavutettavuus autoilun pääväyliltä, kuten Rantaväylän tunnelista ja kehäkadulta on helppoa ja sujuvaa. Länsipuolella Hämpin parkin suuaukot eivät ole parhaalla mahdollisella tavalla saavutettavia. Teiskontien suunnalta tultaessa autoilijan pitää parhaan saavutettavuuden varmistamiseksi tajuata kääntyä TAYSin kohdalla Kekkosen tielle ja nousta sieltä ennen tunnelia Ratapihankadulle. Itsenäisyydenkadulta pääsee Hämpin parkkiin enää ainoastaan pikkukatujen kautta. Myös Rongankadun suuaukko on huonossa paikassa. Suuaukon eteen on tulossa liittymäratkaisu, joka ei tue Hämpin parkin saavutettavuutta ja haittaa myös pyöräilyn pääväylän liikennettä. Sitä on enää myöhäistä muuttaa. Jatkossa sellaisia suunnitteluratkaisuja ja tilanteita pitää pystyä välttämään.

Yhtenä kehitysehdotuksena on tarkastella kiertoliittymän toteuttamista Ratapihankadulle Hämpin suuaukon kohtaan. Siihen on ilmeisesti suunnitteilla valo-ohjattu liittymä, mutta valo-ohjaus ruuhkauttaa Ratapihankatua ja Hämpin parkista ulosajoa. Kiertoliittymä olisi varmasti sujuvuuden kannalta parempi ratkaisu.

7. Opastus liityntäpysäköintiin tulee olla kaukaa Tampereen sisäänajoväyliltä ja ohitustieltä

Tampereen kaupunki palvelee paitsi tamperelaisia ja Tampereen kaupunkiseudun asukkaita myös laajemmin Pirkanmaata ja koko Suomea. Monet jättävät auton mielellään keskustan ulkopuolelle liityntäpysäköintiin ja jatkavat joukkoliikenteellä matkaa keskustaan. Siksi on tärkeää, että liityntäpysäköinti on suunniteltu näitäkin käyttäjäryhmiä varten ja että opastus liityntäpysäköintiin alkaa jo kaukaa Tampereen sisääntuloväyliltä ja ohitustieltä.

8. Kaupunkilogistiikan osalta kokonaisuus on pidettävä mielessä

On erinomaista, että LIS:ssä on huomioitu myös tavaraliikenne. Yleensä niissä suunnitelmissa painottuu ainoastaan henkilöliikenne. Citylogistiikan osalta kuitenkin ratkaisut ovat sellaisia, että herää kysymys, onko kuljetusfirmoja ja liikkeitä kuultu riittävästi. Kehittämissuunnitelmissa painotetaan sitä, että pyöräilyä ja kävelyä haitattaisiin vähemmän. Se on kyllä tärkeää, mutta ratkaisut ovat

aikarajoituksia, pienempiä kuljetusyksiköitä ja myös hubien kehittämistä. Jotta tämä onnistuu, tarvitaan citylogistiikan laajaa kehitystyötä. Pienempiä kuljetusyksiköitä tuskin pystyy käyttämään, jos alueellisia lajittelukeskuksia ei ole olemassa. Euroopan esimerkkien mukaan niiden toteuttaminen ei ole yksinkertaista, koska se on markkinaehtoista toimintaa. Esimerkiksi Belgiassa on kuitenkin onnistuttu niin, että hubeista vastaava yritys on tarjonnut keskustayrityksille varastotilaa. Siten ansaintalogiikka on saatu toimimaan.

Logistiikan osalta LJS:ssä on myös varmistettava, että kuljetusreitit toimivat. Nyt painopiste infran osalta on lastauspaikoissa.

9. Tarvitaan pienten askelten aikataulu suunnitelman toteuttamiseksi

Kuten aiemmin on todettu, on tärkeää saada Tampereella poliittinen hyväksyntä liikenneverkon ja -järjestelmän kokonaissuunnitelmalle. Sen jälkeen sitä voi lähteä toteuttamaan pala kerrallaan. Työssä on hyvä suunnitelma, missä järjestyksessä ja millä aikataululla paloja ruvetaan rakentamaan. Erityisen tärkeänä näemme kuitenkin maanalaisen verkon tarkemman rakentamisaikataulun määrittämisen ja sen sovittamisen elinkeinoelämän tarpeisiin ja maanpäällisen verkon kehittämiseen. Pahin skenaario on se, että maanalaisen liikenneverkon rooli asetetaan tärkeäksi tulevaisuuden liikkumisessa, mutta sen rakentaminen viivästyy 20 vuotta. Pidämme tärkeänä sitä, että sekä maanpäällisen että maanalaisen katuverkon rakentamisen priorisoinnissa ja aikataulutuksessa otetaan huomioon se, että ”verisuonisto vastaa mahdollisimman hyvin ruumiin tarpeita” eri aikajaksoilla kohti tulevaisuutta. Tämänkin vuoksi on tärkeää tarkastella työn yhteydessä vieläkin paremmin palveluverkon nykytilaa ja tulevaisuutta.

10. Onnistuneen päätöksenteon varmistamiseksi ehdotamme kriittisten kohtien tunnistamista ja niiden lisäsuunnittelua

Ilmapiiri päätöksenteossa tuntuu olevan se, että yksityisautoilun etua varjellaan. Tällöin kaikki muu kehittäminen nähdään uhkana. Se on hyvin ymmärrettävää, mutta se saattaa johtaa LJS:n hylkäämiseen, mikä taas johtaa keskustan kehittämisen hidastumiseen. Liikennejärjestelmän suunnittelua on tehtävä kokonaisvaltaisesti – hyvällä suunnittelulla ja kommunikaatiolla – jotta suunnitelma saa poliittisen hyväksynnän. Paremman suunnittelun ja kommunikaation edistämiseksi ehdotamme, että tehdään tarkemmat suunnitelmat tärkeimpien kipupisteiden osalta (myös pyöräilyn ja kävelyn osalta).

Tunnistettuja kipupisteitä ovat mm.:

Hämeenpuiston/Näsinkallion seutu: Kunkunparkin ja keskustan länsipuolen maanpäällisen liikenneverkon saavutettavuus Rantaväylän tunnelista ja päinvastoin.

Kehäväylän sujuvuus ajoratojen osalta: erityisesti Hämeenpuisto ja Vuolteenkatu.

Kehäväylän sujuvuus liittymissä niin, että pääsuunta on kehäkatu: mm. Tampereen valtatie – Vuolteenkatu, Satakunnankatu – Hämeenpuisto.

Kunkunparkin saavutettavuus katuverkolta: Rantaväylän tunnelista ja Hämeenpuistosta tulee olla helppo ja sujuva saavutettavuus.

Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie liittymä. Siinä ei voi autoja seisottaa liikennevaloissa raitiotien takia määrättömästi. Eritasoliittymä on yksi ratkaisu. Tai sitten raitiovaunujen on myös välillä odotettava valoissa. (Myös Kalevan kirkon edessä olevaa viiden kadun liittymää tulee tarkastella uudelleen tästä näkökulmasta. Siinä on liian pitkät odotusajat autoilla. Joskaan se ei kuulu tämän suunnitelman piiriin.)

Rautatiekadun ja Hämeenkadun liittymä

Lopuksi:

Esitämme, että jatkossakin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan laajassa sidosryhmätyössä. Tampereen kauppakamarin aluesuunnittelu- ja liikennevaliokunta on käytettävissä myös jatkotyössä.

Lausunnonantaja, työryhmän puolesta

Markus Sjölund

Johtaja, Tampereen kauppakamari

markus.sjoland@tampereenkauppakamari.fi

Ari Vandell
Suunnittelupäällikkö
Liikennejärjestelmän suunnittelu

TRE:5798/08.01.02/2022.

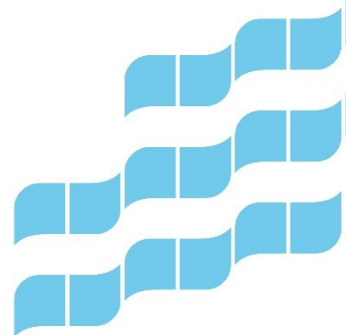
Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lausuntopyyntö

- a) Miten suunnitelma täyttää sille asetetut tavoitteet? Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnin kokonaisuudesta?
- Riittävä vaikutusarvio, Monipuolisesti huomioita eri liikkumismuodot, otettu kaikki hyvin huomioon, Tärkeää huomioida, että keskustasta bussit kulkevat muutakin reittiä kuin hämeenkatu
- b) Keskustan liikennejärjestelmän kehittäminen jatkuu tarkemmissa yleis- ja katusuunnitelmissa. Millaisia evästyksiä antaisitte jatkosuunnitteluun? Millaista yhteistyötä toivotte osaltanne jatkosuunnittelun aikana
- Lasten parlamenttia saa pyytää mukaan työryhmiin ja suunnitteluun jatkossa. Mukaan voi kysyä hallitusta tai lasten parlamentin alueellisia parlamentteja
 - Olisi tärkeää, että lasten parlamentin hallituksen kokouksissa olisi asiasta kertomassa itse suunnittelija tai muu asiantuntija. Hän osaisi kertoa tarkemmin ja vastaila kysymyksiin.
 - Tiiviimpi ja selkeämpi materiaalia on lapsille ja nuorille ystävällisempi.
 - Lapsilta ja nuorilta voisi kerätä ajatuksia myös työpajassa tai yhteisessä työskentely hetkessä suunnittelijoiden kanssa.

Tampereen lasten parlamentin hallitus

Lisätietoja

Teemu Illikainen
050 322 6379
teemu.illikainen@tampere.fi





30.04.2024

Vastaanottaja

Tampereen kaupunki

kirjaamo@tampere.fi

Kohde

Liikennejärjestelmän loppuraportti

Tampereen keskusta

Lausunto yleiskaavan taustaselvityksestä

Lausuntopyyntö: 9.4.2024

Dno: TRE: 5798/08.01.02/2022

ASIA: LAUSUNTOPYYNTÖ TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LOPPURAPORTISTA

Pirkanmaan pelastuslaitos kiittää sille osoitetusta lausuntopyynnöstä. Pelastuslaitos toteaa liikennejärjestelmän loppuraportista seuraavaa:

- Liikennejärjestelmän suunnitelmassa on huomioitu pelastuslaitoksen toiminta siten, etteivät katuverkoston muutokset tule todennäköisesti pidentämään ns. toimintavalmiusaikaa eli onnettomuuspaikan saavutettavuusaikaa. Pelastuslaitoksen toiminnan kannalta suunnittelialueella tärkeimpiä katuja ovat muun muassa Aleksanterinkatu, Satakunnankatu, Näsilinnankatu.

Pelastuslaitos esittää, että jatkosuunnittelun aikana pelastuslaitoksen näkemyksien esilletuominen olisi mahdollista esimerkiksi yhteistissä palavereissa. Se olisi jatkumoa jo nyt olevalle hyvälle yhteistyölle.

Johtava palotarkastaja
Tapio Sten



Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (TRE:5798/08.01.02/2022)

Tampereen Raitiotie Oy antaa seuraavan lausunnon liikennejärjestelmäsuunnitelmasta:

Miten suunnitelma täyttää sille asetetut tavoitteet? Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnin kokonaisuudesta?

On hyvä, että Kalevan puistotien rooli muuttuu alueelliseksi kokoojakaduksi, sillä sen välityskyky risteämiseen kolmen raitiotieratahaaran risteyksessä on haasteellista. Ratapihankatu soveltuu raitiotiejärjestelmän näkökulmasta paremmin autokehäväyläksi, sillä se risteää raitiotien kanssa eri tasossa.

Keskustorin bussiterminaalien ja Hämeenkadun tulevaisuutta muuttuvassa joukkoliikenneympäristössä on hyvä pohtia. Niin raitio- kuin bussiliikenteen sujuvuuden kannalta olisi toivottavaa, että bussiliikenne kulkisi pääasiallisesti muuta kuin Hämeenkatua pitkin, etenkin mikäli raitiotie laajenee raitiotien seudullisen yleissuunnitelman (2021) mukaisesti Pirkkalaan, Linnainmaalle ja Ylöjärvelle sekä pidemmällä aikajänteellä Kangasalan Lamminrahkaan ja Vuorekseen. Suosittelemme harkittavaksi myös, voisiko pitkämatkaista bussiliikennettä ohjata muille kaduille, kuin Hämeenkadulle.

Joukkoliikenteen kehittämisosiossa sivulla 33 todetaan että vuonna 2040 on tavoitteena että: *”Tampereen keskustaan kuljetaan Ylöjärveltä junalla tai ratikalla (Lentävänniemeeseen kytkeytyen tai omalla Ylöjärvelle ulottuvalla ratalinjalla)”* Tampereen Raitiotie Oy:n osakassopimuksen liitteessä esitetyn seudullisen raitiotien kehittämisaikataulun mukaan raitiotie toteutettaisiin Ylöjärvelle vuosien 2029–2032 aikana. Tämä aikataulu on tällä hetkellä ohjenuorana Lielähti-Ylöjärvi-ratahaaran jatkosuunnittelussa.


Älyliikenteen osalta todetaan, että joukkoliikenteen tehokkuutta lisätään mm. pysähdysten välttämällä. Raitioliikenne perustuu jokaisella pysäkillä pysähtymiseen ja vahvoihin liikennevaloetuksiin.

Keskustan autokehän kehittäminen -osiossa Rautatienkadun osalta todetaan, että tavoitteena on mahdollistaa sujuva vaihto junaan ja ratikkaan lisäämällä pysäkkien määrää ja parantamalla laatua. Asemakeskushankkeen myötä Itsenäisyydenkadun tunneliin tulee uusi raitiovaunupysäkki. Tämänhetkinen arvio on, että asemakeskuksen uusi pysäkki otettaisiin käyttöön vuosina 2030–2031. Keskusta-alueen raitiovaunupysäkkien määrään ei ole mahdollista kasvattaa. Asemakeskuksen pysäkin käyttöönotolla tulee olemaan näillä näkymillä vaikutusta Hämeenkadun itäpään pysäkkijärjestelyihin.

Keskustan liikennejärjestelmän kehittäminen jatkuu tarkemmissa yleis- ja katusuunnitelmissa. Millaisia evästyksiä antaisitte jatkosuunnitteluun? Millaista yhteistyötä toivotte osaltanne jatkosuunnittelun aikana?

Tampereen Raitiotie Oy toivoo, että on kuultavana osapuolena raitiotiehen liittyvissä yleis- ja katusuunnitelmissa. Mielenkiintomme kohdistuu raitiotiejärjestelmän turvallisuus-, liikennöitävyys-, kunnossapidettävyyden-, ja tehokkuusnäkökulmiin (matka-aika). Näihin vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- näkemät radan risteämiskohdissa ja linjaosuuksilla
- riittävä lumitila radan ympärillä

- 
- kadun kuivatus, hulevesien ohjaus muualle kuin radalle
 - risteämispaikat radan kanssa, ei lisää, lähtökohtaisesti valo-ohjattuna eri kulkumuotojen kanssa
 - nopean pitkämatkaiset pyöräliikenteen väylien kanssa ristettäessä turvallisten risteämiskäytävien suunnittelu

Tampereella, 2.5.2024

Ville-Mikael Tuominen
kehitysjohtaja
Tampereen Raitiotie Oy

Aleksi Rauhala
projekti-insinööri
Tampereen Raitiotie Oy

02.05.2024

POL-2024-54248

Tampereen kaupunki
kirjaamo@tampere.fi
ari.vandell@tampere.fi

Lausuntopyyntö: TRE:5798/08.01.02/2022

Sisä-Suomen poliisilaitoksen lausunto Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman loppuraporttiluonnoksesta

Suunnitelma on kattava ja täyttää hyvin sille asetettuja tavoitteita, vaikka tietyistä reunaehdoista johtuen keskustan liikennejärjestelmän suunnittelu on erittäin haasteellista. Tästä johtuen Tampereen kaupunki on laajasti otanut suunnitteluun mukaan eri sidosryhmiä, keskustan asukkaita ja yrityksiä. Suunnitelman aineistoihin on ollut mahdollista tutustua erilaisissa työpajoissa sekä erilaisissa verkkokyselyissä. Vuorovaikutteisuus ja palautteenantomahdollisuus tällaisissa isoissa hankkeissa on erittäin tärkeää.

Vaikutusarvioinnin kokonaisuus raporttiluonnoksessa on kattava ja selkeä.

Muutamia asioita, jotka poliisin näkökulmasta katsottuna ovat tärkeitä osia kokonaisuudessa. Liikenneverkon toimivuus ja sujuvuus (järjestelyt selkeitä, jolloin häiriöherkyys vähäisempää), hälytysajoneuvojen kulkumahdollisuuksien huomioiminen, pysäköintipolitiikan toimivuus (viittauksena 5.4.2024 poliisin ko. asiaan antamassa lausunnossa esiin tuodut seikat), huolto- ja jakeluliikenteen tarpeiden riittävä huomioiminen (poliisille tulee paljon kansalaispalautetta ko. asiaan liittyvistä ongelmista), pyöräilyreittien järjestelyt sekä sähköpotkulautailun reunaehtojen tiukentaminen.

Liikenneturvallisuusnäkökulma on myös tärkeää pitää suunnittelun keskiössä, kun ratkaisuita eri vaihtoehtoihin pohditaan. Myös kansalaisten keskustassa kokema yleinen turvallisuuden tunne on tärkeä asia, joka parantaa myös keskustan viihtyisyyttä. Kokonaisturvallisuuden paranemisella on mahdollista saada aikaan myös merkittäviä yhteiskuntataloudellisia kustannussäästöjä.

Apulaispoliisipäällikkö

Antero Rytkölä

Ylikomisario

Jari Näkki

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 02.05.2024 klo 14:06. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.

2.5.2024

Julkinen

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue

Viite: TRE:5798/08.01.02/2022

VR-Yhtymän kommentit lausuntopyyntöön Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Tampereen kaupunki on asettanut tavoitteeksi hiilineutraaliuden vuoteen 2030 mennessä. Megatrendit kuten ilmastonmuutos, kaupungistuminen ja digitalisaatio tukevat vähäpäästöisen julkisen liikenteen kasvua.

Joukkoliikenne muodostaa kestävä, turvallisen ja tehokkaan kaupunkiliikenteen perustan. Multimodaaliset matkaketjut luovat uusia vaivattomia tapoja liikkua ja houkuttelevat lisää käyttäjiä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen pariin. Joukkoliikenteellä on myös sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja taloudellista kasvua edistävä rooli.

Tampereella kehitetään määrätietoisesti kestäviä joukkoliikennepalveluita. Laajentuva raitiotieliikenne, kehittyvä lähijunaliikenne ja kasvava sähköbussiliikenne mahdollistavat liikenteen päästövähennystavoitteita tukevat toimivat yhteydet Tampereen keskustaan ja siitä edelleen valtakunnalliseen raideliikenneverkostoon.

Joukkoliikenne edistää kestävä kehitystä

Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennysvelvoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin.

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävä kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja sähköbussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

Sähköbussiliikenne on kaupunkiliikenteessä tehokas keino vaikuttaa liikenteen päästöihin ja sähköbussiliikenteen osuutta tulee aktiivisesti nostaa. VR-konserniin kuuluva Pohjolan Liikenne käynnisti sähköbussiliikenteen Tampereella vuonna 2022 Nyssen kilpailuttamassa liikenteessä. Pohjolan Liikenteen tavoitteena on liikennöidä täysin sähköisesti vuoteen 2030 mennessä.

2.5.2024

Julkinen

Maankäytön suunnittelulla vaikutetaan kulkumuotojakaumaan. Kaupunkiseuduilla liikenteen päästöjen syntymiseen vaikuttavat merkittävästi maankäyttö ja kaupunkirakenteen ratkaisut, sekä joukkoliikenteen kattavuus ja palvelutarjonta.

Tampereen ratikka on toimiva esimerkki kestävän joukkoliikenteen vaikutuksesta kaupunkialueen elinvoimaan, sekä asuntorakentamisen ja työpaikkojen sijoittumiseen joukkoliikennevyöhykkeelle. Tampereen ratikasta on tullut suosittu liikkumismuoto, jonka matkustajamäärät ovat kasvussa. Asiakkaat ovat olleet myös erittäin tyytyväisiä palvelutasoon.

Matkaketjut vauhdittavat joukkoliikenteen kilpailukykyä

Matkaketjujen avulla voidaan vaivattomasti ja kuluttajalähtöisesti yhdistellä eri liikkumismuotoja ja tarjota kaupunkiympäristössä kestäviä liikkumisratkaisuja. Matkaketjut edistävät joukkoliikenteen kilpailukykyä sekä alueellista saavutettavuutta. Joukkoliikenteen matkaketjujen houkuttelevuuteen vaikuttavat matkaketjujen saumattomuus, sujuvuus ja kokonaismatka-ajat.

VR on kehittänyt aktiivisesti matkaketjuja eri puolilla Suomea yli 25 kumppanin kanssa. Matkaketjuvalikoima kattaa muun muassa paikallisliikenteen lippuja, kaupunkipyöriä sekä pysäköintietuja. Tampereen seudulla samalla lipulla voi matkustaa junassa ja kaupungin paikallisliikenteessä.

Rautatieaseman alue muodostaa keskeisen osan liikennejärjestelmäkokonaisuutta

Panostaminen asemanseutujen ja matkakeskusten kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi. Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjilleen turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä.

Tampereen rautatieasemanseltu on oleellinen osa Tampereen keskusta-aluetta ja siihen liittyvää liikennejärjestelmäkokonaisuutta. Rautatieliikenne kytkee Tampereen kaupunkiseudun laajasti valtakunnan muihin alue- ja seutukeskuksiin.

Rautatieliikennematkoille on ominaista, että ne perustuvat toiminnallisesti asemaseudun kautta tehtäviin liityntäliikennematkoihin. VR toivoo, että liikennejärjestelmätarkastelun puitteissa asemaseudun liikenteellisen palvelutasokehittämisen analysointia ja tarvittavien liikennejärjestelmätoimenpiteiden määrittämistä ja niiden kuvauksia kehitetään edelleen.

VR esittää lisättäväksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaan joukkoliikenteen ns. solmupistehubin matkaketjujen tarve-, tavoite- ja kehittämishanke-esityksen. Alueen keskeiset matkaketjujen

2.5.2024

Julkinen

solmuasemat voisivat muodostaa raportissa oman teemansa, tärkeimpinä rautatieasema, Keskustori ja linja-autoasema. Matkaketjumielessä esimerkiksi Sorinaukion/Sorinsillan väliset sujuvat asemaliikenteen laatuikätyväyhteydet ovat jatkossa tärkeitä kehittämiskohteita.

Liikenteen solmupisteiden osalta tulee huolehtia liityntäpysäköinnin riittävästä kapasiteetista sekä henkilöautoille että polkupyörille. Liityntäpysäköinnin tulee olla turvallista ja sekä autot että polkupyörät tulee suojata ilkeivallalta. Pysäköinnin maksuttomuus ja reaaliaikainen info vapaista pysäköintipaikoista tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevaa ja vaivatonta. Sähköautoille tulee tarjota latausmahdollisuuksia. Uudet liikkumismuodot kuten sähköiset yhteiskäyttöautot, potkulaudat jne. tulee huomioida.

Polkupyöräilyn edistäminen tarjoamalla sateelta suojattuja ja lämpimiä parkkitiloja runkolukituksella sekä huoltopisteitä tukee kestäväää liikkumista. Kaupunkipyörien vuokrauspisteet ja polkupyörävuokraamot asemilla edistävät matkaketjuajattelua.

VR esittää, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa täydennetään asemaseudun ja sen rautatieliikenteen solmukohdan lisätarkastelulla ja tarvittaessa tätä koskevilla tavoite- ja toimenpide-esityksillä.

Ostoliikenteen toimivallan laajentaminen kunnille ja alueille

VR käy aktiivista keskustelua kuntien, maakuntien, järjestöjen ja poliittisten päättäjien kanssa mahdollisuuksista lisätä vuoroja tai avata uusia reittejä ostoliikenteen piiriin. Tällä hetkellä HSL-alueen ulkopuolella ostopuoliikennettä voi tilata ainoastaan liikenne- ja viestintäministeriöltä.

Hallitusohjelmaan on kuitenkin kirjattu muutos, joka laajentaa toimivallan myös kunnille ja alueille. VR katsoo, että kunnille ja kuntayhtymille tulee mahdollistaa alueellisen ostoliikenteen järjestäminen. Esimerkkinä onnistumisesta voidaan mainita Tampereen seudun M-junalisäliikenne, joka käynnistyi elokuussa 2022 neljän kunnan rahoittamana sekä Tesoman seisakkeen käyttöönotto.

Miten suunnitelma täyttää sille asetetut tavoitteet?

VR toteaa, että suunnitelma-alueen keskeisen rautatieliikenteen ja asemaseudun tavoite- ja toimenpide-esitysnäkökulmasta suunnitelmaluonnoksen liikennejärjestelmänäkökulma edellyttää jatkokehittämistä. Tämä osa-alue voisi muodostaa esimerkiksi oman teemaosan suunnitelmassa.

Painotus on suunnitelmassa ymmärrettävästi katuverkollinen, mutta näkökulmalaajennus myös raideliikenteen liityntäliikenteen,

2.5.2024

Julkinen

palvelupaikan ja solmuaseman toimivuustarkasteluun on suositeltavaa liittää tarkennettuna suunnitelmaan ja sen arviointi-, tavoite- ja toteutusvaihekuvauksiin.

Tampere on valtakunnallisesti tärkeä risteysasema sekä tavaraliikenteen keskusjärjestelyratapiha. Suunnittelutyössä on raideliikenteen osalta matkustajaliikenteen lisäksi huomioitava myös sujuvat tavaraliikenteen kulkumahdollisuudet. Amuriin ja Ranta-Tampellaan merkittyjen lähijuna-asemien osalta VR nostaa esiin, että kyseinen rataosuus muodostaa jo nykyisellään raideliikenteen pullonkaulan, minkä vuoksi rataosuuden käytön jatkokehittäminen edellyttää myös lisäraiteita.

Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnin kokonaisuudesta?

Vaikutusarvioon liittyen VR ehdottaa lisättäväksi liikennejärjestelmäkehittämiseen liittyvät alueen palvelurakenne- ja maankäyttövaikutuskuvaukset. Arviointiteemana voisi olla myös vaiheittaisen toteutuksen peilaaminen suhteessa tavoitteisiin ja toimivuuteen, esimerkiksi selvittämällä kokonaistoimivuuden ja palvelutasovarmistuksen kannalta keveämpiä väliaikaisratkaisuja.

Millaisia evästyksiä antaisitte alueen yleis- ja katusuunnitelmien jatkosuunnitteluun?

Alueen jatkosuunnittelussa tulee VR:n näkemyksen mukaan varmistaa rautatieaseman, asemaseudun ja sen joukkoliikenteen vaihto- ja solmuasemien riittävät saavutettavuudet ja matkaketjutoimivuudet hyödyntäen palvelumuotoiluajattelua.

Esimerkiksi rautatieaseman tulevat 24/7 saatto- ja noutoliikennejärjestelyt, taksi- ja liityntäliikennepaikat, junaliikennettä tarvittaessa korvaavien tai täydentävien bussien paikat/kulkuyhteydet sekä aseman kevyen liikenteen laatukäytävyyhteydet on syytä läpikäydä ja varmistaa tavoitekokonaisuudessa ja vaiheittaisinakin toimiviksi.

Millaista yhteistyötä toivotte osaltanne jatkosuunnittelun aikana?

VR osallistuu jatkossa mielellään asemaseudun yhteiseen liikenteelliseen palvelutaso- ja matkaketjuosa- aluesuunnitteluun.

VR-Yhtymä Oyj

Juho Hannukainen

Director, New Traffic

2.5.2024

Tampereen kaupunki
Suunnittelupäällikkö Ari Vandell
Kaupunkiympäristön palvelualue
Liikennejärjestelmän suunnittelu
PL 487
33101 TAMPERE

Viite: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, TRE:5798/08.01.02/2022

LAUSUNTO TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA

Kiinteistöliitto Pirkanmaasta

Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry on kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio Pirkanmaalla. Yhdistykseen kuuluu yli 3 300 jäsenkiinteistöä, pääasiassa asunto-osakeyhtiötyyppisiä asuinkerros- ja rivitaloyhtiöitä, joissa asuu yli 180 000 pirkanmaalaista. Jäsenistöön kuuluu sekä omistus- että vuokrataloikiinteistöjä. Yhdistys on valtakunnallisen Suomen Kiinteistöliiton jäsenyhdistys.

Tampereen kaupunki on pyytänyt Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:ltä lausuntoa Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman loppuraporttiluonnoksesta. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry kiittää tästä mahdollisuudesta ja antaa seuraavanlaisen lausunnon:

Lausunto

Tampereen kaupunki kasvaa ja kehittyy poikkeuksellisen nopeasti ja kehityskulun suurimmat muutokset näkyvät kaupunkikeskustassa. Keskustan vetovoimaisuutta lisäävät mm. Nokia Areenan, Ratinan ja Tammelan stadionin tapahtumatarjonta. Työssäkäynti on viime vuosina muuttunut oleellisesti ja etätöiden suosiolla on vaikutuksia keskustan työpaikkaliikenteeseen. Kestävien kulkutapojen edistämistä kiritetään ja kulkuvälineiden laatu ja kirjo ovat suuressa murroksessa. Keskustan asukasrakenne muuttuu yhä enemmän seniori- ja opiskelijapainotteiseksi. Edellä mainituilla muutoksilla on olennaisia vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteeseen.

Vuoteen 2040 saakka luotaava Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on pääosin kannatettava. Suunnitelmaa on integroitu yhtä aikaa valmisteltaviin keskustan strategiseen osayleiskaavaan ja pysäköintipolitiikkaan. Suunnittelua on ohjannut myös koko joukko muita linjauksia ja tavoitteita, kuten esimerkiksi kestävä kehityksen ja hiilineutraalisuuden tavoitteet. Eri suunnitelmien yhtäaikaaisuudesta johtuen vaikutusarviointi ja osallistaminenkin on ollut laaja-alaista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma nostaa kävelijän keskustan tärkeimmäksi liikkujaksi. Keskustan liikenne rakentuu hyvin pitkälle joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen varaan ja tällöin yksityisautoilu joutuu luovuttamaan tilaa kaduilta.

Autoilulle rakentuva maanalainen pysäköintiverkosto vapauttaakin katutilaa ja uudet maanalaisen pysäköinnin sisääntuloreiitit helpottavat keskustaan pääsyä. Suunnitelmassa on huomioitu kaupunkilogistiikan ja huoltoliikenteen tarve katutilassa kuormauspaikkoja rakentamalla, pysäköintimaksuvapautuksilla ja lupajärjestelyillä.

Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:n suurimmat ”huolet” keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta liittyvätkin autoliikennekehän sisäpuolelle jäävien yksityisten kiinteistöjen asukkaiden ja käyttäjien mahdollisuuteen päästä vaivatta myös autolla kiinteistölle, maanalaista infraa rakennettaessa riittävästi suoritettuun tärinätarkkailuun ja tapahtumakeskustan asuinkiinteistöille mahdollisesti aiheuttamalle äänihaitalle.

Pyöräilyn edistämisessä keskeisiä haasteita ovat yhtenäinen ja selkeä reitistö, talvipyöräilyn mahdollistaminen sekä pyöräpysäköinnin järjestäminen. Jos pyöräilyn volyymi kasvaa suunnitelmassa arvioidulla tavalla, tarvitaan julkisille paikoille huomattava määrä lisää laadukkaita ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja. Yksityisillä kiinteistöillä pyöräpysäköintipaikkoja ei pysäköintinormista huolimatta synny riittävän nopeasti. Yksityisten kiinteistöjen osalta pysäköintimahdollisuus on muutenkin rajoitettua.

Joukko- ja kevyttä liikennettä suosivat ja samalla yksityisautoilua vähentävät liikenteelliset ratkaisut tulevat Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:n näkemysten mukaan vaikuttamaan yhtä lailla ydinkeskustan asuinkiinteistöjen asukasrakenteeseen kuin myös yritysten palvelurakenteeseen. Muutokset nopeuttavat kehitystä, jossa ydinkeskustaan hakeutuu asukkaiksi erityisesti opiskelijoita ja seniori-ikäistä väestöä, joille auto ei ole välttämättömyys. Keskusta-asumisen kynnys kohoaa esimerkiksi työkäisille autoa käyttäville sekä lapsiperheille autopaikoituksen saamisen vaikeutuessa ja pysäköinnin kallistuessa.

Kaupan ja palveluyritysten osalta muutos tarkoittaa pelkistetympää palvelutarjontaa. Keskustan katujen elävöittäminen lisää katumelua. Keskustasta on muodostumassa entistä enemmän viihdekeskus, jossa ravintoloiden ja terassien aukioloaikoja ja äänentoistoa joudutaan sovittamaan yhteen keskustan tiiviin asumisen kanssa.

Mikroliikenteen osalta viime vuosien suurin muutos on ollut sähköpotkulautojen käytön nopea kasvu. Sähköpotkulautojen pysäköinti on ollut melko villiä ja kulkuvälineiden holtittomasta pysäköinnistä aiheutuu jatkuvasti haittaa ja jopa vaaratilanteita. Ydinkeskustaan suunnitellut sähköpotkulautojen

pysäköintirajoitukset ja erityiset pysäköintipaikat saattavat jonkin verran parantaa tilannetta.

Liikkumisen ja pysäköinnin joustavuus ja toimivuus edellyttää digitaalisten ja älykkäiden ratkaisujen käyttöönottoa. Suunnitelmassa onkin nostettu esille jo käytössä olevia tai käyttöön tulevia ratkaisuja. Tampereen kaupungin tulee jatkossakin aktiivisesti seurata uusien älyratkaisujen kehittymistä ja kokeilla niiden soveltuvuutta liikennejärjestelyiden sujuvoittamiseksi.

Liikennejärjestelmien toimivuuden seuraaminen ja kehittäminen on ratkaisevan tärkeää kaupunkikeskustan elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden varmistamiseksi. Tässä kehitystyössä tarvitaan laaja-alaista osaamista ja syvää kaupungin tuntemista, jota tulee hyödyntää osallistamalla eri tahoja. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry on valmis antamaan oman osaamisensa yhteiseksi hyväksi ja toimii jatkossakin mielellään mukana kehitystyössä.

KIINTEISTÖLIITTO PIRKANMAA RY

Jorma Koutonen
toiminnanjohtaja

Kaisa Kettunen
neuvontainsinööri

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue

TRE:5798/08.01.02/2022

LAUSUNTO TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA

Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry kiittää tilaisuudesta osallistua yllä mainitun lausunnon laatimiseen.

Pidämme lähtökohtaisesti hyvänä tavoitteena, että Tampereen keskusta pidetään jatkossakin kaikilla kulkutavoilla saavutettavana, saavutaan sitten joukkoliikenteellä, autolla, pyörällä tai kävellen. Huolta aiheuttaa kuitenkin keskustan liikenneverkon ruuhkautuminen ja siten sen houkuttelevuuden kärsiminen.

1 Lähtökohdat, visio ja tavoitteet

Lähtökohdiksi on asetettu mm keskustan asukasmäärän sekä työpaikkojen kasvattaminen, hiilineutraalisuus vuonna 2030, monipuolinen yritystoiminta, kaupalliset palvelut, tapahtumat ja matkailun kehittäminen.

Jotta haluttu kasvu voisi toteutua ja monipuolinen yritystoiminta säilyä sekä kehittyä on myös sujuva autoliikenne riittävine pysäköintimahdollisuuksineen turvattava.

Yleisesti suomen autokanta on lisääntynyt noin 1% vuodessa koko viimeisen vuosikymmenen ajan. Tämä, lisättynä asukasmäärään ja työpaikkoihin, kasvaa keskustan liikenne huomattavasti nykyisestä ja se ei mielestämme näy suunnitelmassa.

Tavoitteeksi on myös kirjattu pysäköinnin kustannusten kohdistaminen käyttäjälle mm. erottamalla pysäköintipaikan hinta asunnon hinnasta ja kannustamalla vähentämään työntekijöiden tarjottavia ilmaisia pysäköintipaikkoja. Karsimalla pysäköintiä, keskustaa ei kehitetä, pidetä elinkeinoelämältään monimuotoisena ja avoimena kaikille. Velvoite pysäköinnin vähentäminen luo sekavuutta liikenteeseen ja pysäköintiin, koska kaikilla asukkailla ei ole mahdollisuutta tai halua panostaa erikseen pysäköintipaikkaan siten kuin se erillisessä pysäköintilaitoksessa edellyttäisi.

Huomioiden suomen vuodenajat ja sääolosuhteet liikenneympäristön tulee olla ympärivuotisesti laadukas kaikille kulkumuodoille. Jalan- kulkua tulee olla selkeästi erotettu pyörä-, mikro- ja autoliikenteestä. Keskustasta ei tule tehdä yhtä isoa anniskelualueetta, joka toimii vain kesäkuukausina.

2 Liikenneverkot

Katuverkon hierarkkinen luokitus on sinänsä järkevää ajattelua, kunhan sen alle ei hukuteta todellisuutta. Nykyisellään näin on käymässä.

Suunnitelma ns "autokehästä" ei ole realistinen. Nykyisellään, millään kehän osalla sen välityskyky ei ole riittävä ja suunnitelmissa en enemminkin sen välityskyvyn heikennyksiä, kuin parannuksia. Ruuhkien välttämiseksi ja niistä aiheutuvien haittojen minimoimiseksi tulisi keskustan liikennevirrat tarkastella uudelleen ja ohjata tulevaisuudessa uudella tavalla, koska ns. autokehän välityskykyä on mahdoton lisätä, johtuen rakennuskannasta.

Myös autokehän sisäpuolella, keskustassa tulee turvata ajoneuvoille riittävä määrä Hämeenkadun ylityksiä molemmin puolin Tammerkoskea. Näin pystytään välttämään ruuhkaisuutta.

Luonnoksessa mainitaan, että on mahdollista säilyttää nykyiset n 42000 autopaikkaa. Se ei siten ole edes tavoite, ainoastaan mahdollisuus. Huomioiden tavoiteltava asukasmäärän ja työpaikkojen kasvu sekä autokannan kasvu oikein, autopaikkatavoite tulee kirjat selkeästi ja nykyistä suuremmaksi, esim 45000 autopaikka vuonna 2040. Tavoitteena jatkossakin tulee siis olla, tyydyttää pysäköintitarve, eikä pysäköintimahdollisuuksien avulla ruveta ohjaamaan/valitsemaan asukasprofiilia.

Keskustan täydennysrakentaminen sekä muu kehittäminen tulee vaikuttamaan pysäköintimahdollisuuksiin ja pysäköintipaikkoihin. Laitospysäköinnin lisääminen on keskusta-alueella luonnollista ja suotavaa. Kokonaiskehittäminen on kuitenkin tehtävä oikeassa järjestyksessä, ensin rakennetaan uudet laitospysäköintipaikat ja vasta sitten karsitaan muita pysäköintimahdollisuuksia. Keskustan elinvoimaisuuden ja palvelurakenteen säilyttämiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että nykyinen pysäköintipaikkamäärä säilyy ja sitä ei supisteta edes väliaikaisesti.

Keskustan kadunvarsipysäköintiä ei tule muuttaa maksulliseksi iltaisin, öisin ja viikonloppuisin.

Joukkoliikenteen suosion kasvattamiseksi liityntäpysäköintimahdollisuuksia tulee olla huomattavasti nykyistä enemmän ja kaikille kulkuvälineille. Niiden saavutettavuus jokaisesta lähestymissuunnasta tulee olla vaivatonta ja hyvin opastettua.

Pysäköinnin tulee olla velotuksetonta, pysäköintioikeus sisältyy siis joukkoliikennelippuun.

Nykyinen kävelykeskustan laajuus on riittävä. Elinkeinorakenne tulee kärsimään ja yksipuolistumaan, mikäli kävelykeskustaa laajennetaan.

Pyörille ja mikroliikenteelle tulisi rakentaa riittävästi erillisiä pysäköintialueita, jotka eivät ole välittömästi jalankulkijoiden reitin vieressä siten, että huolimattomasti jätetty pyörä/sähköpotkulauta estää/haittaa jalankulkua.

Pysäköinnistä näille alueille tulisi tehdä velvoittavaa ja ”sanktioida” yleiselle alueelle pysäköinti. Sanktiointi voisi toimia vaikka siten, että kaupungin toimesta luvattomasti pysäköityjä kulkuvälineitä siivottaisiin jonnekin ”varikolle”, josta omistaja/operaattori voisi lunastaa pientä maksua vastaan.

3 Suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden täytyminen sekä vaikutusarvioinnin kokonaisuus

Suunnitelmassa on laajasti tarkasteltu eri liikkumismuotoja. Hanke-suunnittelussa ja priorisoinnissa on listattu toimenpiteitä maanalaisen pysäköinnin lisäämiseksi, pyöräily ja jalankulkureittien parannuksia sekä raideliikenteen rakentamista. Suunnitelmasta kuitenkin puuttuu toimenpiteet, joilla turvataan ruuhkaton autokehä lisääntyvälle liikennemäärälle sekä keskustan liikenneverkon ruuhkattomuus.

Vaikutusarviointi painottuu siis selkeästi kävelyyn, pyöräilyyn, mikroliikkumiseen sekä julkiseen liikenteeseen, autoilu vaikutus ja tarpeeton selkeästi aliarvioitu.

4 Jatkosuunnittelu

Autoilun tarpeet tulee huomioida paremmin jatkosuunnittelussa. Tampereella oli vuonna 2022 rekisteröityjä ajoneuvoa 108326 kappaletta, joista henkilöautoja 98048 kappaletta. Nämä henkilöautojen omistajat edustavat Tampereen asukkaista melkoisen suurta osaa etenkin, kun huomioidaan muut perheenjäsenet. Näin suuren veronmaksajajoukon tarpeiden hylkääminen ei ole viisasta liikennesuunnittelua, eikä kauaskantoista politiikkaa.

Autoliiton Tampereen seudun osasto haluaa myös tulevaisuudessa olla mukana eri työpajoissa kehittämässä keskustan liikenneverkkoa sekä lausumassa edustamamme yhteisön mielipiteen Tampereen ja koko Pirkanmaan liikennesuunnitelmiin ja toteutuksiin.

Yhteystiedot:

Autoliitto, Tampereen Seudun osasto ry,
C/O P Kaihoniemi
Tampellan Esplanadi 6D26
33100 Tampere
Al-Tampere@al-tampere.fi

Tampere, 1.5.2024

Autoliiton Tampereen Seudun Osasto ry

Pentti Kaihoniemi
puheenjohtaja

Lassi Latvanne
varapuheenjohtaja

Kirjaamo

Lähettäjä: Ahjoharju Jari
Lähetetty: tiistai, 30. huhtikuuta 2024 17:25
Vastaanottaja: Kirjaamo
Aihe: Liikennejärjestelmä -raportti, kommentit

Luokat: Oranssi luokka

Hei!

Alla Visit Tampereen kommentit aiheeseen:

Kävelypainotteinen ydinkeskusta on erittäin tärkeää matkailijan viihtyvyyden ja Tampereen vetovoiman kannalta. Vierailun kaupungin keskustassa tulee jättää sellainen olo, että sitä on kehitetty niin asukkaan kuin vieraankin näkökulmasta, ja että keskustaan tulee mielellään uudelleenkin. Suunnitelma tukeekin tätä monin tavoin. Samoin helppo pääsy keskustaan eri kulkumuodoilla tukee sen palvelutarjontaa ja ylläpitää vetovoimaa.

Paideyhteydet ja sujuva siirtyminen kaukojunista paikallisen joukkoliikenteen tai muiden liikkumismuotojen käyttäjäksi on matkailun etu. Eri lipputuotteiden yhdistäminen entistä helpommaksi digitaalisiksi ostopoluksi on tässä olennaista. Ylipäätään liikennepalvelujen helpon digitaalisen ostamisen mahdollistaminen myös muualta saapuville on tärkeää sekä liikematkustukselle että vapaa-ajan matkailijoita ajatellen. Asemakeskus on luonteva sijainti myös matkailuun soveltuville pyöränvuokrauspalveluille.

Pyöräilylle toivoisimme suunnitelmassa selkeämpää kuvausta. Missä pyöräily on sallittua ja miten se tuodaan katukuvassa esiin niin, että myös täällä vieraileva matkailija kaupunkipyörän satulassa ymmärtää, missä voi ajaa? Näkyvät värikoodit pyörätiellä ja selkeät liikennemerkit ovat ehdottomia.

Sivu 33:

”Tapahtumalippu säilytetään ja sen soveltamista laajennetaan.”

Ehdotamme:

”Tapahtumalippu säilytetään ja sen soveltamista laajennetaan, kohderyhmänä myös liike- ja vapaa-ajan matkailijat”

”Rautatieaseman yhteyteen kehitetään kaikki liikennemuodot yhdistävää solmupiste –multimodaalihuvi, joka kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.”

Rautatieasema on liikennemuotojen tärkein solmupiste Tampereella jo nyt ja vahvistuu sellaisena myös tulevaisuudessa.

Olisikin tärkeää osallistaa myös Visit Tampere sen suunnitteluun tänne suuntautuvan matkailun asiantuntijaorganisaationa.

Yhteistyöterveisin

Jari A.

Jari Ahjoharju

Toimitusjohtaja

CEO

Visit Tampere Oy

Kelloportinkatu 1 B, 33100 Tampere, Finland

tel. +358 (0)400638696

jari.ahjoharju@visittampere.fi

<https://www.linkedin.com/in/jari-ahjoharju-7a23545/>

www.visittampere.fi

Muistithan että Tampere on maailman saunapääkaupunki!!!

<https://visittampere.fi/nae-ja-koe/saunapaakaupunki/>

Visit Tampereen [tietosuojaseloste](#) on päivitetty uuden asiakasrekisterijärjestelmän myötä. Järjestelmä on yhteisrekisteri Tampereen kaupungin ja Business Tampereen kanssa.

Visit Tampere's [privacy policy statement](#) has been updated due to a new customer register management system. The register is shared with City of Tampere and Business Tampere.

Tampereen ylioppilaskunnan lausunto Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2040

Tampereen ylioppilaskunta ja Tampereen ammattikorkeakoulun opiskelijakunta kiittävät mahdollisuudesta lausua opiskelijoiden näkemyksistä Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 (LJS) loppuraportin luonnokseen. Tarkastelemme luonnosta etenkin opiskelijoille merkityksellisten tavoitteiden näkökulmasta. Pidämme tärkeänä, että Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessissa ja lähtökohdissa on tehty kattava taustatyö sekä osallistettu järjestelmällisesti asukkaita ja sidosryhmiä.

Meille opiskelijoille on tärkeää nähdä luonnoksessa opiskelijasukupolven tulevaisuuden huomioivaa ilmastopoliitiikkaa, joka takaa kaupungin olevan hiilineutraali viimeistään vuonna 2030.

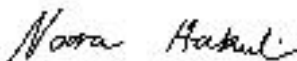
Liikennejärjestelmäsuunnitelman loppuraportin kokonaisuudet ovat selkeitä ja konkreettisia. LJS:n tulee ohjata muuttuvaa kaupunkia panostamaan kestäviin liikkumismuotoihin sekä kehittää kaupunkia saavutettavammaksi kaikille kävelijöille, pyöräilijöille ja apuvälineen kanssa liikkuville. Nämä tavoitteet toteutuvat pääasiassa hyvin. Kaupunkitilan kehittäminen käveltävän kaupungin periaatteiden mukaisesti näkyy hyvin suunnitelman lähtökohtana: keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla. Tämä edellyttää huomion kiinnittämistä jalankulku- ja pyöräilyväylien panostamisessa yhtenäisyyteen, käytettävyyteen ja viihtyvyyteen. Näihin liittyen toivomme, että hankesuunnittelussa otetaan huomioon myös julkisten vessojen, roska-astioiden ja vesipisteiden riittävä määrä kaupunkitilassa. Merkittäväillä jalankulku- ja pyöräilyväylillä liikkumisen tulee olla sujuvaa ja katkotonta. Kävely- ja pyöräilyväylien tulee olla laadukkaita ja hyvin hoidettuja vuoden ympäri.

Liikenneverkot 2040 luvussa esitellään kattavasti keskustan tulevia toimintoja. Meille opiskelijoille on tärkeää, että keskustan sisällä kävelijä on katujen tärkein kulkija, ja autoliikennettä ohjataan pois keskustasta autokehälle sekä maanalaiseen pysäköintiin kaupunkitilan vapauttamiseksi. Pysäköintinormin keventämisessä toivomme, että pysäköintinormista luovutaan keskusta-alueella ja keskeisimpien

joukkoliikennereittien varrella opiskelija-asuntokehteissa. Lisäksi luonnoksessa on selkeästi nähtävissä linjat, miten kaupunki ohjaa keskustan liikenneverkon kehittämistä kestävästä ja toimivana kokonaisuutena. Katujen jäsentelyssä näkyy selkeästi autoliikenteen vähentäminen keskusta-alueella, ja kävelypainotteisten katujen toteutuksessa panostetaan kävelijöiden kokemukseen ja turvallisuuteen. Myös raitiotieverkkoa ja lähijunaliikennettä kehitetään osana opiskelijamyönteistä joukkoliikennejärjestelmää. Kehittämiskokonaisuudet on esitelty kattavasti hankesuunnittelu ja priorisointi osiossa, ja tämä tukee suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Vaikutusten arviointiteemat ovat esitelty selkeästi. Vaikutuksissa meille opiskelijoille tärkeänä huomiona on hienoa nähdä, että suurin osa kohdentuu nimenomaan kestävästi ja kävelijöille saavutettavasti miellyttävään keskusta-alueen elävöittämiseen. Loppuraportin luonnoksessa on pidetty hyvin mukana tulevaisuuden ja älyliikenteen kehittymisen mahdollisuudet sekä kestävästä kehityksen mukaiset ratkaisut. Jatkosuunnittelussa edellytämme hankkeiden toteuttamista tutkimustietoon perustuen, sekä asukkaita ja sidosryhmiä osallistamalla. Toivomme edelleen yhteistyön jatkumista, kutsuja sidosryhmätilaisuuksiin sekä mahdollisuuksia lausua suunnitelmista jo kehitysvaiheessa.

Tampereella 22.4.2024



Noora Hakulinen

runeenjontaja, Tampereen ylioppilaskunta



Julia Väänänen

Puheenjohtaja, Tampereen
ammattikorkeakoulun opiskelijakunta

Lisätietoa lausunnosta:

Anna Löhönen, kaupungista ja yhteiskunnasta sekä kestävästä kehityksestä
vastaava Tampereen ylioppilaskunnan hallituksen jäsen

anna.andersson@trey.fi, 0443610300