

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunginhallitus, § 431, 23.10.2023
Yhdyskuntalautakunta, § 273, 10.10.2023

§ 431

Valtuustoaloite Hämeenkadun ja keskustan alueen elinvoiman palauttamiseksi - Arto Grönroos ym.

TRE:1595/10.00.01/2022

Kaupunginhallitus, 23.10.2023, § 431

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

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

Lisätietoja päätöksestä

Lakiasiaainjohtaja Laura Klami, puh. 040 543 2285, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Arto Grönroosin ym. valtuustoaloite ja yhdyskuntalautakunnan lausunto merkitään tiedoksi.

Lausunto ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Tiedoksi

Arto Grönroos, Ari Vandell

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Yhdyskuntalautakunta, 10.10.2023, § 273

Valmistelijat / lisätiedot:
Ari Vandell

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Arto Grönroosin ym. valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi.

Lausunto ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Perustelut

Arto Grönroos ja aloitteen allekirjoittaneet kymmenen muuta valtuutettua ovat valtuustoaloitteessaan esittäneet Hämeenkadun ja sen lähikatujen elinvoiman palauttamista. Valtuustoaloitteessa ollaan huolestuneita Hämeenkadun ja keskustan alueen elinvoiman katoamisesta sekä ihmisten ja liikenteen suuresta vähentymisestä alueella. Valtuustoaloitteen mukaan yrittäjät kertovat, että Hämeenkadun ja lähikatujen elinvoiman parantamiseksi ei riitä vain yhden kesäkuukauden aktivoiminen, vaan väkeä ja asiakkaita pitää saada myös 11 kuukauden ajaksi.

Valtuustoaloitteen mukaan Hämeenkatu ja sen lähikadut ovat menettäneet asiakkaita ja ostovoimaa muualle. Näitä alueita ovat mm. Lielahden alue lännessä, Sammonkatu idässä ja Lempäälän Ideapark etelän suunnassa. Valtuustoaloitteen mukaan syynä on vaivaton saavutettavuus ja helppo ilmainen pysäköinti. Valtuustoaloitteen johtopäätöksenä on, että siellä missä ovat autot, siellä ovat myös ihmiset.

Valtuustoaloitteessa todetaan lisäksi, että katujen kaventaminen ja ajoreittien sulkeminen on lopetettava sekä keskustan maanpäällisten pysäköintipaikkojen säilyttäminen ja lisääminen on turvattava. Hämeenkadun aktivointi entiselle tasolle tarkoittaa myös penkkariajelujen ja muiden kulkueiden palauttamista Hämeenkadulle.

Hämeenkadun autoliikenteen määrät olivat ennen 30.6.2014 alkanutta kadun itäpäähän joukkoliikennekatukokeilua vuorokausitasolla 7 000–12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuonna 2022 autoliikenteen määrä oli Hämeensillalla n. 3 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne koostui joukkoliikenteestä, takseista ja huoltoliikenteestä. Henkilöautoliikennettä Hämeenkadulta on siis poistunut keskimäärin noin 7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Jos oletetaan, että joka toisessa henkilöautossa olisi kuljettajan lisäksi matkustaja, niin vuorokauden aikana Hämeenkadulla olisi kymmenen vuotta sitten ollut noin 11 300 henkilöautomatkustajaa.

Tarkastelujaksolla 6/2022–6/2023 Hämeenkadulla oli vuorokaudessa n. 60 000 bussi- ja raitiovaunumatkustajaa, 25 000 jalankulkijaa, 2 500 polkupyöräilijää sekä 2 000 sähköpotkulautailijaa. Kaikkia yhteen laskien siis lähes 90 000 ihmistä liikkui vuorokaudessa Hämeenkadulla. Suhteutettuna henkilöautolla matkustavien vähenemään luku on suuri. Lisäksi on huomioitava, että Hämeenkadulla pysäköintipaikkojen määrä oli vähäinen ja henkilöautoliikenteestä merkittävä osa oli läpiajoliikennettä.

Kävelijöiden määrä laski Hämeenkadulla 2018–2020 raitiotien rakentamisen aiheuttamien mittavien rakennustöiden ja vuoden 2020

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

maaliskuussa alkaneen pandemian takia. Kävelijämäärät ovat kuitenkin olleet vuosina 2021–2023 voimakkaassa kasvussa lähestyen jo viime vuosikymmenen puolivälin lukuja. Myös joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet viime vuosina voimakkaasti. Keskustan kävijämääriin on vaikuttanut myös kaupan murros ja nettikaupan voimakas muutos, toimistotyötä tekevien etätyön merkittävä yleistyminen, verkkokaupan tavarajakelujärjestelmien kehitys osaksi lähikauppojen palveluja sekä aikaisemmin keskustahakuisten julkisten, puolijulkisten ja yksityisten palvelujen erittäin nopea digitalisaatio. Ihmiset eivät tule keskustaan pelkän asioinnin takia samassa määrin kuin vielä 5–10 vuotta sitten. Sen sijaan enenevässä määrin Tampereen keskustaan tullaan viettämään vapaa-aikaa eri muodoissa.

Tampereen keskustan asiointitutkimus tehtiin vuonna 2021.

Asiointitutkimuksella haluttiin tarjota keskustan kehittäjille uudenlaista tutkimustietoa keskustassa käynneistä, asioinnista ja liikkumisesta. Tutkimusidean taustalla oli Helsingissä vuonna 2019 toteutettu vastaava selvitys. Asiointitutkimuksella haluttiin selvittää, miksi Tampereen keskustaan tullaan, millä keskustaan tullaan, paljonko rahaa keskustasoiinnilla käytetään ja kuinka usein keskustassa käydään. Lisäksi haluttiin selvittää kaupunkiseudun asukkaiden näkemyksiä keskustasta asiointi- ja liikkumisympäristönä sekä arvioita, miten keskustan kehittämistoimet vaikuttaisivat keskustakäyntien määrään tai kestoon. Eryiskysymyksinä pyrittiin selvittämään syitä olla asioimatta keskustassa sekä sitä, mikä saisi keskustassa harvoin käyviä käymään useammin. Tutkimus aloitti uudenlaisen liikkumista ja kulutusta yhdistävän tiedonkeruusarjan. Tarkoituksena on toistaa tutkimus 2–3 vuoden välein, ja seuraavan kerran tutkimus toteutetaan keväällä 2024. Ensimmäinen tutkimuskerta ajoitettiin aikaan juuri ennen raitiotieliikenteen käynnistymistä ja kannen areenan valmistumista. Koronapandemian aikana toteutettu tutkimus tarjosi mahdollisuuden selvittää koronapandemian vaikutuksia ihmisten liikkumiseen, asiointiin, etätyöhön ja -opiskeluun sekä verkkokauppaan ja -asiointiin. Tutkimus perustui verkkokyselyyn toteutettuun asukaskyselyyn, vastausten tilastotieteelliseen analysointiin sekä tulosten arviointiin tutkimusta varten koottujen tai hankittujen tausta-aineistojen valossa. Vastaajina oli edustava otos Tampereen kaupunkiseudun asukkaita. Tausta-aineistoina käytettiin eri kulkutapojen liikennemääriä ja matkapuhelindataan perustuvia kävijämääriä keskustassa, keskustan seurantajärjestelmää sekä yritysten liikevaihtotietoja ja keskustan elinvoimalaskentaa.

Valtaosa kävi Tampereen keskustassa ainakin muutaman kerran edellisen vuoden aikana, keskustassa asuvat viikoittain. Keskustassa käynnin syynä oli useimmin ostokset sekä ravintola- ja hyvinvointipalvelut. Kävelijät ja joukkoliikennematkustajat, keskustassa asuvat, eläkeikäiset ja nuoret kävivät keskustassa useammin kuin muut. Naiset kävivät useammin ostoksilla, miehet tapahtumissa. Keskustassa käynnit ja keskustan liikennemäärät vähenivät koronan vuoksi. Voimakkaimmin korona vähensi tapahtumia.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Suurimmat vuosikulutusmäärät kertyivät jalankulkijoille, joilla kertakulutus oli pienempi, mutta asiointikäyntejä usein. Autoilijoilla taas oli päinvastoin: kertakulutus oli suurempi, mutta vuosikulutus vähäisin, koska käyntikertoja keskustassa oli vähiten. Tampereen keskustaan suuntautuvasta kokonaiskulutuksesta 36 % kulki kävellen, 29 % autolla, 27 % joukkoliikenteellä ja 9 % polkupyörällä. Asiointimatkoja kävelevien osuus vastaajista oli vain viidennes, mutta he toivat yli kolmanneksen keskustan kokonaiskulutuksesta. Keskustan kokonaiskulutuksesta kävelijöiden osuus on suurimmillaan päivittäistavaraostoksissa, pyöräilijöiden tapahtumissa, joukkoliikenteen kahvila- ja ravintolapalveluissa sekä autoilijoiden erikoistavarakaupassa sekä harrastus- ja hyvinvointipalveluissa.

Myönteisimmät arviot Tampereen keskustalle annettiin joukkoliikenneyhteyksistä ja mahdollisuudesta hoitaa monta asiaa samalla matkalla. Myös kauppojen ja muiden palveluiden aukioloaikoja, lyhyitä välimatkoja sekä kauppojen ja palveluiden määrää ja monipuolisuutta pidettiin hyvinä. Kielteisimmät arvosanat saivat pysäköinnin hinta, auton pysäköintimahdollisuudet sekä autoliikenneyhteydet. Asiointialueen valintaan vaikuttivat eniten mahdollisuus hoitaa monta asiaa samalla matkalla, hintataso sekä kauppojen ja muiden palveluiden määrä ja monipuolisuus. Lisäksi arvostettiin hyviä kävelyolosuhteita, lyhyitä välimatkoja ja mahdollisuutta nopeaan asiointiin. Näistä Tampereen keskusta sai hyvät arvosanat hintatasoa lukuun ottamatta. Harvoin Tampereen keskustassa asioimista perusteltiin eniten sillä, että muut asiointipaikat ovat lähempänä kotia.

Keskustakäyntien määrää tai kestoa lisäisi vastaajien mielestä eniten yleisen siisteyden ja viihtyisyyden parantaminen, nopean asioinnin kadunvarsipysäköinnin lisääminen sekä tilan lisääminen kävelylle ja oleskelulle. Viihtyisyyttä ja tilaa oleskelulle korostivat naiset, muut kuin autoilijat ja 25–34-vuotiaat. Autoilijat ja kehyskuntalaiset taas painottivat pysäköintipaikkoja.

Asiointitutkimuksen tulokset auttavat Tampereen kaupunkia ja muita keskustan toimijoita kehittämään keskustan asiointiympäristöä entistäkin paremmaksi, elävämmäksi ja elinvoimaisemmaksi. Huhtikuussa 2021 toteutettu tutkimus kuvaa asiointia ja liikkumista koronapandemian aikana, ennen raitiotietä ja Kannen areenaa. Tampereen keskustaa pidetään jo nykyisin hyvänä asiointipaikkana. Jopa koronapandemian aikana kaupunkiseudun asukkaat kävivät Tampereen keskustassa erittäin paljon, keskustassa asuvat viikoittain ja kehyskunnistakin kuukausittain. Ihmiset tulevat mielellään Tampereen keskustaan, koska voivat hoitaa monta asiaa samalla reissulla. Tampereen keskustan valikoitumiseen asiointiympäristöksi vaikuttavat myös kauppojen ja palveluiden runsaus ja monipuolisuus sekä aukioloajat. Erikoiskaupan hyvä tarjonta vetää asiakkaita Tampereen keskustaan kauempaakin. Kauppahalli, torit ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

markkinat houkuttelevat asiakkaita omaleimaisella tunnelmalla. Tätä asointiympäristön monipuolisuutta ja moniarvoisuutta kannattaa edelleen edistää Tampereen keskustan menestystekijänä.

Keskustaan saavutaan asioimaan kaikilla kulkutavoilla, riippuen siitä mistä ja kuinka kaukaa tullaan. Suurin osa keskustassa asuvista liikkuu kävellen ja yli puolet kauempaa eri kulkuvälineillä saapuvistakin kävelee perille päästyään paikasta toiseen. Tulos suhteellisen tasaisesti kaikilla kulkumuodoilla keskustaan virtaavasta kulutuksesta tukee keskustan kehittämiselle aiemmin asetettuja strategisia tavoitteita. Näiden mukaan keskustan tulee olla kaikilla kulkumuodoilla hyvin saavutettava, ensisijaisesti kävelijän ehdoilla kehitettävä ja kooltaan kompakti kaupungin ydin. Keskustassa harvoin tai ei koskaan käyvät asioivat Tampereen keskustan sijaan lähempänä kotiaan. Useimmat heistä liikkuvat enimmäkseen autolla, joten vähäisen keskusta-asioinnin perusteluissa korostuivat luonnollisesti autoilun ja pysäköinnin näkökulmat. Myös keskustassa käyneet antoivat heikoimmat arviot autoliikenteen yhteyksille ja pysäköinnille. Raitiotieteyömaiden valmistuttua on hyvä kertoa uudistuneen keskustan ajoreiteistä ja pysäköintipaikoista sekä lisätä toimia pysäköintipaikan löytämisen helpottamiseksi.

Keskustan elinvoima ja elävyys perustuvat ihmisiin. Mitä enemmän ihmisiä keskustassa liikkuu ja mitä pitempään he keskustassa viiptyvät, sitä enemmän siellä on ostovoimaa. Elinvoimaa kaupungin ytimeen tuovat sekä keskustan asukkaat että siellä vierailevat. Keskustassa asuvat ovat tärkeä asiakasryhmä erityisesti päivittäistavarakaupalle sekä kahviloille ja ravintoloille. Keskustan elinvoiman ja palvelutarjonnan kehittämiseksi asukaspohjaa kannattaa edelleen vahvistaa täydennysrakentamalla sekä luomalla paikkoja uudelle asuntorakentamiselle keskustan läheisyydessä tai hyvien kulkuyhteyksien päässä. Keskustan asukkaiden lisäksi monet tulevat kauempaakin keskustaan varta vasten vain oleskelemaan ja viettämään vapaa-aikaa. Tutkimuksen mukaan keskustassa kävijät arvostavat viihtyisää ja turvallista kävely-ympäristöä, keskustan lyhyitä välimatkoja ja tunnelmaa. He toivovat keskustaan lisää oleskelupaikkoja sekä parannuksia viihtyvyyteen ja siisteyteen. Keskustaa asointiympäristönä kannattaa kehittää tältä pohjalta, inhimillinen näkökulma huomioon ottaen ja ihminen keskiössä.

Tampereen keskusta 2040 -kehittämisohjelman päivitys hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 29.5.2023. Keskustan kehittämisen tilannetta on käsitelty laajasti. Päätöksen liitteenä ovat vuonna 2023 valmistuneet keskustan elävyyssindeksiselvitys sekä elinvoimalaskennan tulokset. Keskustan elinvoiman seuranta on jatkuvaa ja sen muutoksiin pyritään myös reagoimaan.

Keskustan elävyyssindeksiselvitys, jossa vertailtiin vuosia 2019 ja 2022, valmistui keväällä 2023. Keskustan elävyyssindeksi kertoo luotettavien matkapuhelindataan perustuvien analyysien pohjalta mm. kuinka paljon

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

ihmisiä liikkuu kaupallisessa keskustassa, kuinka kauan he viettävät siellä aikaa, mistä he tulevat keskustaan, mihin kellonaikaan ihmisiä on eniten liikkeellä ja miten eri viikonpäivät eroavat ihmisten käyttäytymisessä. Keskustan käyntimäärä oli vuonna 2022 noin 47,1 miljoonaa, joka oli vielä 8,7 miljoonaa pienempi kuin vuonna 2019. Asioinneissa vuoden 2022 määrä oli noin 27,1 miljoonaa, joka oli 5,0 miljoonaa pienempi kuin vuonna 2019. Kokonaisviipymien tuntimäärä vuodesta 2019 vuoteen 2022 on laskenut 5 % ja asiointiviipymätunnit ovat laskeneet vastaavasti 23 %. Keskustan viipymät painottuvat niin arkisin kuin lauantaisinkin lyhyisiin viipymiin, ja lauantai on menettänyt asemaansa asiointipäivänä. Tampereen keskustan käynti- ja asiointimäärien muutokset heijastelevat yleistä käyttäytymisen muutosta, jossa keskustaan tullaan harvemmin ja siellä vietetään vähemmän aikaa kuin aikaisemmin.

Tampereen keskustan kaupallista elinvoimaa on seurattu vuodesta 2015 alkaen, vuodesta 2017 alkaen keväisin ja syksyisin eli kahdesti vuodessa. Tampereen keskustan kaupallinen elinvoimaluku kuvastaa ydinkeskustan kivijalkaliikkeiden, tavaratalojen ja kauppakeskusten tilaa ja elinvoimaisuutta koko ostos- ja asiointikeskustaa kuvaavana kokonaisuutena. Valtakunnallisissa vertailuissa Tampereen keskusta on sijoittunut hyvin koko mittaushistorian ajan. Ratinan kauppakeskuksen valmistuttua vuonna 2018 elinvoimaluku oli hetkellisesti ylikorkealla, mutta palautui nopeasti normaalina pidettävälle tasolle. Koronapandemian ja ratikkatyömaiden aikana elinvoimaluvussa oli lievää hiipumaa, mutta huomattavasti vähemmän kuin maamme kaupunkikeskustoissa keskimäärin. Tampereen keskustan liike-elämä kokonaisuutena selvisi vaikeista vuosista hyvin, erityisesti kun otetaan huomioon keväällä 2023 selvitetty matkapuhelindatapohjainen tieto siitä, että keskustakäyntien ja asiointien määrät eivät ole vielä läheskään palautuneet pandemiaa edeltävälle tasolle. Elinvoimaluvun nousua yli tavoitellun arvon 4 voi pitää realistisena, mikäli keskustan asukasluku, työpaikkamäärät sekä matkailu- ja tapahtumatuotanto kasvavat oletetusti ja keskustan saavutettavuus paranee.

Keskustan pysäköintipaikkamäärät ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana lisääntyneet Tammerkosken itäpuolella mm. Ratinan kauppakeskuksen valmistumisen myötä, mutta länsipuolella muutos on ollut vähäistä. Katutilaan pysäköintipaikkoja ei ole mahdollista lisätä, sillä keskustassa on rajallinen määrä katutilaa ja se pitää pystyä jakamaan erilaisten käyttäjäryhmien välillä. Keskustassa tulee olemaan jatkossakin lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä, mutta on todennäköistä, että kadunvarsipysäköintiä siirretään pysäköintilaitoksiin maanalaisen parkiston toteutuessa. Keskustan tulevaisuuden liikennejärjestelyjä suunnitellaan parhaillaan käynnissä olevassa keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Katutilojen tilanjaon suunnittelu tulevaisuuden liikennetarpeita varten on yksi liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisiä tehtäviä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Hämeenkadun aktivointi penkkariajelujen ja kulkueiden avulla on raitiotien toiminnan kannalta haastavaa. Erilaiset tapahtumat Hämeenkadulla aiheuttavat merkittäviä viiveitä ja tilapäisjärjestelyjä joukkoliikenteelle. Raitiotieliikenteestä aiheutuu myös haasteita tapahtumien turvallisuudelle. Kaikki ennakoitavissa olevat tilaisuudet tulisi jatkossa järjestää muilla reiteillä, kuten Hämeenpuistossa tai esim. Kauppakadulla.

Tampereen keskustan vetovoima ja elinvoima on maamme muita kaupunkeja parempi. Toukokuussa 2023 Elävät Kaupunkikeskustat ry:n tekemässä valtakunnallisessa vertailussa Tampere oli ylivoimainen ykkönen. Silti keskustan elinvoiman parantaminen on jatkossakin erittäin tärkeää. On myös tärkeä tunnistaa kenelle tulevaisuuden keskustaa kehitetään.

Keskustan kehittämisohjelmaan on listattu lukuisia kehittämistoimenpiteitä, joita edistetään Viiden tähden keskusta - kehitysohjelman ja Kaupunkiympäristön palvelualueen yhteistyössä. Strategisesti merkittävimpiä keskustan elävyyden, elinvoiman ja kaupallisen elinvoimaisuuden ylläpitäjiä ja vahvistajia ovat keskustan saavutettavuuden parantaminen kaikilla kulkumuodoilla, suunnitellun maanalaisen pysäköintijärjestelmän rakentaminen, asukasohjan vahvistaminen, keskustaan sopivien työpaikkojen määrän kasvattaminen sekä tapahtumien, matkailun ja vapaa-ajan palvelujen kehittäminen. Näissä asioissa Tampereen kaupunki toimii aktiivisesti ja kaupunginhallituksen hyväksymän Tampereen keskusta 2040 - kehittämisohjelman mukaisesti.

Tampereen keskusta 2040 -kehittämisohjelman mukaisesti kaupunki vahvistaa määrätietoisesti keskustan asukasohjaa ja sitä kautta asiakasohjaa ja ostovoimaa Hämeenkadulla ja muualla ydinkeskustassa. Keskustan asukasohjan kasvutavoite aikavälillä 2023-2040 on +11 807 uutta asukasta eli keskimäärin 656/vuosi. Asukas- ja asiakasohjaa vahvistetaan luomalla kokonaan uusia asumisen alueita keskustan osaksi (esimerkit Ranta-Tampella ja Viinikanlahti) sekä edistämällä täydennysrakentamista suunnittelu-, kehittämis- ja asemakaavamuutoshankkein (esimerkit Tammela, Amuri, Koukkuniemi-Rauhaniemi, Läntinen keskusta sekä täydennysrakennettavat yksittäiset kaupungin omistamat ja myös yksityiset korttelit ja tontit) sekä maapolitiikan kannustimien keinoin. Tampereen kaupunki edistää keskustan kaupallisen elinvoimaisuuden kehittämistä myös ns. kolmikantasopimuksen pohjalta, yhteistyössä kiinteistönomistajien, yritysten ja Tampere Tunnetuksi ry:n kanssa.

Lausunto on laadittu liikennesuunnittelu-palveluryhmän ja strateginen hankekehitys -palveluryhmän yhteistyönä.

Tiedoksi

kh

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§431

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.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)