



Tampere



Mahdollisuudet matkakaketjujen mallikaupungiksi

Kaupunki ja elämä

Kaupunki syttyi hehkulampun myötä

Ruotsin kuningas Kustaa III perusti Tampereen vuonna 1779 teollisuuden, käsityön ja kaupan keskuksiksi. Sysäys Suomen ensimmäiseksi teollisuuskaupungiksi tapahtui 1820-luvulla, kun skotlantilaissyntyinen James Finlayson perusti Tampereelle puuvillatehtaan. Myöhemmin 1850-luvulla Tampereelle alkoi kehittyä myös muuta suurteollisuutta ja samalla Tammerkosken rantaan alkoi rakentua punatiilisiä tehdasrakennuksia pitkin savupiippuineen. Koski onkin ollut historiansa aikana merkittävä käyttövoiman tuottaja alueen teollisuuslaitoksille. Vuonna 1882 Finlaysonin tehdas salissa syttyi sähkövalo, joka sai virtansa Tammerkoskesta.

Runsaan kahden vuosisadan aikana Tampereesta on rakentunut Suomen kolmanneksi suurin kaupunki 213 000 asukkaan väkiluvullaan. Kaupunki sijaitsee kahden järven, Näsijärven ja Pyhäjärven, kannaksella. Kaupungin jakaa kahtia pohjois-etelä-suunnassa virtaava Tammerkoski. Tampereella on yhteensä seitsemän naapurikuntaa, ja yhdessä ne muodostavat Tampereen kaupunkiseudun, jonka väkiluku on lähes 350 000 asukasta.

Ainutlaatuinen ja vetovoimainen keskusta

Tampereen keskusta on yksi Suomen kauneimpia. Tammerkoski vanhoine teollisuusrakennuksineen henkii kaupungin historiaa ja on samalla persoonallinen osa kaupunkia. Näkymät Hämeensillalta, Satakunnansillalta ja Patosillalta ovat vertaansa vailla, ja kaupungissa on tehty hyvää kehitystyötä maiseman säilyttämiseksi ja parantamiseksi. Tammerkosken rantoja on rakennettu viime vuosina entistä viihtyisämmiksi, ja suunnitelmissa on kehittää rantojen käyttöä edelleen. Finlaysonin ja Tampellan vanhat teollisuusrakennukset ja korttelit on saneerattu tyylikkäästi uusio- käyttöön.

Tampereella on monipuolinen tarjonta eri toimintoja, mikä lisää keskustan vetovoimaa. Kaupunki on tunnettu runsaasta kulttuuritarjonnastaan, ja viime vuosina erilaisia kaupunkitapahtumia on järjestetty yhä enemmän. Tapahtumat ovat saaneet suuren suosion ja kiitosta kaupunkilaisilta. Liike-elämää on aktiivisesti pyritty edistämään, ja sen tulevaisuutta Tampereen seudulla on tarkasteltu esimerkiksi Kaupan kasvuvision 2020 -työn puitteissa. Kaupungin vetovoimaisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi on perustettu yhteenliittymä, jossa on kaupan, kiinteistöjen ja kaupungin edustus.



Matalaresoluutioinen versio!

Tampereen keskustan puistokävely

LÄNTINEN REITTI

- 1 Kirjastonpuisto
- 2 Wilhelm von Nothbeckin puisto
- 3 Näsinspuisto
- 4 Häränpuisto
- 5 Pyynikin kirkkopuisto
- 6 Nalkalantori

Kävelyn pituus noin 1,8 km, kävely-aika noin 30 min.

ITÄINEN REITTI

- 7 Verkatienpuisto
- 8 Koskipuisto
- 9 Työpuisto
- 10 Aleksandra Silhasen puisto
- 11 Otso Gustafssonin puisto
- 12 Herranmäki
- 13 Tuomiokirkonpuisto
- 14 Tammerpuisto

Kävelyn pituus noin 2,3 km, kävely-aika noin 40 min.

Muita tutustumisen arvoisia kohteita:

- 15 Sorsapuisto
- 16 Pyynikki
- 17 Emil Aaltonen puisto

Kartan painopainokset: Painotalo-Liikenne Oy 2008
 Julkaisu- ja kartta: Tampereen kaupunki
 Kuvat: Tampereen kaupunki/Sami Helenius

VEISTOKSET JA MUISTOMERKIT REITIN VARRELLA:

- 1 Joutsenet, Jussi Mäntynen, v. 1928
- 2 Runoilija ja muusa, Aleksis Kiven muistomerkki, Wäinö Aaltonen, v. 1928
- 3 Kirkonkallion muistomerkki, Chapiro v. 1830-40
- 4 Näsinkallion suihkokuva, Fredriksson v. 1917
- 5 Kanan hoidonkirkon muistomerkki, Yrjö Lipola, v. 1940
- 6 Alilavita, ympäristöalderer, Alaric Lempi, v. 1995
- 7 Minna Castrénin muistomerkki, Antti Leppänen, v. 1951
- 8 Tuulinen Heikki Vaino, v. 1981
- 9 Hämeenpuiston graffititunneli, v. 1997
- 10 Vapauden puisto, Viktor Jansson, v. 1921
- 11 Kevät, Richard Rautalin, v. 1931
- 12 Eino Sukari Yrjö-Koskisen rintakuva, Eero Kauppinen, v. 1938
- 13 Sara, Wäinö Aaltonen, v. 1963
- 14 Painsenpalka, Yrjö Lipola, v. 1940
- 15 Vihervuoksuunmäkeä sotiaan muistomerkki, Antti Tukimäen, v. 1951
- 16 Tampere-veistos, Richard Rautalin, v. 1924
- 17 Ilmavoimien ensimmäisten kuolokuhrien muistokivi ja lintu, v. 2004
- 18 Maito ja pöllö, Antero Koskima, v. 2006
- 19 Kultakirkko, Matti Heikkilä, v. 1953
- 20 Vuorineuvos Emil Aaltonen muistomerkki, Raimo Urtanen, v. 1969
- 21 Ialvitintun muistomerkki, Kauko Salmi, v. 1969
- 22 Tanssiva rytti, Richard Rautalin, v. 1949
- 23 Oseustöiminnan muistomerkki, Wäinö Aaltonen, v. 1950

1
 Tampereella kaupunkielämään tutustumiseksi ja kävelyn edistämiseksi on luotu puistokävelyreitti, joka kulkee keskustan merkittävimpien kävelyalueiden läpi. Reittiä markkinoidaan karttapohjaisena esitteenä, jossa kohteet on myös lyhyesti esitelty.

Visio

Tampereella joukkoliikenteen liityntämahdollisuuksia parantamalla olisi mahdollista päästä kansainvälisen tason matkaketjukaupungiksi.

Tampere virtaa

Tampereen kaupunkistrategian nimeksi on annettu Tampere virtaa, joka kuvaa kaupungissa kulkevaa vettä sekä samalla myös ihmisten, talouden, tiedon ja luovuuden virtaa. Kaupunkistrategia on laadittu vuonna 2009, ja sen aikajänne ulottuu vuoteen 2020 asti. Sen neljä päätavoitetta ovat kuntalaisten hyvinvoinnin lisääminen, elinvoimaisuuden parantaminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä kaupungin johtaminen kokonaisedun näkökulmasta. Kaupungissa on laadittu monia muitakin strategioita, kuten Kevyen liikenteen kehittämissuunnitelma vuosille 2008–2012 ja MAL-aiesopimus vuonna 2011. Keskusta-alueelle on laadittu oma kehittämissuunnitelma, joka sisältää 57 toimenpidettä keskustan kehittämiseksi. Kuitenkin Tampereelta puuttuu selkeä visio kaupunkielämän kehittämiseksi, joka luo pohjan erityisesti keskustan kehittämiselle. Kaupungille suositellaan konkreettisen vision laatimista, jossa määritellään tavoitteet kaupunkielämän parantamiselle sekä kestävä liikunnan edistämiseksi.

Tavoitteeksi kansainvälisen tason matkaketjut

Tampereen nauhamainen ja tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa tehokkaan ja houkuttelevan joukkoliikennetarjonnan, joka on Tampereella Suomen kärkitasoa. Kaupunki on käynnistämässä raitiotien yleissuunnitelman, joten isoja askeleita ollaan ottamassa joukkoliikenteen edistämiseksi. Tampereella on potentiaalia kehittyä kansainvälisen tason "matkaketjukaupungiksi". Tulevaisuudessa voisi ensisijaisesti kehittää joukkoliikenteen korkeatasoista saavutettavuutta kävellessä ja pyörällä, nopeita runkolinjayhteyksiä asuinalueilta keskustaan, laadukkaita vaihtoyhteyksiä joukkoliikennevälineestä toiseen sekä hyvää liityntäpysäköintijärjestelmää henkilöautoille sisääntuloteiden varsilla. Eurooppalaisia mallikaupunkeja ovat muun muassa Strasbourg Ranskassa ja Freiburg Saksassa, joista Tampere voisi hakea parhaita käytäntöjä.

2

Kuntalaisten hyvinvoinnin lisääminen ja kaupungin elinvoimaisuuden parantaminen kuuluvat Tampereen kaupunkistrategian päätavoitteisiin. Viihtyisien kävelyalueiden ja sujuvien kävely-yhteyksien luominen tukee tavoitteita. Tammerkosken rantojen viihtyisyyden parantaminen on ollut tuloksekasta viimeisten vuosien aikana.

3

Strasbourg'n joukkoliikenteessä on panostettu erityisesti hyvään liityntään, joka mahdollistaa sujuvat matkaketjut. Merkittävimpien joukkoliikennevälineiden yhteydessä on korkeatasoiset auto- ja pyöräpysäköintimahdollisuudet ja lisäksi vaihto joukkoliikennevälineestä toiseen on helppoa.



Matalaresoluutioinen versio!

Maankäyttö

Kaupunkirakennetta on eheytetty

Maankäyttö Tampereella on melko hajaantunut, mutta kaupungissa on tehty edistyksellistä työtä maankäytön eheyttämiseksi. Edellytyksiä yhdyskuntarakenteen täydentämiselle on luotu jo 1990-luvulla, jolloin uudistettiin kantakaupungin yleiskaava. Uusia asuntoja saatiin lähes 13 000, mutta kasvun jatkuessa uusia kohteita tarvitaan edelleen lisää. Syksyllä 2008 käynnistettiin EHYT-hanke, jonka tavoitteena oli etsiä asuntorakentamiseen soveltuvia alueita täydentämällä ja jatkamalla olemassa olevaa kaupunkirakennetta. EHYT – Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella -raportti julkaistiin kesällä 2011. Siinä on otettu huomioon muun muassa väestön, työpaikkojen ja palveluverkkojen kehitys sekä rakentamisen toteutuminen ja tehokkuus. Hankkeen yhteydessä kaupunkialueelle määritettiin jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeet, joita hyödynnettiin täydennysrakentamisen kohdentamisessa. Tavoitteena oli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi kohdistaa täydennysrakentaminen jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille. Eri kaupunginosille on annettu selkeät tavoitteet ja toimenpiteet, miten yhdyskuntarakennetta tullaan eheyttämään ja minkälaisia liikenneverkon kehittämistarpeita täydennysrakentaminen edellyttää. Selvityksessä on määritelty myös maisema-alueet ja kaupungin kattava viherverkko.

Vuonna 2010 Tampereen kaupunkiseudun kunnat hyväksyivät seudullisen rakennemallin, jonka aikajänne ulottuu vuoteen 2030. Sen tavoitteena on tukea seudullista kaupunkirakenteen kehittymistä ja vastata kasvavan asukas- ja työpaikkamäärän asettamiin haasteisiin tasapainoisesti. Tampereen kaupunkiseudun rakennemallissa pyritään yhdistämään kolmen erilaisen kaupunkirakennemallin parhaat puolet. Näitä ovat tiivistyvä, joukkoliikennekäytäviin tukeutuva sekä monikeskuksinen kaupunkiseutu. Rakennesuunnitelmassa on varauduttu siihen, että vuoteen 2030 mennessä Tampereen seudun väkiluku kasvaa 90 000 asukkaalla, joista noin 50 % sijoittuu Tampereen alueelle. Tampereen alueella kolmannes uudesta asumisrakentamisesta sijoittuu nykyisen kaupunkirakenteen sisälle ja loput uusille asuinalueille.

4 Tampereen läpi kulkeva Tammerkoski muodostaa estevaikutuksen, mutta toisaalta rantojen laadukas rakentaminen edistää vetovoimaisen kaupunkiympäristön luomisen. Pyöräilyä ja kävelyä on priorisoitu rakentamalla Tammerkosken yli siltoja vain pyöräilijöiden ja kävelijöiden käyttöön. Kuvassa Laukonsilta, joka yhdistää Ratinan rannan asuinalueen keskustaan.

Tampere on rakentunut vesistön äärelle, mikä on tarjonnut hyviä mahdollisuuksia kaupungin viihtyisyyden parantamiseksi. Molemmiin puolin keskustaa on järvi, ja kaupungin läpi virtaa Tammerkoski. Ranta-alueita on hyödynnetty kaupungissa hyvin, ja uudet suunnitelmat tukevan entisestään vesistön käytön parantamista. Kosken rannat on rakennettu viihtyisiksi, ja ihmiset viettävät siellä paljon aikaa. Suunnitteilla on kosken yli uusia kävelysilloja, jotka lisäävät keskustan vetovoimaisuutta ja saavutettavuutta entisestään. Arboretum ja Pyykin rannat Pyhäjärven puolella ovat suosittuja kohteita. Niiden väliin on rakennettu uusi asuinalue Ratinan ranta, joka yhdistyy Laukonsillan kautta keskustaan. Näsijärven maisemissa on muun muassa Kaupin urheilupuisto, ja muuallakin kaupungissa virkistysreittejä on rakennettu rantamaisemiin. Vuonna 2008 laadittiin kevyen liikenteen reittitarkastelu keskustasta länteen ja siinä esitettiin kehitettäväksi Pyhäjärven rantoja kiertävä reitti välille keskusta–Villilä ja Näsijärven rantareitti välille Onkiniemi–Lielähti, josta parhaillaan laaditaan rakennussuunnitelmaa välille Onkiniemi–Santalähti.



Henkilöauto- ja joukkoliikenne

Luovia ajatuksia keskustan kehittämiseksi

Tampereen sijainti on valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta keskeinen. Tampere on junalla saavutettavissa kaikkialta Suomesta, ja rautatieasema on tärkeä henkilöliikenteen keskus Suomessa. Tampere-Pirkkalan lentoasemalta lähtevien suorien kansainvälisten lentojen määrä on lisääntynyt 2000-luvulla, joten aseman merkitys on viime vuonna kasvanut ja kehityssuunta on edelleen nouseva. Tällä hetkellä Tampere-Pirkkala on matkustajamäärin mitattuna Suomen kolmanneksi suurin lentoasema.

Keväällä 2011 tehdyssä pyöräilyn ja kävelyn olosuhdekyselyssä kaupunkilaiset antavat paljon negatiivista palautetta autoliikenteen määrästä keskustassa. Heidän mukaansa kaupunki on suunniteltu autoille eikä ihmisille. Kyselyyn vastanneet toivoivat autoliikenteen rajoittamista keskustassa, jotta melu ja saasteet vähenevät sekä odotusajat liikennevaloissa lyhenevät. Tampereella monet virkamiehet ja päätöksentekijät tiedostavat olemassa olevat ongelmat ja ovat vaikuttaneet myönteisesti siihen, että kaupunki kehittyisi kansainväliseen tapaan kestävästi. Keskustan elinvoimaisuuden varmistamiseksi perustettiin muutama vuosi sitten ideatyöryhmä, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus Tampereen keskustan kehittämiseksi. Keskustelun ja pohdinnan pohjaksi tarkoitettu ehdotus luovutettiin pormestari Timo P. Niemiselle joulukuussa 2008. Ehdotuksen aikajänne ulottuu 2030-luvulle. Työtä on jatkettu, ja helmikuussa 2011 hyväksyttiin keskustan kehittämissuunnitelma, joka sisältää 57 erilaista toimenpidettä keskustan kehittämiseksi.

Autoliikenteen uudelleenohjausta tarvitaan keskusta-alueella. Kesällä 2011 kaupunki käynnisti keskustan liikennesuunnitelman laatimisen, jossa määritellään keskustan liikenteellinen visio vuodelle 2030 sekä visiota tukevat strategiat ja niiden toteuttamiseen tarvittavat toimenpiteet. Suunnitelmassa on tavoitteena määrittää keskustan kehä ja sen sisälle muodostettavat lohkot. Autoliikenteen ohjaaminen kehätielle mahdollistaa henkilöautoliikenteen läpiajon estämisen keskustan kehän sisällä, mikä tulee olla keskeisenä päämääränä. Myös selkeä ohjaus kehätieltä pysäköintitaloihin on tärkeää. Keskustan liikenneverkkoa tulee kehittää määrittämällä katujen hierarkiataso ja käyttötarkoitus sekä suunnittelemalla rakenteelliset ratkaisut niiden pohjalta. Liikenneverkkosuunnitelman lisäksi Tampereen keskustassa on meneillään useita suuria liikennehankkeita, kuten Rantaväylän tunnelihanke, Ratapihankadun rakentaminen, Viinikan liittymän kehittäminen, kaupunkiraitiotiehanke sekä keskustan maanalaisen pysäköintiverkoston kehittäminen, jonka yhtenä osana on Hämeenkadun alle rakennettava Hämpin parkki. Nämä tarjoavat mahdollisuuden kehittää Tampereesta liikennejärjestelmän suhteen kansainvälisen tason kaupunki-keskustan.



5



6

Matalaresoluutioinen versio!

Keskustan kokonaiskuva

Koko keskusta ja liikennejärjestelmä on tärkeä suunnitella yhtenä kokonaisuutena, jotta meneillään olevat liikennehankkeet eivät toteudu irrallisina paloina. Hyvällä suunnittelulla on mahdollisuuksia rajoittaa keskustan henkilöautoliikennettä, parantaa pyöräilyolosuhteita sekä laajentaa kävelykeskustaa. Rantaväylän tunneli ja Ratapihankatu ovat tärkeä suunnitella osaksi keskustan kehätietä, jotta Satakunnankatua ja Rautatienkatua saadaan rauhoitettua. Kehän saavutettavuus tulee varmistaa kaikilta sisääntuloväylyiltä, jotta autoliikenne ohjautuu tehokkaasti kehätielle.

Joukkoliikennejärjestelmän kokonaissuunnittelun myötä on hyvä tarkastella vaihtoehtoa, voisiko Tampereella toteuttaa Strasbourg ja Freiburgin mallia. Näissä kaupungeissa henkilöautoliikenteen lisäksi myös bussiliikenne on kielletty keskustassa, jolloin bussit toimivat syöttöliikenteenä nopeille raitiovaununlinjoille. Hämeenkadulla on tällä hetkellä paljon bussiliikennettä, ja viihtyisän kävelykeskustan toteuttaminen vaatii sen selkeää vähentämistä. Keskustan kehittämissuunnitelmassa ehdotetaan Hämeenkadun muuttamista raitioliikennekaduksi, jolla ei ole bussiliikennettä. Hämeenkatu on Tampereen pääkatu, johon on keskittynyt paljon liike-elämää. Kadulla on paljon kävelijöitä, ja myös pyöräilijöille se olisi luonnollinen pääväylä keskustan läpi, jos vain olosuhteet olisivat kunnossa. Siksi Hämeenkadun kehittämisessä on kaupunkiraitiotiehankkeen yhteydessä tärkeää myös kävely- ja pyöräilyolosuhteiden laadun selkeä parantaminen.

5

Tampereella linja-autoliikenteeseen pohjautuvat joukkoliikenneyhteydet ovat kattavat. Useimmat reitit kulkevat Hämeenkatua pitkin. Keskustori on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, mutta toisaalta linja-autot tuovat Hämeenkadulle suuren estevaikutuksen sekä paljon melua ja päästöjä, mikä vähentää keskustan viihtyisyyttä.

6

Strasbourg kaupunki on hyvä esimerkki siitä, kuinka korkeatasoinen joukkoliikenne voidaan tuoda aivan kaupungin ytimeen niin, että keskustan viihtyisyys pysyy hyvänä. Raitiovaununlinjat toimivat tehokkaana runkoyhteytenä kaupunkikeskustaan, jota bussireitit tukevat syöttö- ja poikittaisliikenteenä.

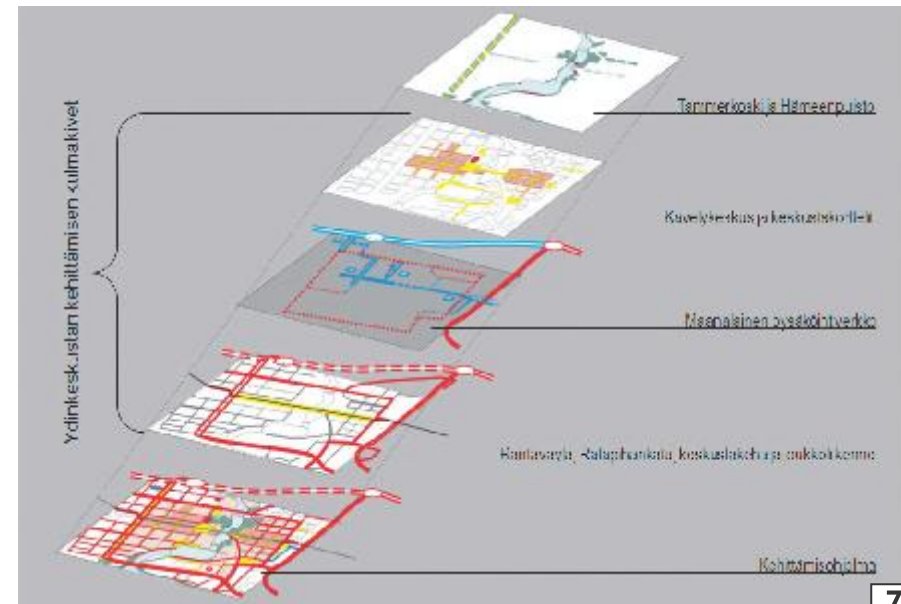
7

Tampereen keskustan kehittämissuunnitelmassa on lähdetty liikkeelle kokonaissuunnitelmasta, jossa on määritelty muun muassa autoliikenteen keskustan kehä ja maanalainen pysäköintiverkko sekä kävelykeskustan laajentaminen.

Kansainvälisen tason joukkoliikennekaupungiksi

Tampereen kaupunki on vuosien mittaan kehittänyt yhdessä muiden toimijoiden kanssa joukkoliikenteen palvelutasoa. Lippu- ja aikataulukjärjestelmää on kehitetty ja joukkoliikenteen kilpailukykyä on edistetty muun muassa joukkoliikennekaistoilla ja valoetuksilla. Matkustajainformaatiota on parannettu muun muassa reitti- ja aikataulukpalveluilla Internetissä sekä reaaliaikaisella informaatiolla pysäkeillä ja busseissa. Keskustorin joukkoliikenneterminaali on Suomen kärkitasoa. Sijainti on keskeinen ja katettu pysäkkialue lisää mukavuutta.

Tampereella on potentiaalia kehittyä kansainvälisen tason joukkoliikennekaupungiksi, josta tullaan ottamaan oppia eri puolilta maailmaa. Tällaisen tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää, että joukkoliikennejärjestelmä suunnitellaan kokonaisuutena. Samalla tulee kiinnittää huomiota myös korkeatasoisiin liityntämahdollisuuksiin pyörällä ja kävellen. Strasbourgissa ja Freiburgissa asuinalueilta keskustaan kulkevat nopeat ja metromaisen selkeät raitiotien runkolinjat. Bussit täydentävät järjestelmää siten, että syöttöliikenne ja poikittaisliikenne hoidetaan niillä. Vaihtotermiinit ovat korkeatasoisia, ja matkustajainformaatio on ensiluokkaista. Strasbourgissa useilla raitiovaunu- ja bussipysäkeillä on matkakortilla toimivia lukittuja liityntäpysäköintitiloja pyörille. Myös pysäkkien saavutettavuus kävellen sekä liikuntarajoitteisten ja näkövammaisten esteetön pääsy pysäkillä ja joukkoliikennevälineeseen on varmistettu. Keskustaan tulevaa henkilöautoliikennettä on rajoitettu ja keskustan läpiajo on kielletty. Strasbourg ja Freiburg ovat hyviä mallikaupunkeja Tampereelle myös kokonsa puolesta. Freiburgissa on noin 220 000 ja Strasbourgissa 270 000 asukasta.



Pyöräily

Kohti laadukasta kehitystä

Tampereen kaupunkia on parjattu huonoista pyöräilyolosuhteista. Se on usein negatiivinen esimerkki, kun puhutaan pyöräilystä Suomessa. Tampere on kuitenkin tällä hetkellä yksi Suomen kärkikaupungeista pyöräilyn edistämiseksi. Tampereella on hyviä palveluja pyöräilijöille, kuten laadukas reittiopas Internetissä, ilmainen pyöräilykartta sekä kaupunkipyöräjärjestelmä. Pyöräilijöiden määrän seuranta on kehitetty hankkimalla automaattisia laskentalaitteita. Uusia väyliä suunnitellaan koko ajan, ja suunnitelmia tehdään parhaimpien eurooppalaisten käytäntöjen pohjalta. Liikennesuunnittelijat ovat ajan tasalla pyöräilyn suunnittelussa ja muutenkin virkamiehet ja päätöksentekijät ovat aiempaa pyöräily-ystävällisempiä, mistä myös asukkaat antoivat paljon positiivista palautetta keväällä 2011 suoritetussa pyöräilyn ja kävelyn olosuhdekyselyssä. He kiittävät myös, että ongelmat on tiedostettu ja niihin puututaan. Kiitosta saavat myös Tampereen polkupyöräilijät ry:n eli TAPO:n aktiivinen toiminta pyöräilyn edistämiseksi.

Tampereella on lähes 700 kilometriä pyöräteitä, joten pyörällä pääsee liikkumaan. Eniten kehuja kaupunkilaisilta saavat reitti Hatanpäältä Rantaperkiöön Arboretumin kautta, reitti Hatanpäältä Pyynikille Pyhäjärven rantaa pitkin, Puutarhakadun pyörätie, Patosilta, puistoväylät Kalevassa ja Takahuhdissa, Rantatien ja Kekkosentien väylät, Hervannan asiointireitit, Laukonsilta sekä Sammonkatu. Tosin monille näille väylille on annettu myös kehittämisehdotuksia, kuten Puutarhakadulle, jossa toivotaan parempia liittymäjärjestelyjä ja pysäköityjä autoja pois pyörätieltä. Sammonkadulla toivotaan talouskaistojen muuttamista pyöräteiksi ja Laukonsillalta pyöräily-yhteyttä Keskustorille. Monien mielestä pyöräily keskustan ulkopuolella on melko sujuvaa, ja erityisesti ulkoilureitit saavat paljon positiivista palautetta. Asukkaat ovat myös kiinnittäneet huomiota siihen, että reunakiviä on madallettu risteyksissä ja pyöräpysäköintipaikkoja on viime vuosina tullut lisää. Tampereella tehdyn elinympäristön laatuun liittyvän Urbaani Arki -kyselyn perusteella asukkaat kokevat pyöräilyn turvattommaksi Hämeenkadulla, Itsenäisydenkadulla sekä Satakunnankadulla.

8

Puutarhakadun pyörätie on saanut positiivista palautetta asukkailta olosuhdekyselyssä. Kadulla on myös pyöräilyn laskentapiste, jossa on päivittäisistä ja vuosittaisista pyöräilijämääristä kertova pyöräbarometri. Barometrin avulla on mahdollista markkinoida pyöräilyä ja kannustaa asukkaita liikkumaan pyörällä.

Ongelmana asenteet ja laatu

Tampereella asukkaat ovat kokeneet ongelmaksi autoilijoiden ja jalankulkijoiden negatiivisen suhtautumisen pyöräilijöihin. Monet vastaajista ovat kertoneet asuneensa muuallakin kuin Tampereella, mutta eivät ole missään kohdanneet samantyyppistä vihamielisyyttä. Kokemusten mukaan autoilijat eivät kunnioita pyöräilijää ja jalankulkijat käyttäytyvät sopimattomasti pyöräilijöitä kohtaan. Toisaalta jalankulkijat kokevat, että pyöräilijät ajavat holtittomasti. Liikennekulttuurin parantamiseksi tulee keskusta-alueilla, joissa on runsaasti pyöräilijöitä ja kävelijöitä, osoittaa omat väylät molemmille kulkutavoille. Eensisijaisesti lisätila tulisi saada autoilta.

Toinen ongelma Tampereella on pyöräverkon laatu. Väylästä ei ole jatkuva, ja talvella ongelmat lisääntyvät, kun keskustassa osa yhdistetyistä jalankulku- ja pyöräteistä palautetaan jalkakäytäväiksi. Asukkaiden palautteen mukaan ajomukavuus väylillä on paikoitellen huono. Ajomukavuutta vähentää muun muassa se, että väylät ovat pääosin yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä, joten pyöräilijät joutuvat ajamaan jalankulkijoiden seassa. Mutkaisuus, ahtaus ja mäkisyys haittaavat myös ajomukavuutta. Esimerkiksi Hervantaan päin pyörätien korkeusvaihtelut ovat suuremmat kuin autoliikenteen reitillä. Myös väylien linjauksessa on parannettavaa. Autolla pääsee useaan kohteeseen suuremmin ja loogisemmin kuin pyörällä. Asukaspalautteessa on moitittu sitä, että Hervantaan ei löydy pyörällä perille kartan kanssa. Rantatien pyöräväylää on kehitetty, mutta vilkkaasta autoliikenteestä johtuvien saasteiden, melun ja pölyn koetaan haittaavan pyöräilyä.



Matalaresoluutioinen versio!

Laatukäytävistä liikkeelle

Tampereelle suositellaan pyöräilyn pääväylien laatutason selkeää nostamista eurooppalaisten esimerkkikaupunkien tasolle. Kaupunki on määritellyt seitsemän laatukäytävää, joten niiden parantamisesta erityisesti keskustan päässä on hyvä aloittaa. Ensimmäisenä askeleena suositellaan yhden huipputasoisen pääväylän rakentamista, esimerkiksi Kissanmaalta keskustaan Liisanpuiston, Tammelan, Rongankadun ja Puutarhakadun kautta tai Keskustasta Härmälään. Teiskon laatukäytävää suositellaan siirrettäväksi Teiskontieltä Liisanpuistoon, sillä olosuhdekyselyssä puistoväylän viihtyisyyttä on keuhuttu. Samalla pyöräilijät ohjataan Hervannan valtaväylän yli kävely- ja pyöräilyiltä pitkin, jolloin he välttävät osin hankalat alikulut Teiskontien ja Kekkosentien eritasoliittymässä. Hatanpään valtatielle ollaan tekemässä uutta pyöräväylää, joka suositellaan tehtäväksi parhaimpia keskieuropalaisia käytäntöjä noudattaen. Sammonkadun talouskaistat on hyvä mahdollisuuksien mukaan muuttaa yksisuuntaisiksi pyöräteiksi. Jos kaistoja tarvitaan asukaspsykoiintiin, niitä voisi kaventaa ja maalata pyöräkaistan, jolloin pysäköivät autot ajaisivat pyöräkaistaa pitkin pysäköintiruutuun.

Laukonsillan ja Keskustorin yhdistävälle pyöräilyn yhteydelle on selkeä tarve ja myös Hämeenpuiston pyöräväylän sujuvuutta on hyvä parantaa, sillä risteäminen poikkikatujen yli haittaa ajomukavuutta. Korkeatasoisin vaihtoehto on rakentaa toimivia ja ympäristöön sopivia alikukuja poikkikaduille. Talvella ei pitäisi karsia pyörätieverkkoa, vaan yhteyksien pitäisi olla ympäri vuoden samat. Tällöin pyörä voi olla aito vaihtoehto myös talvella esimerkiksi tultaessa Kalevasta keskustaan. Puutarhakadulla on keskiviiva osuudella Aleksis Kiven Katu–Kuninkaankatu, missä pyöräilijät käyttävät omaa kaistaa. Sama käytäntö kannattaa laajentaa kaikille kaksisuuntaisille pääväylille turvallisuuden ja selkeyden parantamiseksi.

Väyläosuuksien lisäksi liittymäjärjestelyt on syytä saattaa eurooppalaiselle huipputasolle. On pyrittävä siihen, että liikenneympäristö kertoo eri kulkutapojen paikan ja väistämivelvollisuudet. Erityisesti keskustassa pyöräilijät ja kävelijät pitää liittymisäkin erottaa kokonaan omille väylilleen, jotta turvallisuus paranee. Pyörät täytyy ohjata liittymissä ajoneuvoliikenteen tavoin eikä samoin kuin jalankulkijoita. Pyöräteiden kehittäminen yksisuuntaisiksi auttaa risteysjärjestelyjen toteuttamista, sillä tällöin pyöriä voidaan helposti kohdella kuin muita ajoneuvoja. Yliopistonkadun uudet pyöräkaistaratkaisut näyttävät suuntaa, ja loogisuuden takaamiseksi myös Itsenäisyydenkadulle ja Tammelan Puistokadulle suositellaan samanlaisia yksisuuntaisten ratkaisujen toteuttamista. Viinikan liittymä on yksittäinen merkittävästi pyöräilyn sujuvuutta huonontava kohde. Viinikan liittymäjärjestelyitä ollaan suunnittelemassa uudelleen, ja uusissa suunnitelmissa pyöräilyolosuhteiden parantaminen tulee olla selkeänä tavoitteena. Tampereella on tehty työtä reunakivien madaltamiseksi liittymissä. Tulevaisuudessa reunakivistä pitäisi pyöräväylillä päästä kokonaan eroon. Laadukkaalla pyörätiellä ei ole edes madallettuja reunakiviä. Myös liikennevalojen painonapeista on tulevaisuudessa pyrittävä eroon pyöräteillä.



9

Tampereella on tarvetta parantaa pyöräilyn liittymäjärjestelyjä keskieuropalaisten käytäntöjen mukaisiksi. Lapintielä on esimerkki erotellusta jalankulku- ja pyörätiestä, jossa pyöräilijä joutuu liittymässä siirtymään jalankulkuväylälle.

10

Kissanmaalta Liisanpuistolle voisi toteuttaa korkeatasoisen puistoväylän Kööpenhaminan esimerkin mukaisesti.

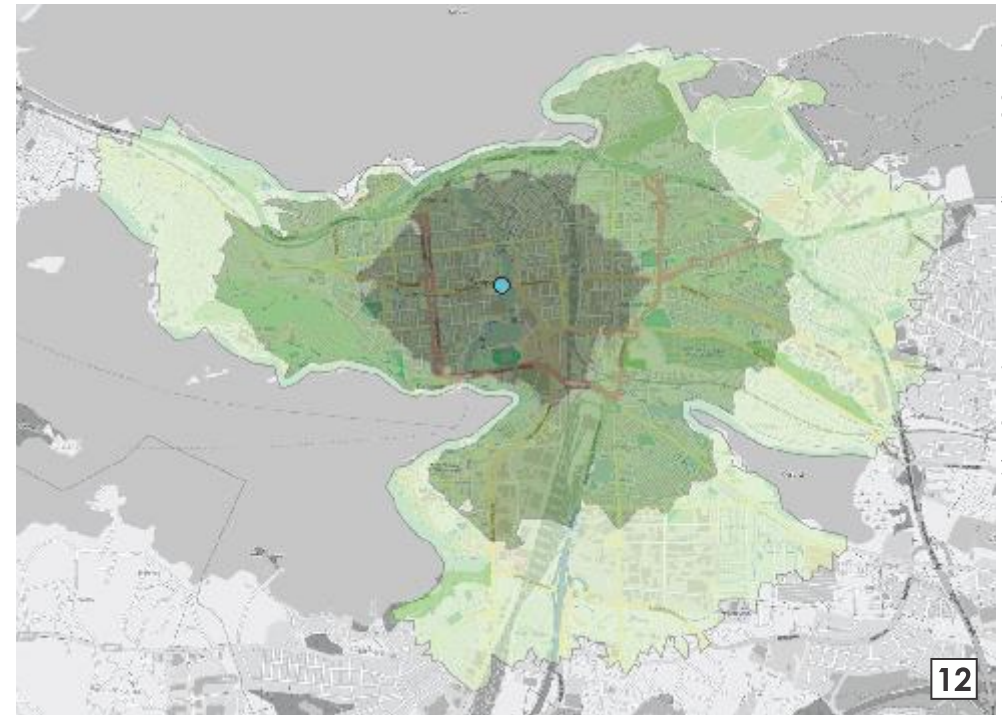
Keskustapyöräilyn ongelmat on tiedostettu

Yksi suurimpia ongelmia Tampereella on pyöräilyolosuhteiden heikkous keskustassa. Olosuhdekyselyssä asukkaat ovat antaneet paljon negatiivista palautetta siihen liittyen. Monet kokevat, että pyöräily keskustassa on vaarallista ja epäselvää. Pyöräväylillä on epäjatkuvuuskohtia, eivätkä ihmiset aina tiedä, missä saa pyöräillä. Yhdistetyn väylän liikennemerkkiä jalkakäytävän päässä ei ole helppo havaita, varsinkaan liittymissä, ja joistakin kohdista merkki puuttuu kokonaan. Ajouratama-alueita ja -symboleja voisi käyttää selventämään väylien käyttöä. Pyöräväylillä on epäjatkuvuuskohtia keskustassa, ja talvella niitä tulee lisää, kun yhdistettyjä väyliä muutetaan jalkakäytäväiksi. Eniten negatiivisia mainintoja kyselyssä ovat saaneet Hämeenkadun pyöräilyolosuhteet ja myös Hämeenpuisto, joskin sitä on myös keuhuttu viihtyisänä pyöräilyväylänä.

Tampereen kaupunki on tiedostanut keskustapyöräilyn ongelmat ja alkanut ratkaista niitä. Keskustaan on tehty monia uusia suunnitelmia, jotka parantavat pyöräilyolosuhteita merkittävästi. Myös asukkaat ovat antaneet kiittävää palautetta muun muassa Rongankadun alikulun ja Palatsinsillan rakentamisesta sekä yleisesti keskustan pyöräilyolosuhteiden kehittämisestä. Jalankulkijoiden tulee olla keskustan kuninkaita, joten tulevaisuudessa Tampereella on syytä erottaa pyöräilijät ja jalankulkijat omille väylilleen kaikkialla keskustaluueella. Jalkakäytävät tulee jättää kävelijöille, ja tila pyöräilijöille ottaa autoliikenteeltä. Kaikille kaduille ei tarvitse rakentaa erillistä pyöräväylää, jos keskustan liikenne suunnitellaan kokonaisuutena niin, että hidaskatuja on enemmän. Niillä pyörät ja autot voivat käyttää samaa ajorataa.



11



12

11

Tampereella keskusta on pyöräilyolosuhteiden kannalta heikoin lenkki. Hämeenkadulla pyöräily on suurten kävelijämäärien vuoksi melko vaivalloista ja turvatonta. Ajoradalla pyöräily ei ole vartenotettava vaihtoehto epätasaisen pintamateriaalin ja vilkkaan auto- ja busiliikenteen takia.

12

Kuvassa on Tampereen keskustan saavutettavuusalueet pyörällä katu- ja tieverkkoa pitkin. Sisemmältä alueelta keskusta on saavutettavissa 5 minuutissa, keskivälin vaaleamman vihreältä alueelta 10 minuutissa ja uloimmalta vaalealta alueelta alle 15 minuutissa. Pyöräilyn keskinopeudeksi on oletettu 15 km/h.

Matalaresoluutioinen versio!

Laadukas pysäköinti ja talvikunnossapito

A sukkaat ovat huomanneet, että viime vuosien aikana Tampereella on lisätty pyöräpysäköintipaikkojen määrää. Edelleen niitä tarvitaan lisää, ja kaupungilla onkin suunnitelmia pysäköinnin parantamiseksi. Tärkeimpiä kohteita, joissa tarvitaan pysäköintimahdollisuuksia, ovat joukkoliikenteen terminaalit sekä liikunta- ja asiointipaikat. Rautatieasemalla on selkeä tarve lisäpaikoille, ja myös opastusta olemassa oleville telineille pitäisi parantaa. P-Asema-pysäköintitalossa on eurooppalaisten esimerkkien mukaisesti muutamia pyöräpysäköintipaikkoja, mutta asukaspalautteen perusteella kaikki eivät ole niitä löytäneet. Tavoitteena on hyvä olla, että pysäköintinormit ovat käytössä ja ne on määritelty esimerkiksi rakennusjärjestyksessä. Normissa on huomioitava kohteen toiminta, sijainti ja vyöhykkeisyys. Tampereella olisi syytä ottaa käyttöön Jyväskylän keskustassa käytössä oleva pyöräpysäköintivelvoite asemakaavan muutoskohteissa.

Pyöräpysäköinnin määrän lisäksi pitäisi parantaa sen laatua. Telineiden tulee erityisesti pitkäaikaisessa pysäköinnissä olla sellaisia, että niihin saa kaikenkokoiset pyörät lukittua rungostaan. Myös katettuja pyöräpysäköintipaikkoja tarvitaan lisää sekä lyhyt- että pitkäaikaiseen pysäköintiin. Liikumiskeskus parantaisi pyöräpysäköintiä ja -palveluja Tampereella.

Pyöriteiden ja -telineiden talvikunnossapidossa on Tampereella parannettavaa. Kaupunkilaisten kokemuksen mukaan lumia ei aurata pyöriteiltä riittävästi ja myös monet pysäköintipaikat jäävät lumen alle. Monin paikoin pyöriteitä käytetään lumensäilytyspaikkoina. Pyöriteineet tulee saada kunnossapidon piiriin ja kaupungin tulee löytää keinot hylättyjen pyörien poistamiseksi, jotta kunnossapito mahdollistuu. Asukkaat valittavat myös hiekoitussepelistä, joka puhkoo renkaat, ja moittivat, että sepeli poistetaan pyöriteiltä liian myöhään keväisin. Routavaurioita on palautteen mukaan liikaa pyöriteillä, ja myös väylien kuivatusta pitäisi paikoin parantaa esimerkiksi Itsenäisyydenkadulla sekä Teiskontien ja Kekkosentien eritasoliittymän alikuluissa. Syksyllä 2011 Tampereella on edistetty talvihoitoa tarkistamalla pyöriteiden kunnossapitoluokkia ja määrittelemällä ne päiväylyt, joiden kunnossapitoon tullaan panostamaan. Työtä suositellaan jatkettavaksi laatimalla laajempi talvikunnossapidon ja lumilogistiikan ohje, jossa määritellään laatuvaatimukset, käytännöt sekä seuranta.

13

Tampereen keskustassa on viime vuosina lisätty pyöräpysäköintipaikkoja, mutta edelleen on tarvetta pysäköintiolosuhteiden parantamiseen.



13

14

Kunnossapito on tärkeää, jotta pyöräilyinfrastruktuuri on käyttökelpoista ympäri vuoden. Tampereella pyöräpysäköinti pitäisi saada selkeästi kunnossapidon piiriin.



14

Markkinoinnilla lisää käyttäjiä

Kun Tampereella saadaan pyöräilyolosuhteita parannettua, on hyvä jatkaa pyöräilyn lisäämistä myös markkinoinnin keinoin, jota kaupungissa on tehtykin. Kaupunkipyöriä on markkinoitu ja järjestetty myös erilaisia tempauksia, kuten Kilometrikisa, joka on ollut esillä tiedotusvälineissä. Asukkaat tosin toivovat kaupunkipyöräjärjestelmään parannusta, jotta pyörien lainaus olisi entistä helpompaa. Kaupunkipyöriä on monissa kaupungeissa ympäri maailmaa, joten hyviä malleja on olemassa. Tampere voisi nykyaikaistaa järjestelmää, kun nyt on saatu kokemuksia sen hyödyistä. Mallia voi ottaa esimerkiksi samankokoisesta Strasbourgista, jossa on kehitetty Pariisin kaupunkipyöräjärjestelmän pohjalta keski-suureen kaupunkiin sopiva järjestelmä. Lainauskäytäntö on helppo ja palvelu korkeatasoinen ja näkyvä, jotta turistit löytävät sen.

Tulevaisuudessa Tampereella kannattaisi osoittaa omat määrärahat pyöräilyn markkinoinnille ja muulle edistämiseksi sekä määrittää tavoitteet ja toimenpiteet niille. Tampereella järjestetään vuosittain useita erilaisia teema- ja kulttuuritapahtumia, joten yksi keino pyöräilyn edistämiseksi on markkinointi tapahtumien yhteydessä. Esimerkiksi järjestämällä isoja väliaikaisia pyöräparkkeja tapahtuma-alueelle saadaan pyöräilyn profiilia nostettua ja tapahtuman saavutettavuutta parannettua. Tapahtumien yhteydessä voisi markkinoida myös vaikkapa niihin sopivia pyöräilyn teemareittejä. Työpaikkoja, kouluja ja liike-elämää on hyvä pyrkiä saamaan mukaan kampanjoihin pyöräilyn lisäämiseksi työ- ja koulumatkaliikenteessä. Tampereella on monia yhteistyötahoja markkinoinnin ja muun edistämisen suunnitteluun, kuten Tampereen polkupyöräilijät, joiden asiantuntemusta kannattaa jatkossakin käyttää apuna.

Tampere on hyvässä vauhdissa pyöräilyn edistämisen suhteen. Kaupungissa on paljon hyviä suunnitelmia sekä pyöräilyn että koko liikennejärjestelmän osalta, mikä tarjoaa paljon potentiaalia pyöräilymäärien lisäämiseksi. Pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamiseksi on hyvä asettaa selkeät tavoitteet, ja suositeltavaa on allekirjoittaa Charter of Brussels -peruskirja, jossa yhtenä päämääränä on saavuttaa vähintään 15 %:n kulkutapaosuus pyöräilylle vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen toteuttamiseksi kaupunkiin kannattaisi perustaa oma pyöräilyn edistämisyöryhmä sen varmistamiseksi, että hyvä kehitys menee eteenpäin. Kaupungille suositellaan pyöräilyn Internet-sivuston perustamista, jonne voisi koota muun muassa olemassaolevan reittioppaan, pyöräilykartat sekä kirjoittaa yleistä ja ajankohtaisista tietoa esimerkiksi kaupunkipyörien käytöstä ja eri hankkeista. Myös pyöräilijöiden määrän seuranta tulisi yhä kehittää.

15

Tampereella kaupunkipyörät ovat olleet käytössä vuodesta 2010. Pyöriä on mahdollista käyttää kesäkauden aikana rekisteröitymällä järjestelmään. Pyörän voi ottaa käyttöönsä mistä tahansa 19 kaupunkipyörätelineestä keskustassa ja palauttaa mihin tahansa telineeseen, jossa on tilaa.

16

Kesällä 2010 järjestettiin DesingOnTampere-viikko, jossa markkinoitiin pyöräilyä tyylikkäänä, tehokkaana ja turvallisena kulkuvälineenä. Avajaisia juhlittiin Ojakadulla Tour de France -näytöksellä.



15



16

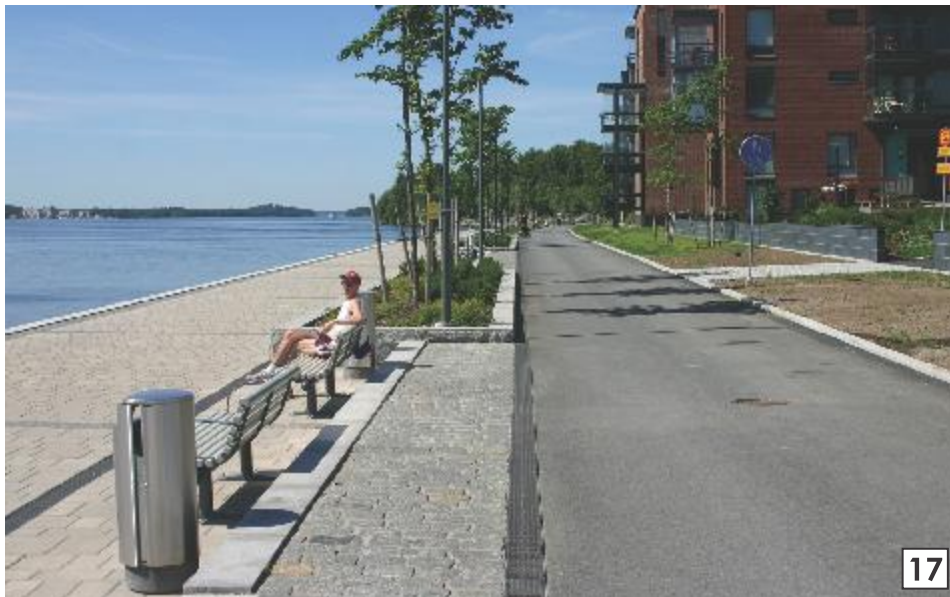
Matalaresoluutioinen versio!

Kävely

Monia vahvuuksia ja mahdollisuuksia

Tampereen keskusta on vetovoimainen. Palvelut ovat monipuoliset, ja miljöö on ainutlaatuisen kaunis. Keskusta on kompakti, joten matkat eivät ole pitkiä. Tampereesta on mahdollista kehittää kansainvälisen tason kävelykaupunki. Yksi mahdollisuus ovat vesistöjen rannat, joita kaupungissa on hyödynnetty hienosti. Olosuhdekyselyn vastauksissakin on mainittu, että Tammerkosken kansallismaisema houkuttelee kävelemään. Kosken rannat on rakennettu viihtyisiksi, ja muutenkin Tampereella on panostettu puistoihin. Keskustan lähistöllä on Koskipuiston lisäksi muun muassa Arboretum, Näsinpuisto, Sorsapuisto, Hämeenpuisto, Pyynikki ja Kauppi, joiden viihtyisyyttä kaupunkilaiset ovat kehuneet. Lisäksi on kiitetty laadukkaita leikkipuistoja Pikku kakkosen puistossa ja Sorsapuistossa.

Puistojen lisäksi parhaimpia kävelyväyliä ja -alueita asukkaiden mukaan ovat Tampellan alue, Finlaysonin alue, Ratinan ranta, Verkaranta ja Kuninkaankatu. Vanhoja teollisuuskortteleita on saneerattu tyylikkäästi kävelyalueiksi, ja muutenkin keskustaa on kehitetty kävelyn näkökulmasta. Keskustan kehittämissuunnitelmaan on kirjattu hyviä toimenpiteitä, miten Tampereen viihtyisyys ja vetovoimaisuus parantuu entisestään. Ongelmat on tiedostettu hyvin, ja niiden korjaamiseksi on luovia ajatuksia ja laadukkaita kehittämistoimenpiteitä.



17



Karttapohja: OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

17

Tampereen keskusta on järvien ympäröimä, ja vesistöjen rantoja on hyödynnetty tyylikkäästi. Pyhäjärven rannassa kulkee viihtyisä ja suosittu väylä Arboretumista Ratinan kautta Pyynikille. Laukonsillan kautta on suora yhteys keskustaan.

18

Kuvassa on Tampereen keskustan saavutettavuusalueet kävellessä katu- ja tieverkkoa pitkin. Sisempi alue on 5 minuutin saavutettavuusalue, ja ulompi alue on saavutettavissa kävellessä alle 10 minuutissa. Kävelyn keskinopeudeksi on oletettu 5 km/h.

Tampereen keskusta on kompakti ja lyhyiden etäisyyksien ansiosta siitä on mahdollista kehittää vetovoimainen kävelyalue.

Yhtenäinen kävelyalue keskustaan

Tampereella on melko hyvät kävelyolosuhteet siinä mielessä, että kävelen pääsee joka paikkaan. Myös väylien laatutaso on hyvä. Yksi suurimmista ongelmista keskustassa on kuitenkin autoliikenteen aiheuttamat häirit. Melu, saasteet ja katu-
jen muodostama estevaikutus vievät kävelynautintoa. Tulevaisuudessa tärkeimpiä tehtäviä Tampereella on antaa jalankulkijoille lisää tilaa keskustassa. Tärkeitä kohteita kävelyn ja kaupunkielämän kannalta ovat Keskustori ja Hämeenkadun itäpää, joten niiden kehittäminen kävelyn näkökulmasta on olennaista. Hämeenkatu on pääostokatu, jonne on tulevaisuudessa tärkeää olla hyvät yhteydet raitiovaunulla, pyörällä ja kävelen. Kävelijöille tulee saada lisää tilaa ja pyöräilijät siirtää jalkakäytävältä omille väylilleen. Myös mainostelineet ja kesällä terassit vievät entisestään tilaa jalankulkijoilta.

Olosuhdekyselyyn vastanneet asukkaat toivovat, että autotonta aluetta keskustassa laajennettaisiin. Tampereella on muutamia hyviä kävelykatuja, mutta varsinaista kävelykeskustaa ei muodostu. Tällä hetkellä ydinkeskustan merkittävimmät toiminnot sijoittuvat pääosin itä-länsi-akselille Hämeenkadun ympärille, joten pohjois-etelä-suuntaa pitäisi vahvistaa. Kaupungissa on jo tehtykin sitä tukevia suunnitelmia ja toimenpiteitä. Esimerkiksi rakenteilla oleva Palatsinsilta pohjoisessa ja etelään valmistunut Laukonsilta lisäävät kävelyä myös näihin suuntiin. Suunnitelmia on hyvä jatkaa keskustan kehittämissuunnitelman pohjalta ja varmistaa myös laadukkaiden pyöräily-yhteyksien rakentaminen siltojen välille.

Tampereella on hyviä kävelyalueita myös ydinkeskustan ulkopuolella. Puistojen lisäksi esimerkiksi Tullin alue ja Tammelan tori muodostavat omat kävelyalueensa, joita on yhdistetty muihin alueisiin. Tampereen Yliopistolta on rakennettu korkeatasoinen kävelyn ja pyöräilyn alikulku Tullin alueelle. Kävelyalueiden yhdistämistä toisiinsa on hyvä edelleen parantaa tulevaisuudessa. Ydinkeskustan lisäksi Tampereella on toinen selkeä kävelypainotteinen keskusta Hervannassa. Olosuhdekyselyssä on keuhuttu Hervannan kävelyolosuhteita ja viihtyisyyttä. Hervannan keskus on arkkitehdin suunnittelema yhtenäinen kokonaisuus, jonka liikumisolosuhteita on parannettu viime vuosina. Hervannassa on yhteensopivia rakennuksia ja mukavia kaupunkitiloja. Tosin osa hyvistä kaupunkitiloista esimerkiksi kirjaston takana jää suotta vähäiselle käytölle johtuen niiden ja toimintojen keskinäisestä sijoittelusta. Hervannassa pitäisi kehittää myös opastusjärjestelmää, sillä asukkaiden mukaan keskeisiin kohteisiin kysytään usein tietä.

19

Kuninkaankadun kävelykatuosuus on saanut positiivista palautetta asukkailta. Kesäisin kadulla on elämää, ja torimyyjät ja katusoitajat kutsuvat ihmisiä pysähtymään toviksi kesken ostosten.

20

Hämeenkadulla on runsaasti kävelijöitä kaikkina vuodenaikoina. Kadulle tulee saada selvästi lisää tilaa kävelijöille tulevaisuudessa.



19



20

Matalaresoluutioinen versio!

Viihtyisyyttä elinympäristöön

Tampereen keskusta on toivottavaa lisätä kohtauspaikkoja, joissa voisi viettää aikaa. Myös penkkejä kaivataan lisää. Puistoissa niitä on sopivasti, mutta keskustassa on lisätarvetta. Kaupunkilaiset moittivat keskustan sekä kävelyväylien roskaisuutta. Lasinsirut, roskat ja koirien ulosteet haittaavat kävelynautintoa. Myös keskustan sosiaalista turvallisuutta halutaan paremmaksi. Asukkaat ovat kokeneet keskustan iltaisin rauhattomaksi, ja monet toivovat juopuneiden poistamista kävelykaduilta ja puistoista.

Tampereella on kiinnitetty huomiota esteettömyyteen, ja se saa myös asukkailta kiitosta. Kuitenkin reunakiviin toivotaan suojateillä enemmän luiskia, jotta pyörätuolilla, rollaattorilla ja lastenvaunuilla liikkuminen olisi helpompaa. Myös talvikunnossapitoon toivotaan parannusta. Jalkakäytävien hoidossa laatutaso vaihtelee eri kiinteistönomistajien kohdalla, sillä monessa paikassa aurausta ja liukkaudentorjuntaa ei hoideta riittävästi. Asukkaat kokevat kävelyn jopa vaarallisen. Bussipysäkeille ja suojateille on välillä hankala päästä, kun lumivalli estää kulkemisen. Toivottavaa on, että tulevaisuudessa kaupungissa ohjataan enemmän resursseja väylien talvihoitoon ja käsitellään pyöräilyä ja jalankulkua vähintään samanarvoisina muiden liikenne- ja muotojen kanssa myös kunnossapidon suhteen.



21

Kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapitoon asukkaat toivovat parannusta. Bussipysäkeille ja suojateille on välillä vaikea päästä, kun lumivalli estää kulkemisen.

22

Esteettömyyteen on Tampereella kiinnitetty huomiota. Hyvä esimerkki korkeatasoisesta esteettömyysratkaisusta on Keskustarilta Satakunnankadulle nousevat portaat, joihin on suunniteltu luiska tyylikkäästi. Portaissa on sulanapitojärjestelmä, jotta turvallinen liikkuminen on mahdollista myös talvella.

Toimenpidesuosituksset

Visio

Tavoitteeksi kehittyä kansainvälisen tason matkaketju- ja kävelykaupungiksi

Kaupunki ja elämä

Keskustan kehittämisohjelman toteuttaminen

Konkreettisen vision ja tavoitteiden laatiminen kaupunkielämän edistämiseksi

Viihtyisien kaupunkitilojen lisääminen

Maankäyttö

Kaupunkirakenteen eheyttäminen EHYT-hankkeen linjausten mukaisesti

Henkilö- ja joukkoliikenne

Liikenteen tehokas ohjaaminen keskustan kehälle ja keskustan läpikululiikenteen rajoittaminen

Keskustan katujen hierarkian ja käytön selkeä määrittäminen, jonka pohjalta toteutetaan rakenteelliset ratkaisut, joissa myös pyöräilyn ja kävelyn näkökulmat on huomioitu

Kansainvälisen tason joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen

Liikkumiskeskuksen perustaminen keskustaan

Pyöräily

Pääväylien ja liittymien laatutason selkeä nostaminen alkaen laatukäytävistä

Ensimmäisenä askeleena huipputason pääväylän rakentaminen esimerkiksi Kissanmaalta keskustaan Liisanpuiston, Tammelan, Rongankadun ja Puutarhakadun kautta

Laukonsillan ja Palatsinsillan välisen yhteyden rakentaminen

Pyöräilyn sujuvuuden parantaminen Hämeenpuistossa

Pyöräteiden kehittäminen yksisuuntaisiksi keskustassa

Pyöräpysäköinnin määrän ja laadun parantaminen

Pysäköintinormit rakennusjärjestykseen

Talvikunnossapito- ja lumilogistiikkaohjeen laatiminen

Charter of Brussels -peruskirjaan sitoutuminen

Pyöräilyn Internet-sivun perustaminen

Kävely

Keskustan vetovoiman parantaminen autoliikennettä rajoittamalla

Kävelyalueen laajentaminen keskustassa

Hämeenkadun kehittäminen pääostoskatuna, jossa on raitiotien lisäksi omat väylät kävelijöille ja pyöräilijöille

Keskustan kehittämissuunnitelman toimenpiteiden soveltaminen

Istumismahdollisuuksien ja roskisten lisääminen kävelyalueille

Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuuden edelleen parantaminen

Esteettömyyden varmistaminen kävelyväylillä ja -alueilla