



TAMPEREEN KAUPUNKI

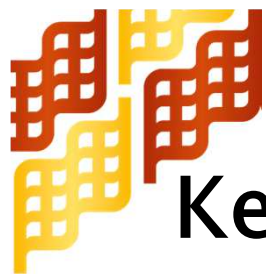
Versio 2.3.2015

**Tampereen kestävän
kaupunkiliikenteen esiselvitys
Mikko Laaksonen**

28.1.2015

Mikko Laaksonen



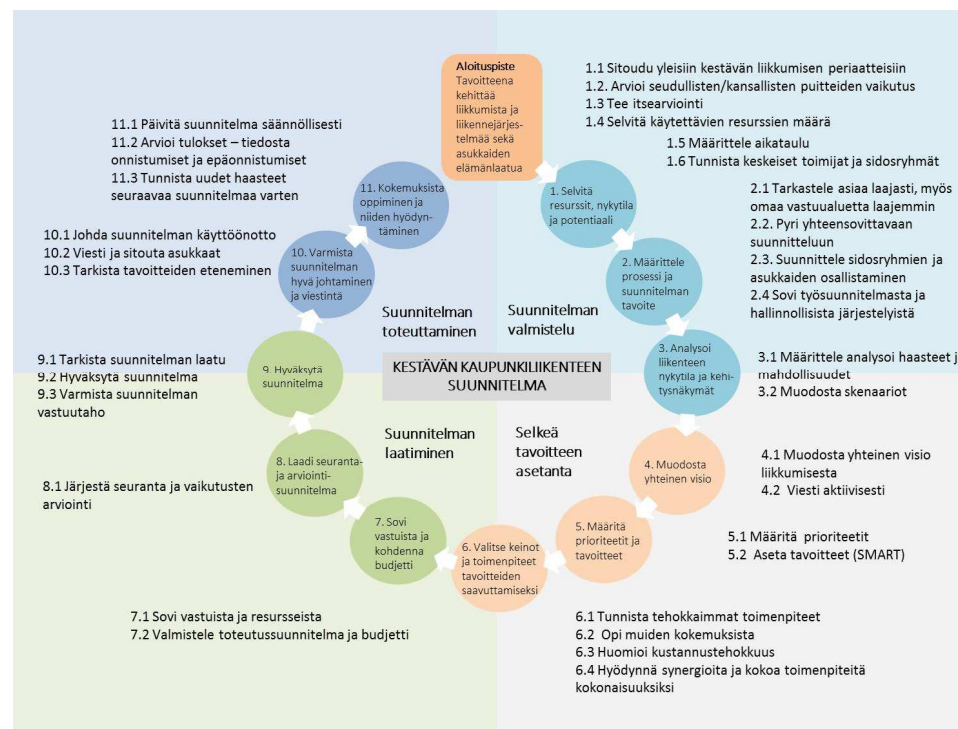


Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma

Euroopan komissio julkaisi vuonna 2013 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia (SUMP) koskevan ohjeistuksen
<http://www.mobilityplans.eu>

Tiedonannon ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne”, joka myös käsittelee kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_fi.pdf

Lähde: Motiva / YM





Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma

- Eri liikennemuotojen tasapainoinen ja integroitu kehittäminen
- Suunnitelmassa käsiteltäviä osa-alueita
 - Julkisen liikenteen palvelujen laatua, turvallisuutta, integrointia ja käytettävyyttä parantava strategia (infrastrukturi, kalusto ja palvelut)
 - Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden edistäminen
 - Matkaketjut, eri liikennemuotojenyhdistäminen
 - Tieliikenteen turvallisuus
 - Tieinfrastruktuurin optimaalinen käyttö sekä ongelmakohtien tunnistaminen
 - Kaupunkilogistiikka
 - Liikkumisen ohjaus, keskeistä eri kohderyhmien huomioiminen (koulut, työpaikat jne.)
 - Älyliikenne: soveltaminen kaikissa liikennemuodoissa ja-palveluissa, sekä matkustaja –että tavaraliikenteessä

Lähde: Motiva / YM



Esimerkki: Malmö

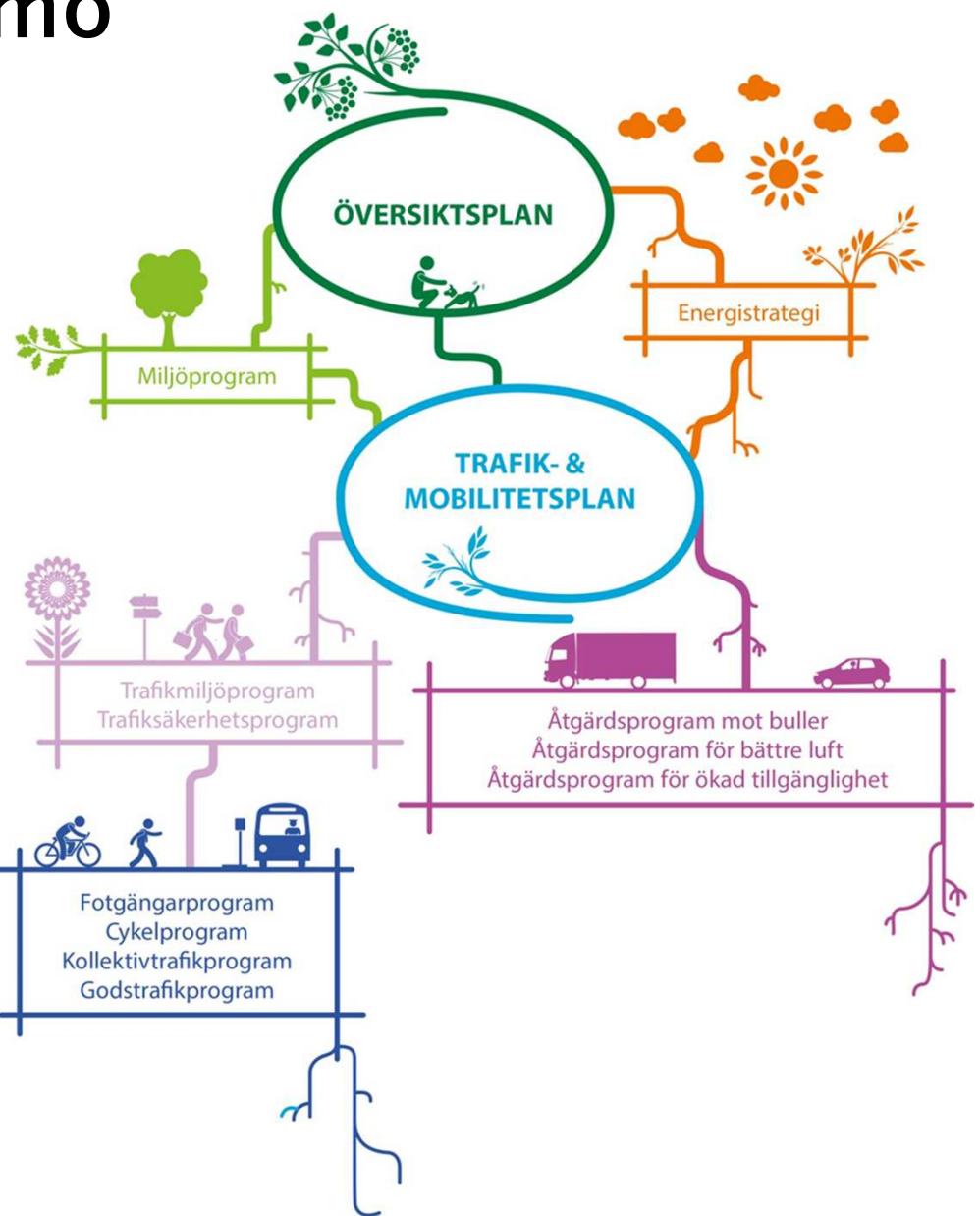
- Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitama TROMP (Trafik- och mobilitetsplan)
- Suhde strategioihin oikealla
- Kaikki kuvat: Tromp-suunnitelma, Malmö

Vision

Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.



28.1.2015



TAMPEREEN KAUPUNKI

Mikko Laaksonen



Malmön kulkumuotojakauma:

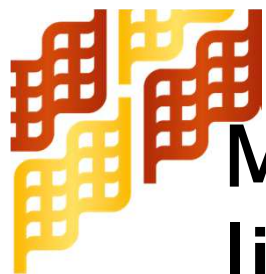
2003: Kävely 14%, pyörä 20%, joukkoliikenne 13%, auto 52%

2008 : Kävely 20%, pyörä 23%, joukkoliikenne 14%, auto 41%

2013: Kävely 15%, pyörä 22%, joukkoliikenne 21%, auto 40%

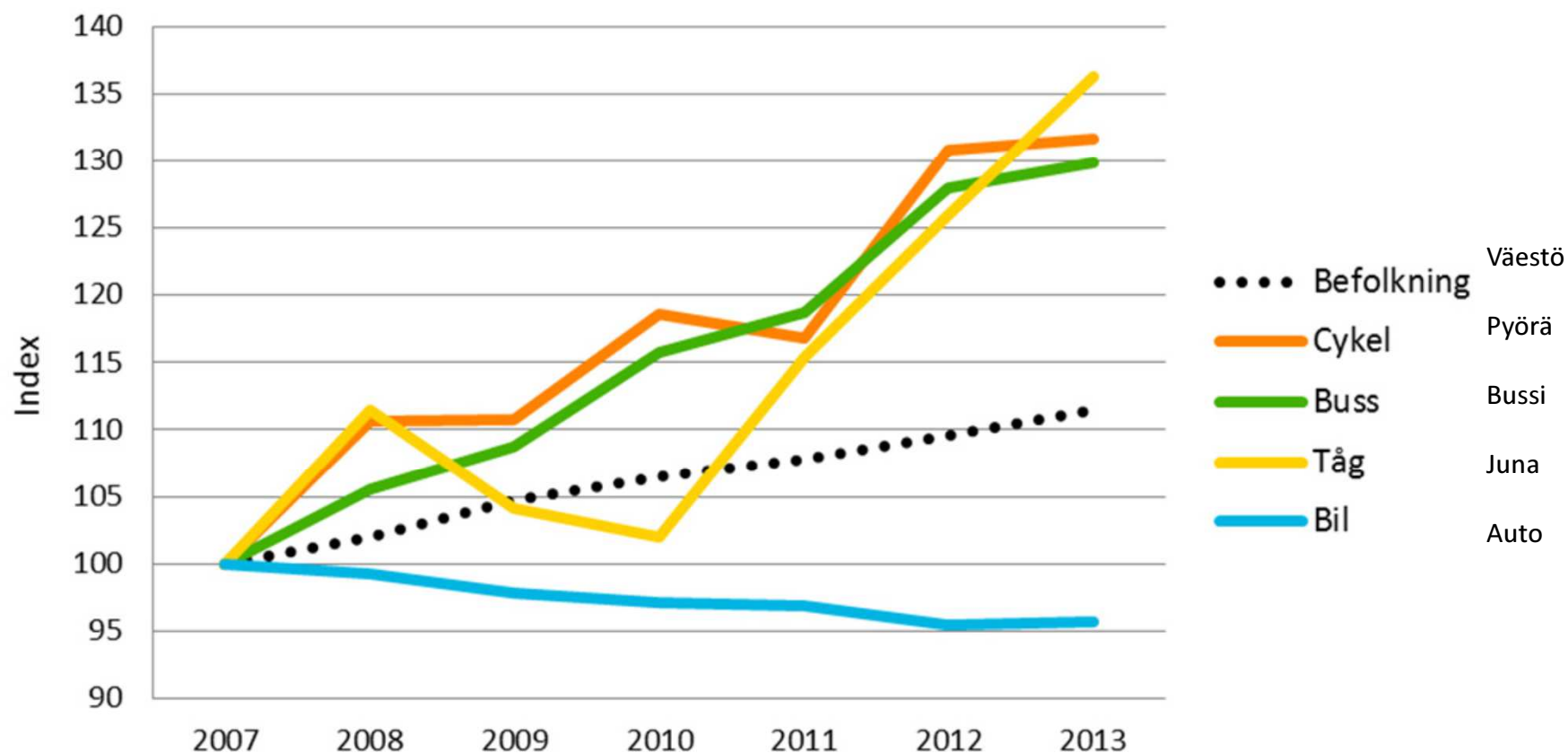
- Mobility management – toimintaa 2001 alkaen.
- Liikennestrategia 2004, useita osastrategioita
- Pyöräilyä kehitetty järjestelmällisesti parantamalla väylästön laatua ja järjestelyä, materiaalilla eroteltu pyörä- ja kävelyalue
- Kävelyn kehittämisohjelma fotgångarprogramm ja reittiohjelma gångstråksprogramm, palkittu 2014 vuoden parhaana kävelykaupunkina
- Esteettömyyden parantaminen
- Laaja kävelykeskusta
- Runkobussilinjasto ”stadsbuss” toteutettu 2005, jo 2005-2007 +15% matkamäärien kasvu
- Citytunneln-rautatietunneli keskustan ali, avattiin 2010.
- MalmöExpress – kaksinivelbussilinja 5 käyttöön 1.6.2014, 15 kaksinivelbussia

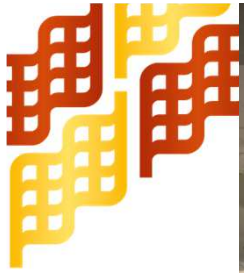




Malmö, liikennemäärien kehitys liikennemuodoittain

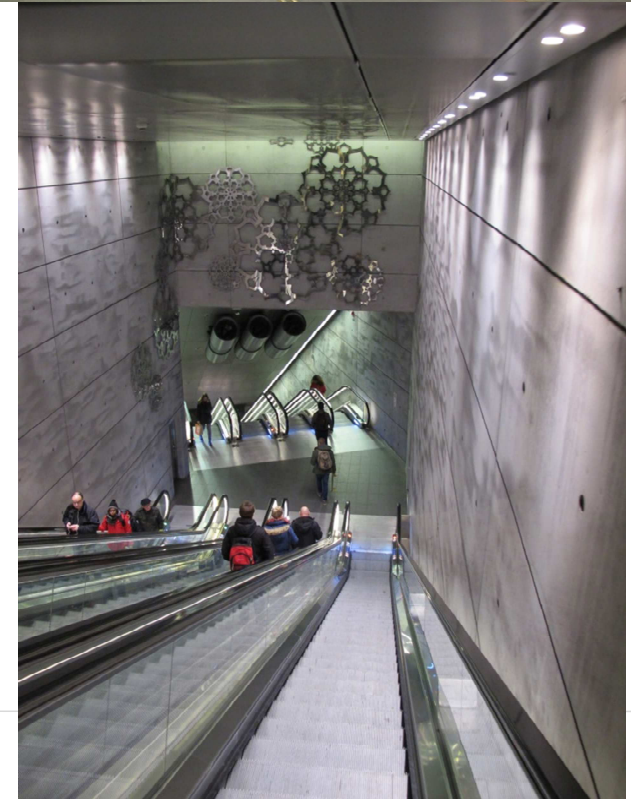
Utveckling olika trafikslag och befolkning 2007-2013
(2007=index 100)





Malmö: Citytunneln

- 2010 avattu Citytunneln – rautatietunneli mahdollistaa suorat junat suunnassa Lund – Malmö – Kööpenhamina ilman suunnanvaihtoa
- Uudet kaupunkiasemat Triangeln ja Hyllie
- Suuret liityntäpyöräpysäköinnit ja pyöräpalveluasemat
- Runkobussilinjasto asemien oven edessä





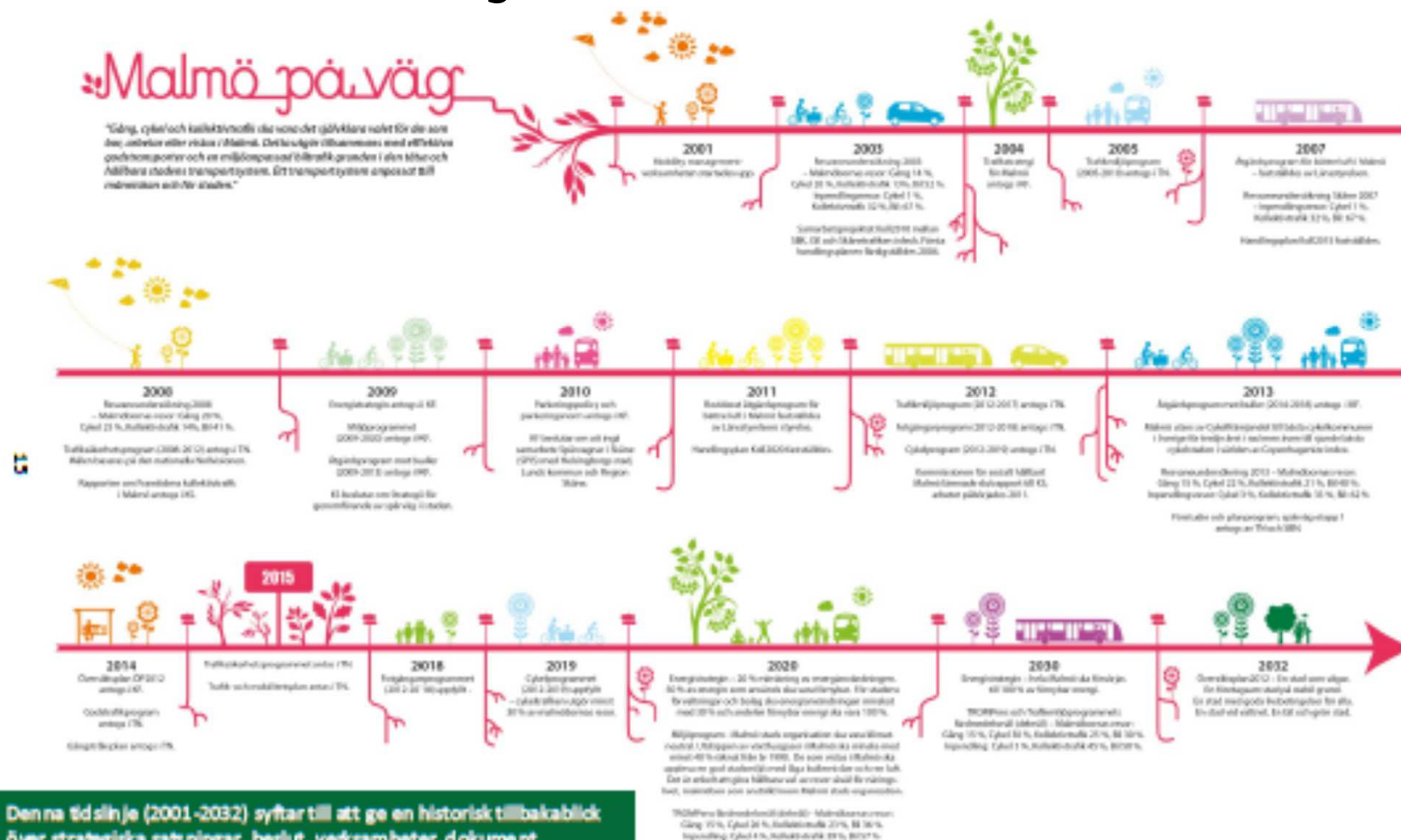
Malmö: Pyöräily

- Pyöräilyn osuus perinteisesti korkea
- Väylästä kaksisuuntaisia, päällysteellä erotettuja väyliä
- Laatutasoa parannettu järjestelmällisesti
- Etuajo-oikeuksia sivukatuihin verrattuna
- Pyöräpalveluasemat Malmö C ja Triangeln

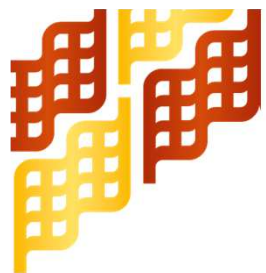




Malmö: aikajana

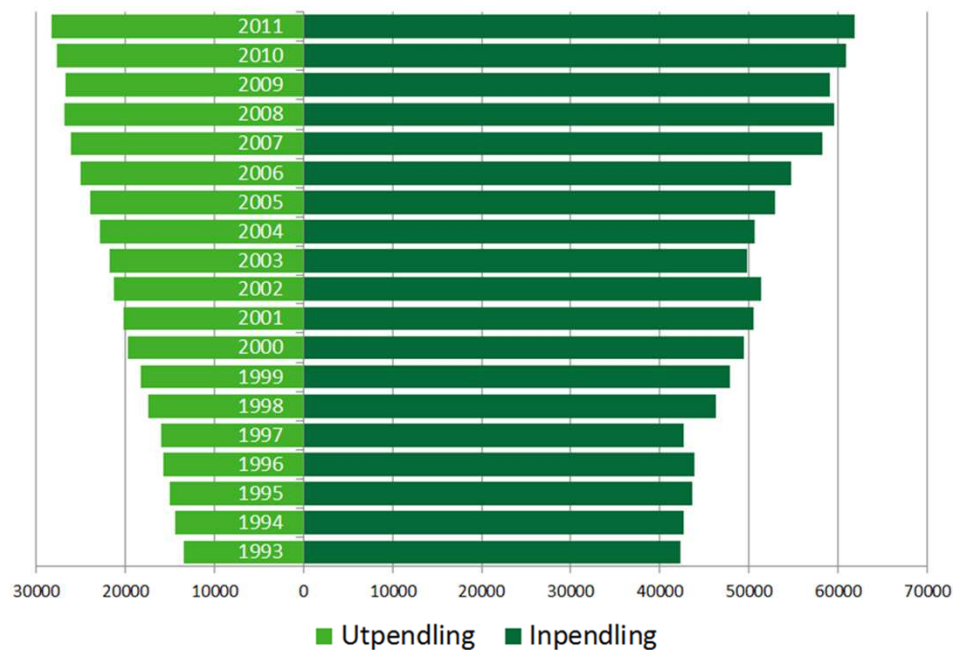


Denna tidslinje (2001-2032) syftar till att ge en historisk tillbakablick över strategiska satsningar, beslut, verksamheter, dokument, program och mål med stor påverkan på hållbara transporter i Malmö. Den pekar även ut målbilder och målar för betydande styrdokument i Malmö med avseende på hållbara transporter och stadsutveckling.

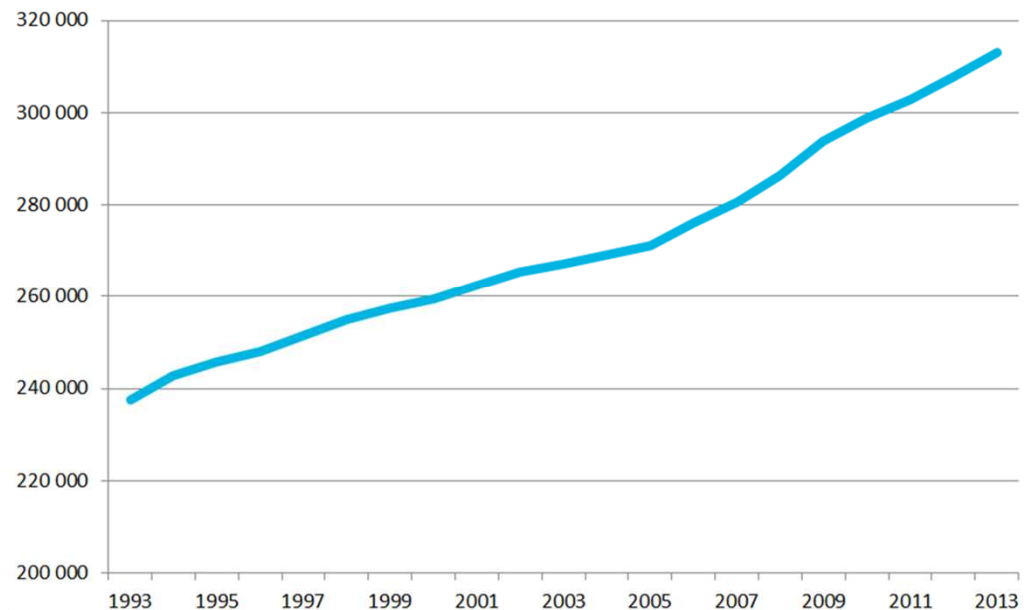


Malmö

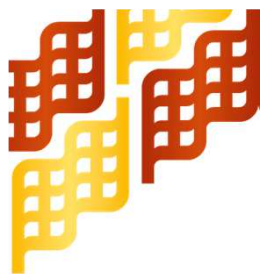
Pendling, Malmö 1993-2011



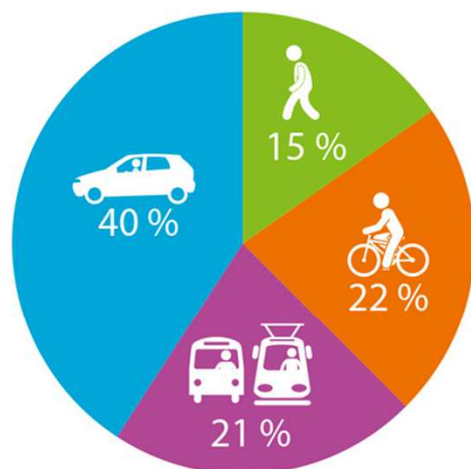
Befolkningstillväxt, Malmö 1993-2013



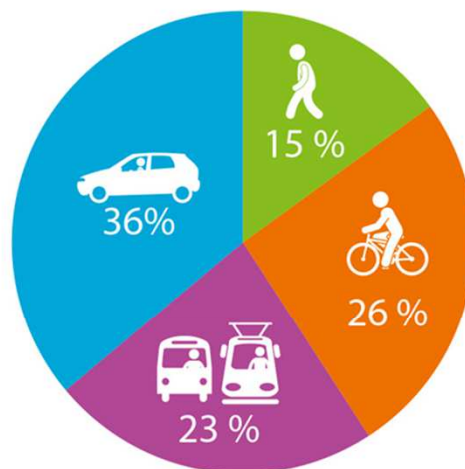
- Malmön väestö kasvaa
- Pendlaus sekä Malmöön että Malmöstä kasvaa



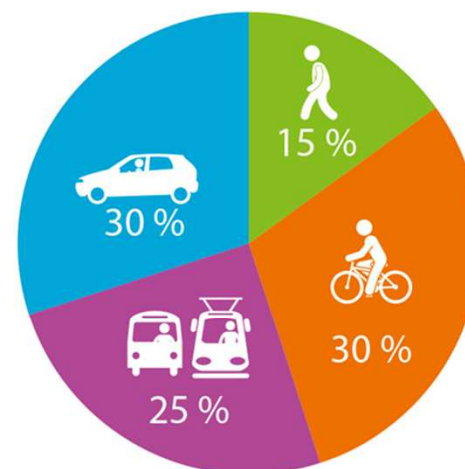
2013



2020



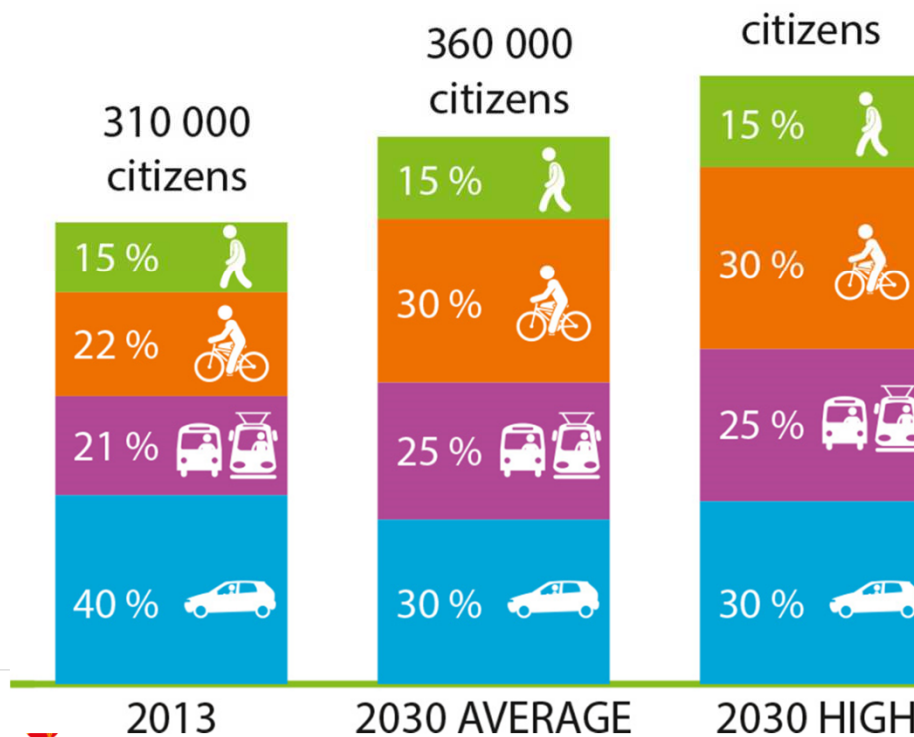
2030

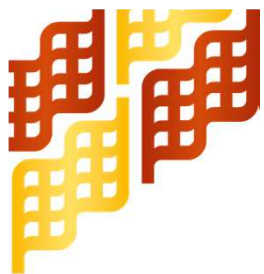


Malmö

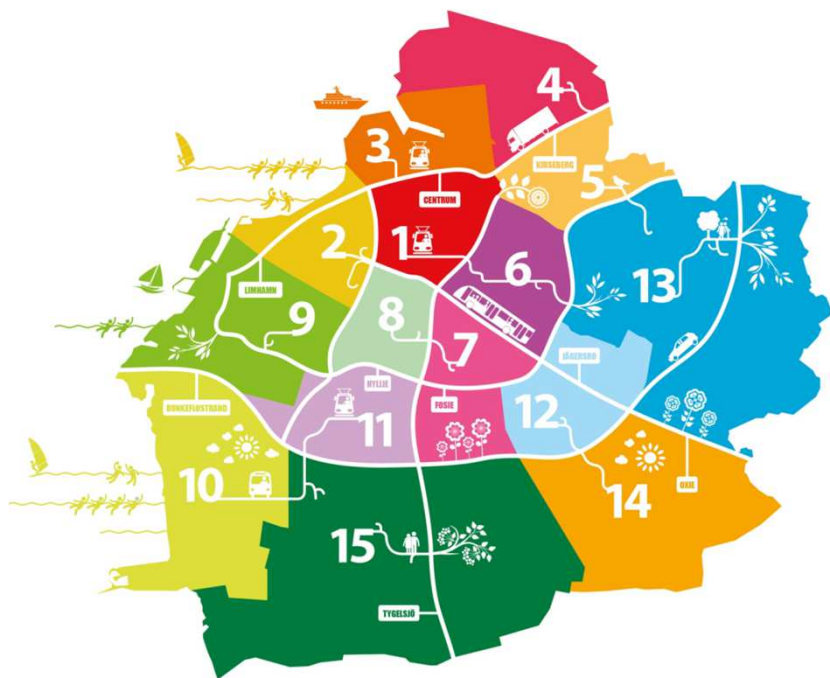
- Tavoitteet 2020, 2030
- Tavoitteista seuraa pyöräilyn ja joukkoliikenteen määrän suuri kasvu
- Autoliikenteen määrä likimain ennallaan
- Osamatkoja kävellen muihin liittyen

28.1.2015



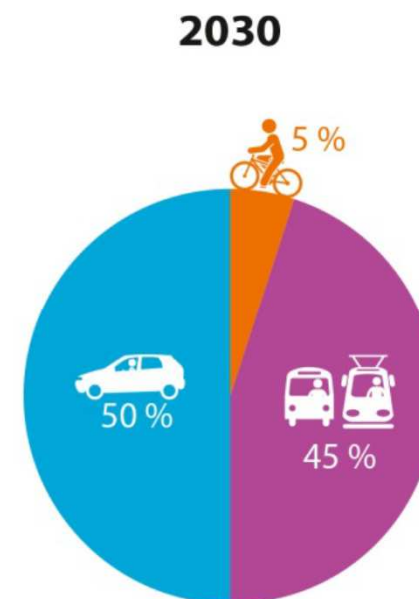
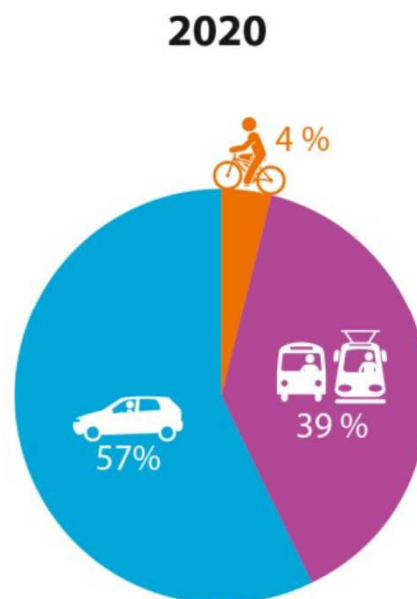
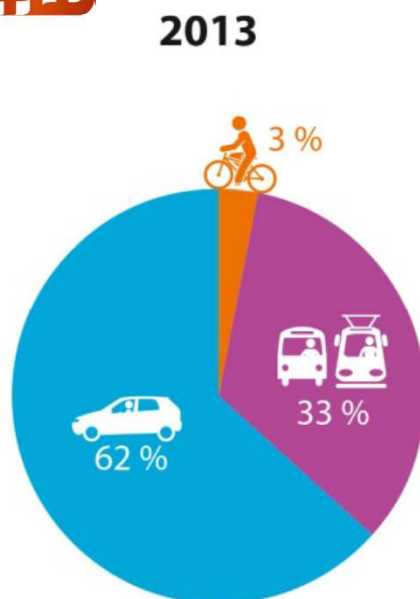


Malmö



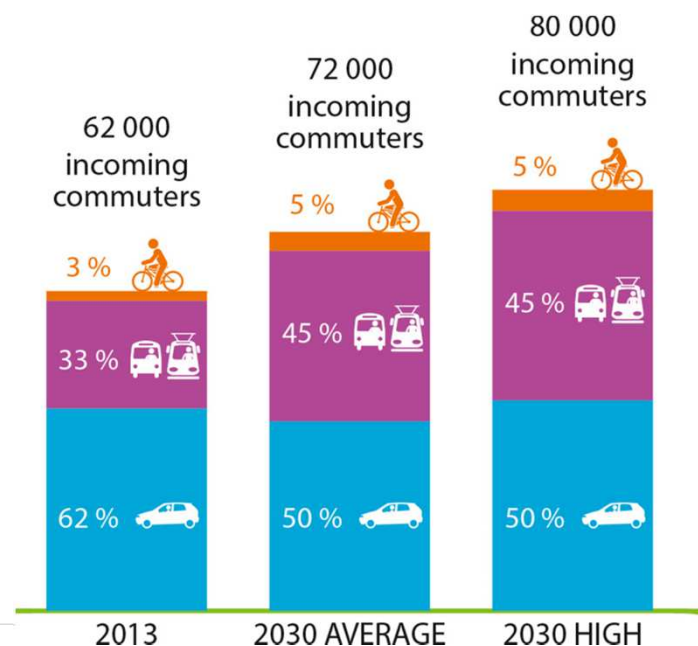
Målbild färdmedesandelar 2030 (2013)				
Delområde				
1 Centrum	15% (25%)	25% (23%)	35% (25%)	25% (25%)
2 Slottsstaden	25% (33%)	20% (16%)	40% (34%)	15% (14%)
3 Västra hamnen	25% (30%)	25% (25%)	30% (25%)	20% (17%)
4 Norra hamnen	-	-	-	-
5 Kirsberg	25% (34%)	30% (24%)	30% (24%)	15% (16%)
6 Rosengård/Sorgenfri	20% (31%)	30% (25%)	35% (28%)	15% (15%)
7 Fosie	30% (49%)	30% (24%)	30% (18%)	10% (6%)
8 Holma/Krocksbäck	30% (40%)	20% (17%)	30% (22%)	20% (18%)
9 Limhamn	40% (54%)	20% (14%)	25% (20%)	15% (10%)
10 Bunkeflostrand	50% (62%)	25% (18%)	15% (9%)	10% (8%)
11 Hyllie	30% (56%)	30% (14%)	20% (12%)	20% (18%)
12 Jägersro	50% (59%)	15% (12%)	20% (15%)	15% (15%)
13 Husie	50% (63%)	20% (15%)	20% (14%)	10% (8%)
14 Oxie	50% (64%)	25% (20%)	15% (6%)	10% (8%)
15 Tygelsjö	55% (72%)	20% (12%)	15% (4%)	10% (9%)
Summerat	30% (40%)	25% (21%)	30% (22%)	15% (15%)

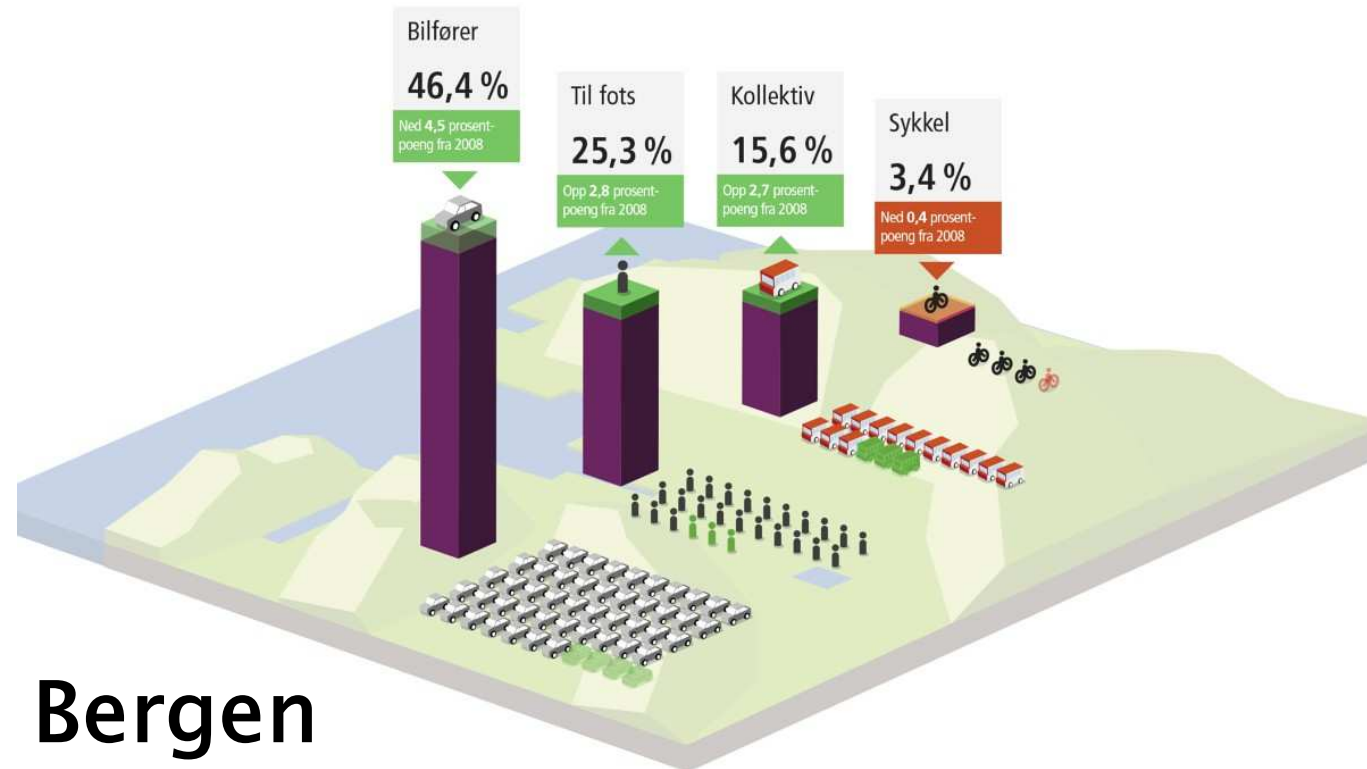
- Kestävän kaupunkiliikenteen tavoitteet on purettu kaupungin osaluokittain



Malmö

- Pendlausmatkoille omat, erilliset tavoitteet





Esimerkki: Bergen

- www.bergensprogrammet.no
- Autoliikenteen osuus vähentynyt Bergenissä 4,5% 2008 - 2013
- Joukkoliikenteen osuus noussut eniten raitiotiekäytävässä, jossa kasvu 19%:sta 2008 28% v. 2013 (noin 50%)

28.1.2015



Bergen: Bergensprogrammet

Tavoitteet

- Liikenteen kasvu pysäytetään
- Kaupunkia kehitetään liikennetarpeen pienentämiseksi
- Liikenteen kasvun pääosa kohdentuu joukkoliikenteeseen
- Infrastruktuuri-investointien käyttöastetta parannetaan
- Liikenteen ympäristökuormitusta vähennetään
- Keskustan tarpeetonta liikennekuormitusta vähennetään
- Toteutetaan yhtenäinen kävely- ja pyöräilyväyläverkko
- Liikenneonnettomuuksia vähennetään
- Toimenpiteille riittävä rahoitus

Valitut osastrategiat

1. Joukkoliikennepanostus
2. Liikennemaksut
3. Pysäköintipolitiikka
4. Kaupunkikehitys
5. Puuttuvien tiejaksojen rakentaminen





Bergen: Bergensprogrammet

- Bergenin raitiotieinvestointi on osa tietulleilla rahoitettavaa Bergensprogrammet – rahoituspakettia.
- Valtio antaa 40% osuuden tietulleilla rakennettaville hankkeille,
- Bergenin kaupunki ja Hordalandin lääni rahoittavat loput tietullilla.
- Tietulli kerätään täysautomaattisilla tietulliasemilla.
- Maksu on 15 kruunua henkilöautolta ja 30 kruunua kuorma-autolta, laskutetaan jälkikäteen. AutoPASS – tunnisteella ja sopimuksella saa alennuksia sekä 50 ohituksen maksukaton.
- Tietulleista tarvittavan tieverkon rahoittamiseksi päätettiin 1985, ensi vaihe toimi 1986-2002
- Toisen vaiheen tietullipaketti Bergensprogrammet neuvoteltiin 1999. Päähankkeita:
 - Pikaraitiotie
 - Ringvei Vest – tunnelimoottoritie kaupungin lounaispuolella
 - Skansentunnelen – tietunneli keskustan alla.
- Paketti hyväksyttiin vuonna 2000 Bergenin kaupungin ja Hordalandin fylken päättävissä elimissä ja Norjan parlamentissa 2002 ja 2006.
- Vastaava malli Oslossa, Stavangerissa ja Trondheimissa.





Bergen: raitiotie



- I vaihe avattiin liikenteelle 22.6.2010.
- 9,8 km keskusta (Byparken) – Nesttun
- Bergenin kaupunginvaltuuston toteutuspäätös 13.3.2000
- Norjan parlamentti 2002 ja 2006.
- Rakennustyöt alkoivat 1.1.2008
- I vaihe maksoi 2100 milj NOK (262 M€)
 - Radasta 2,6 km tunnelissa.
 - Norjan korkea hintataso, työvoimakustannukset n +60%
- 2003 Kaigaten – Nesttun välillä väestö 25 111 asukasta 600 m säteellä linnuntietä, eli 2562 asukasta ratakilometrillä.
- Matkaennuste 26 000 matkaa / päivä 5 min vuorovälillä.
- Kymmenen minuutin vuoroväliin siirryttiin 16.8.2010.
- 24 000 matkaa 240 päivittäisellä vuorolla eli vaunuissa on keskimäärin 100 matkustajaa.
- 6 minuutin vuoroväli 1.11.2010 alkaen
- 2012 noin 8 miljoonaa matkaa / v, kasvu 2011-2012 +13%



Bergen: raitiotie

I, II ja III toteutusvaiheet





Bergen: raitiotie

15 vuoden toteutusohjelma

40 km rataa

Bergen: 259 000 asukasta

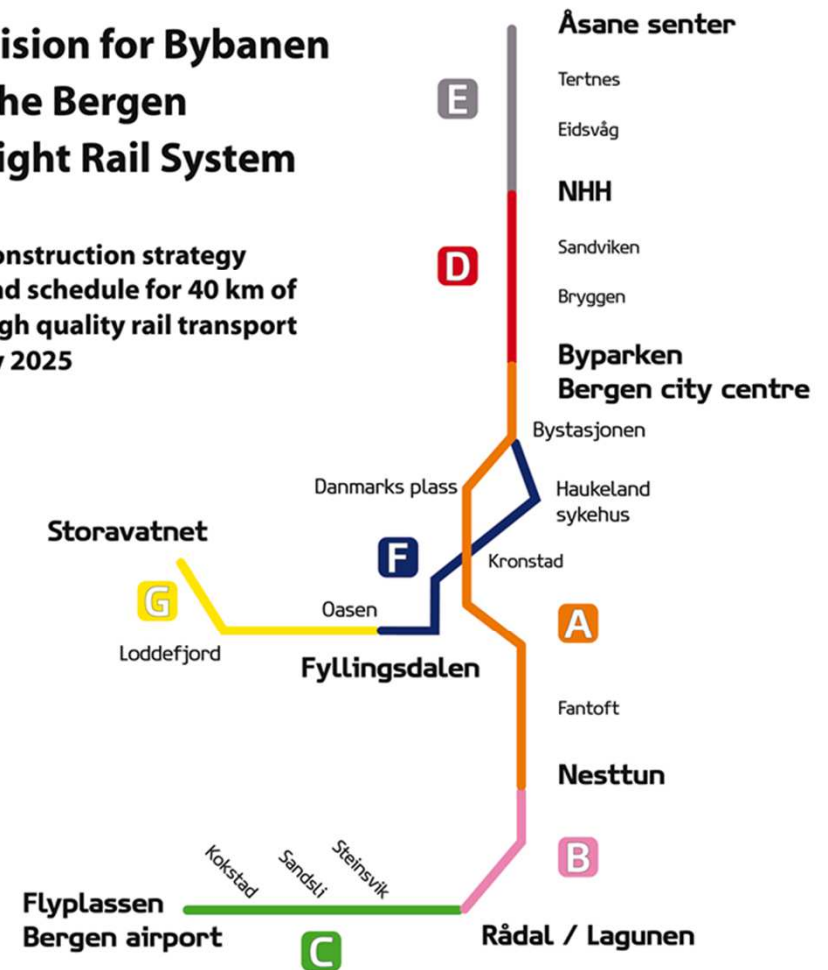
Bergenin seutu: 382 900 asukasta



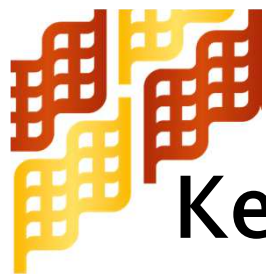
28.1.2015

Vision for Bybanen The Bergen Light Rail System

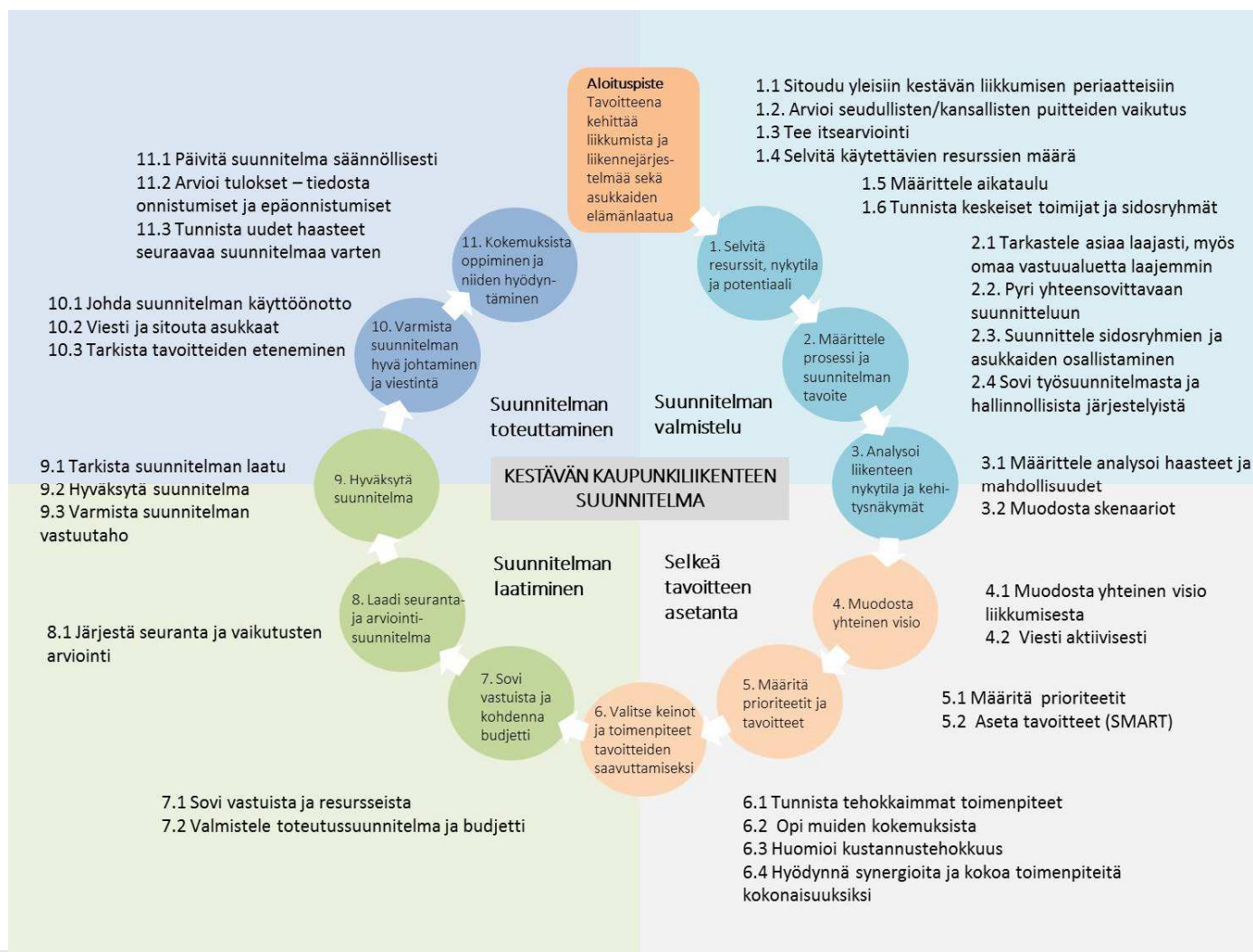
Construction strategy
and schedule for 40 km of
high quality rail transport
by 2025



- A** Byparken - Nesttun (opened 22nd June 2010)
- B** Nesttun - Rådal / Lagunen (2013, now under construction)
- C** Rådal - Bergen airport Flesland (Flyplassen) (2016, now under planning)
- D** Byparken - NHH (2018)
- E** NHH - Åsane (2020)
- F** Bystasjonen - Fyllingsdalen / Oasen (2022)
- G** Fyllingsdalen - Loddefjord - Storevatnet (2025)



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma





Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman esiselvitys

Työn tavoitteet

- Laaditaan ehdotus, millaisella työsuunnitelmalla Tampereelle voidaan laatia EU:n suositusten mukainen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (SUTP/SUMP)
- Tehdään alustava, tiivis nykytilan kartoitus ja arviointi kestävän kaupunkiliikenteen tilanteesta ja suunnitelmista Tampereella
- Työssä käyty läpi Tampereen ja seudun suunnitelmia, haastateltu eri asiantuntijoita sekä tehty käytännön havaintoja nykytilannearvion ja suositusten pohjaksi





Havainnot nykytilanteesta ja suunnitelmista





Liikennetutkimus, yhteenveto

- Laaja kyselytutkimus
- Liikennetutkimuksessa Tampereella 2005 – 2012 polkupyörän ja joukkoliikenteen osuus kasvanut jonkin verran, auton ja kävelyn osuus hieman vähentynyt
- Muutokset yleisesti eivät kovin suuria, mahdollisesti virhemarginaalissa
- Kävelyn ja pyöräilyn seurantamalli vireillä
- Seuraavassa esimerkkejä, viimeisenä analyysiä



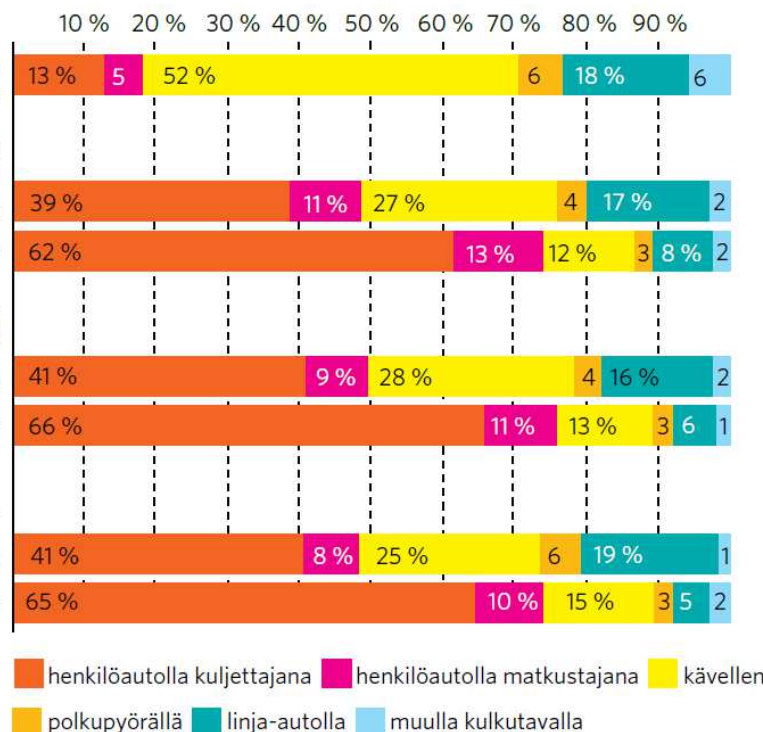
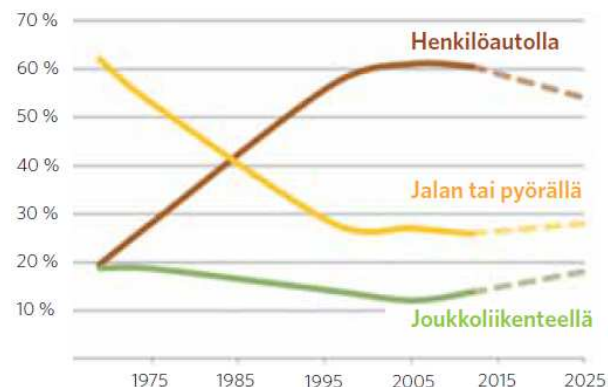


Liikennetutkimuksen tulokset pohjana

Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012

selvitti henkilöhaastatteluilla, ajoneuvoliikenteen tutkimuksella ja liikennelaskennoilla alueen asukkaiden liikkumistottumuksia sekä ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn määrää.

Kulutapaosuuksien kehittyminen ja tavoite



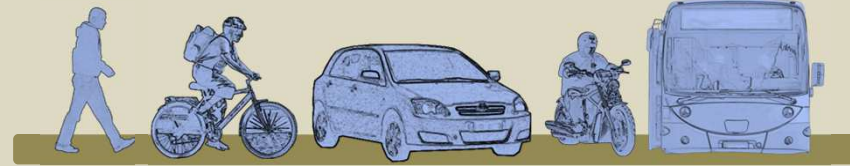
* Eri vuosien tutkimukset on tehty osittain eri ajankohtina. Vuoden 2012 tutkimuksesta ovat mukana vain marras-joulukuussa tehty ja 15 vuotta täyttäneiden havainnot, jotta tulos olisi vertailukelpoinen aikaisempien tutkimusten kanssa.

Tampereen kaupunkiseudun liikenteen visiona on henkilöautoliikenteen kasvun tahtaminen ja jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kääntäminen kasvuun.





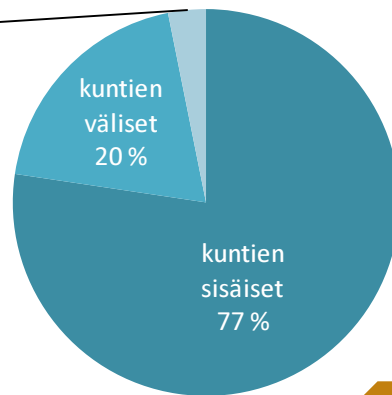
Tampereen kaupunkiseudun ja
Pirkanmaan liikennetutkimus 2012



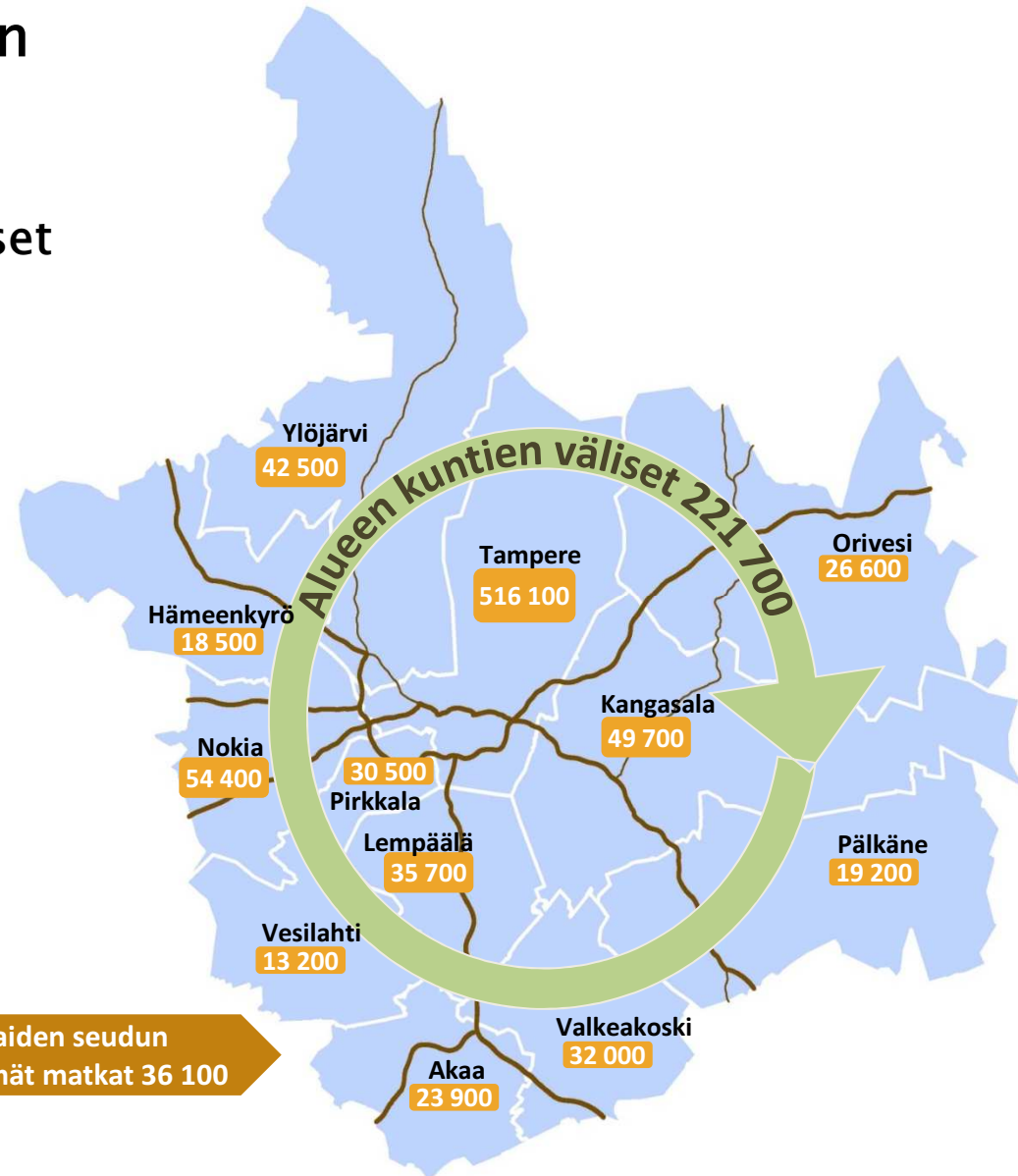
Matkojen määrä Tampereen kaupunkiseudulla ja sitä ympäröivissä kunnissa – kuntien sisäiset ja kuntien väliset matkat

Alueen asukkaat tekevät
arkisin noin 1 100 000
matkaa

seudun
ulkopuoliset
3 %

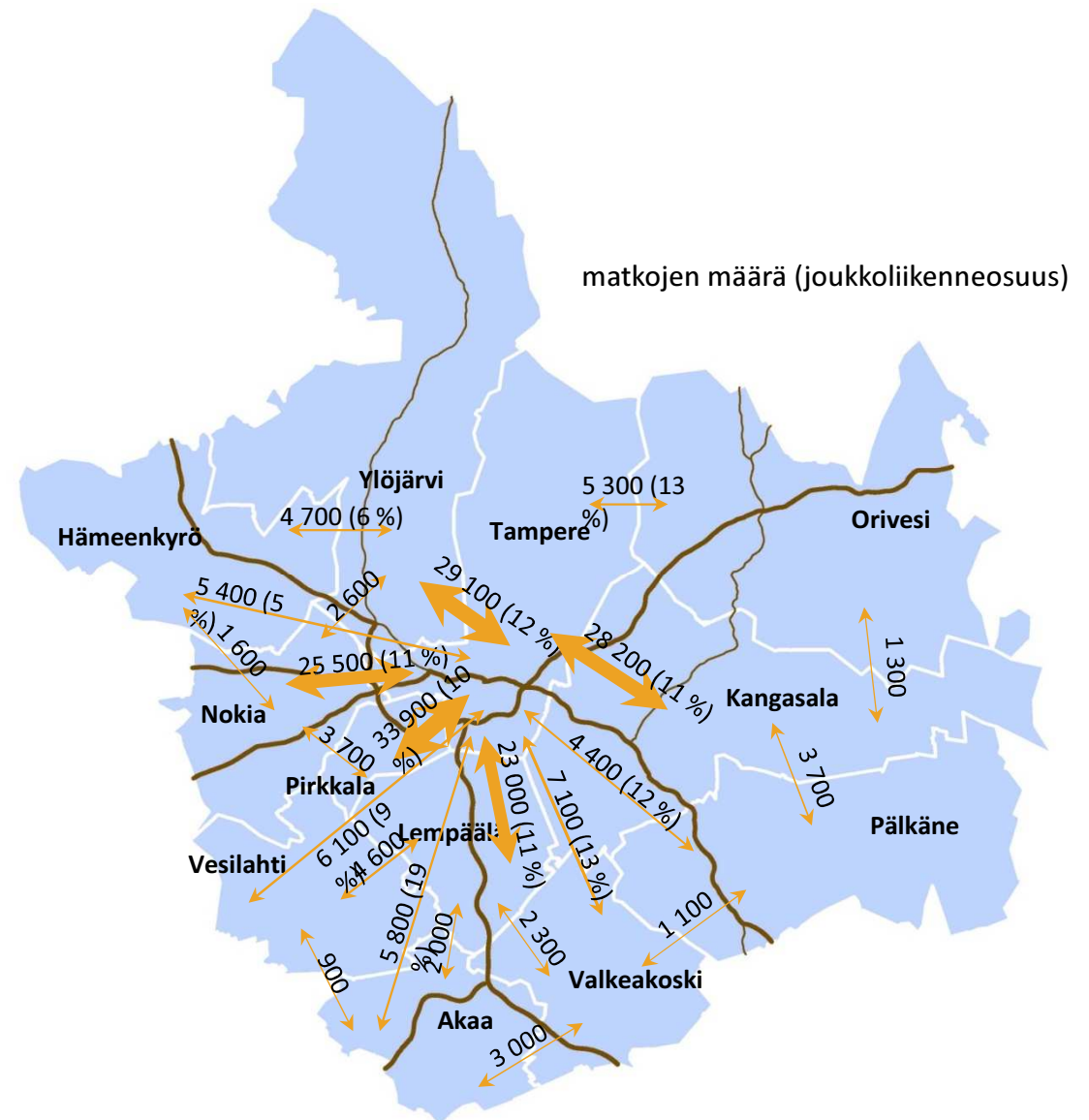


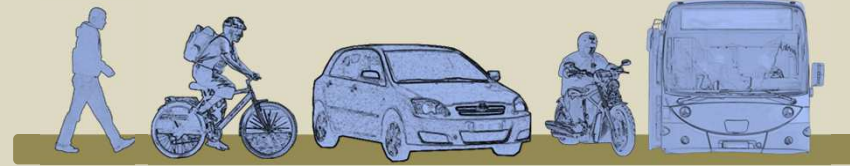
Alueen asukkaiden seudun
ulkopuolelle tekemät matkat 36 100



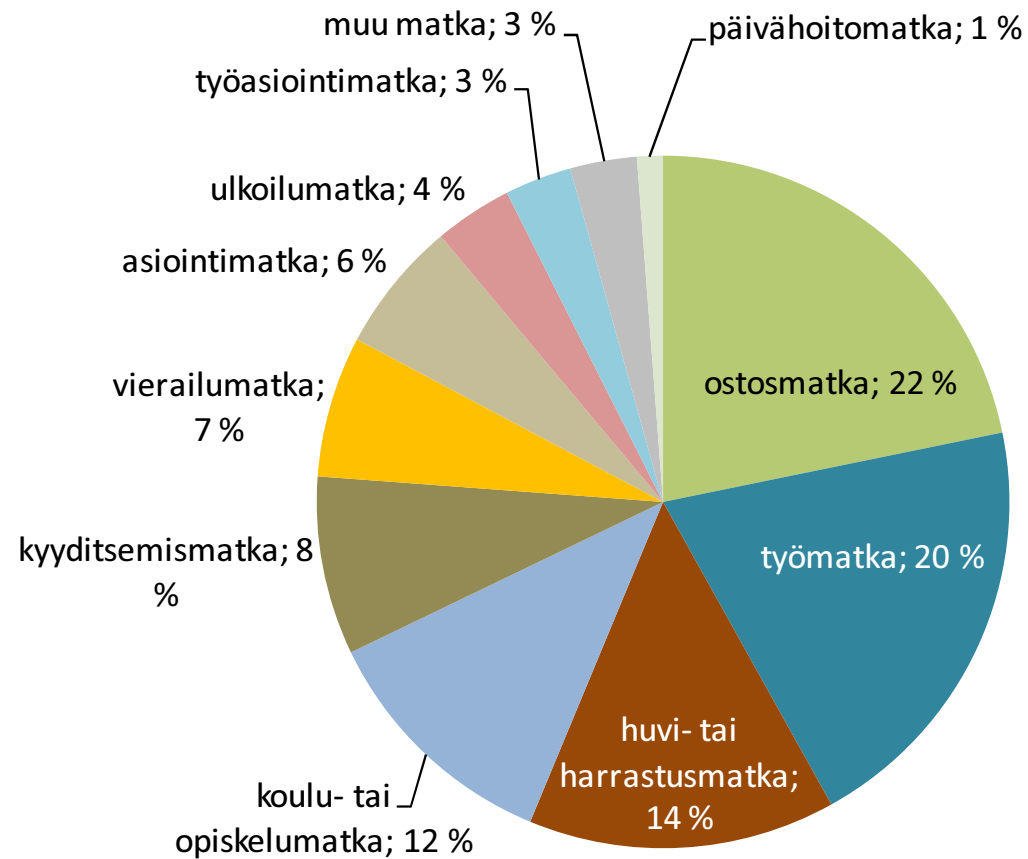


Alueen asukkaat tekevät
arkisin noin 222 000
matkaa kuntien välillä





Matkojen tarkoitus



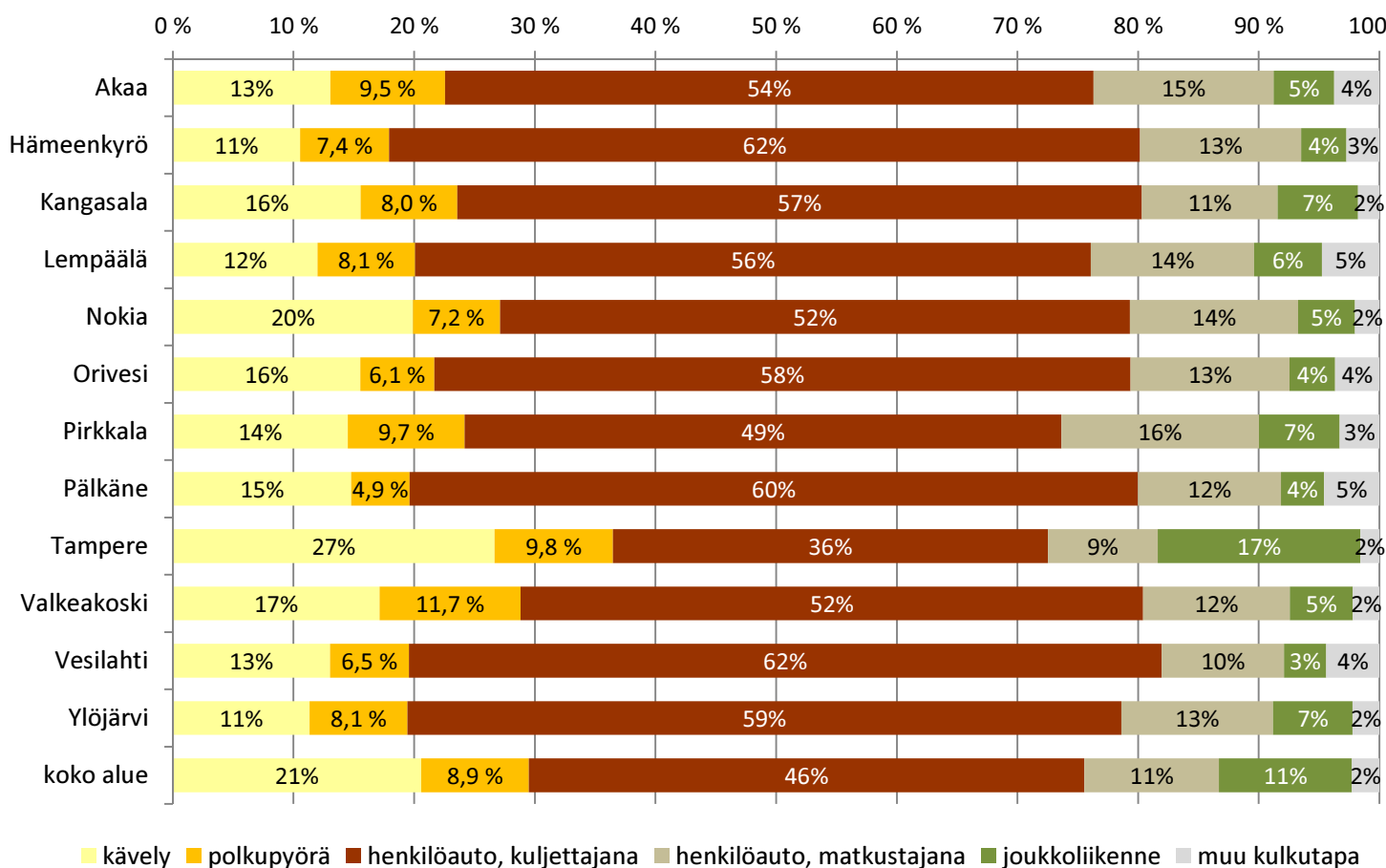


Tampereen kaupunkiseudun ja
Pirkanmaan liikennetutkimus 2012



Kulkutapajakauma asuinkunnittain

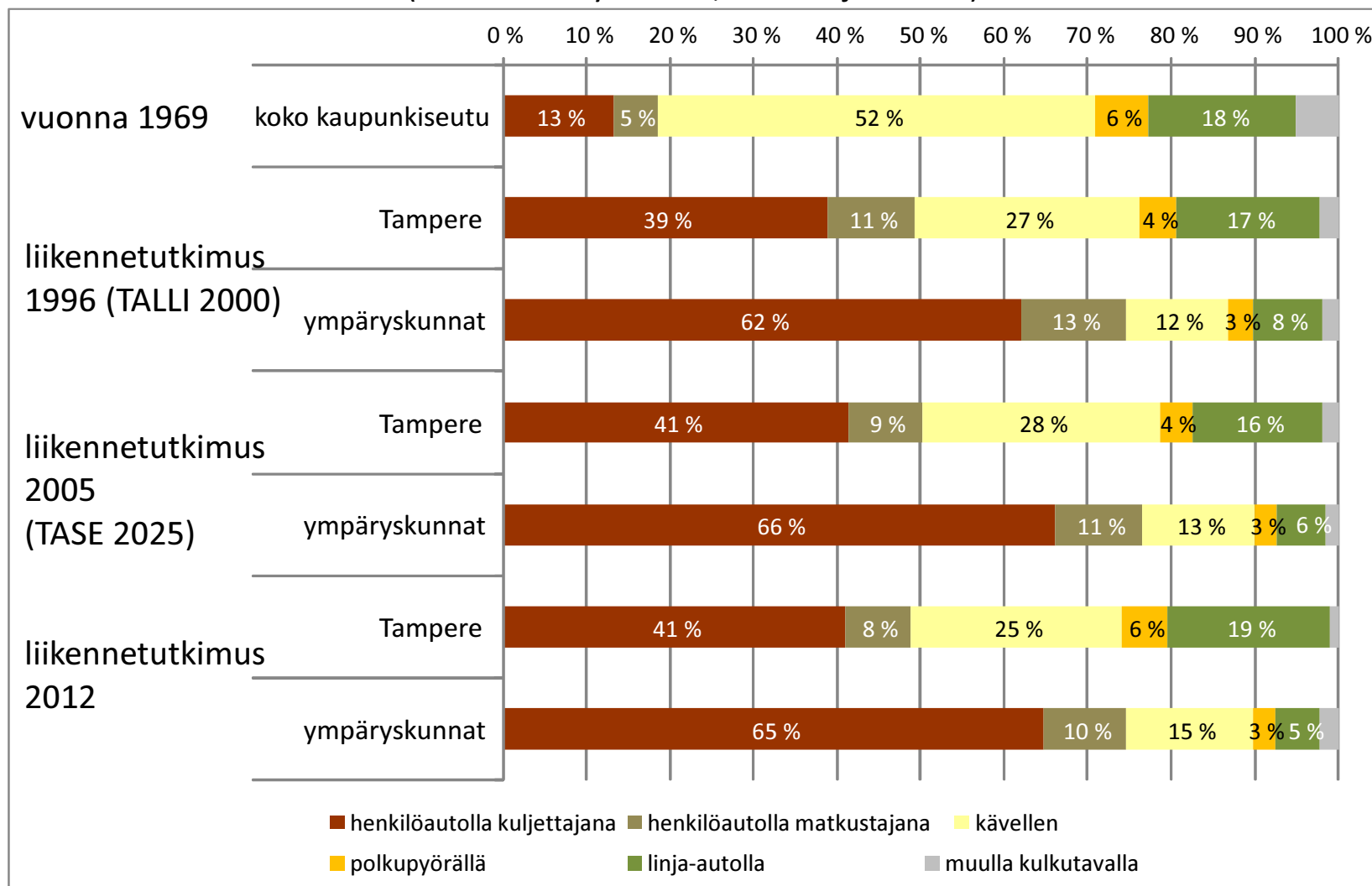
(kaikki ikäryhmät, syys–joulukuu)





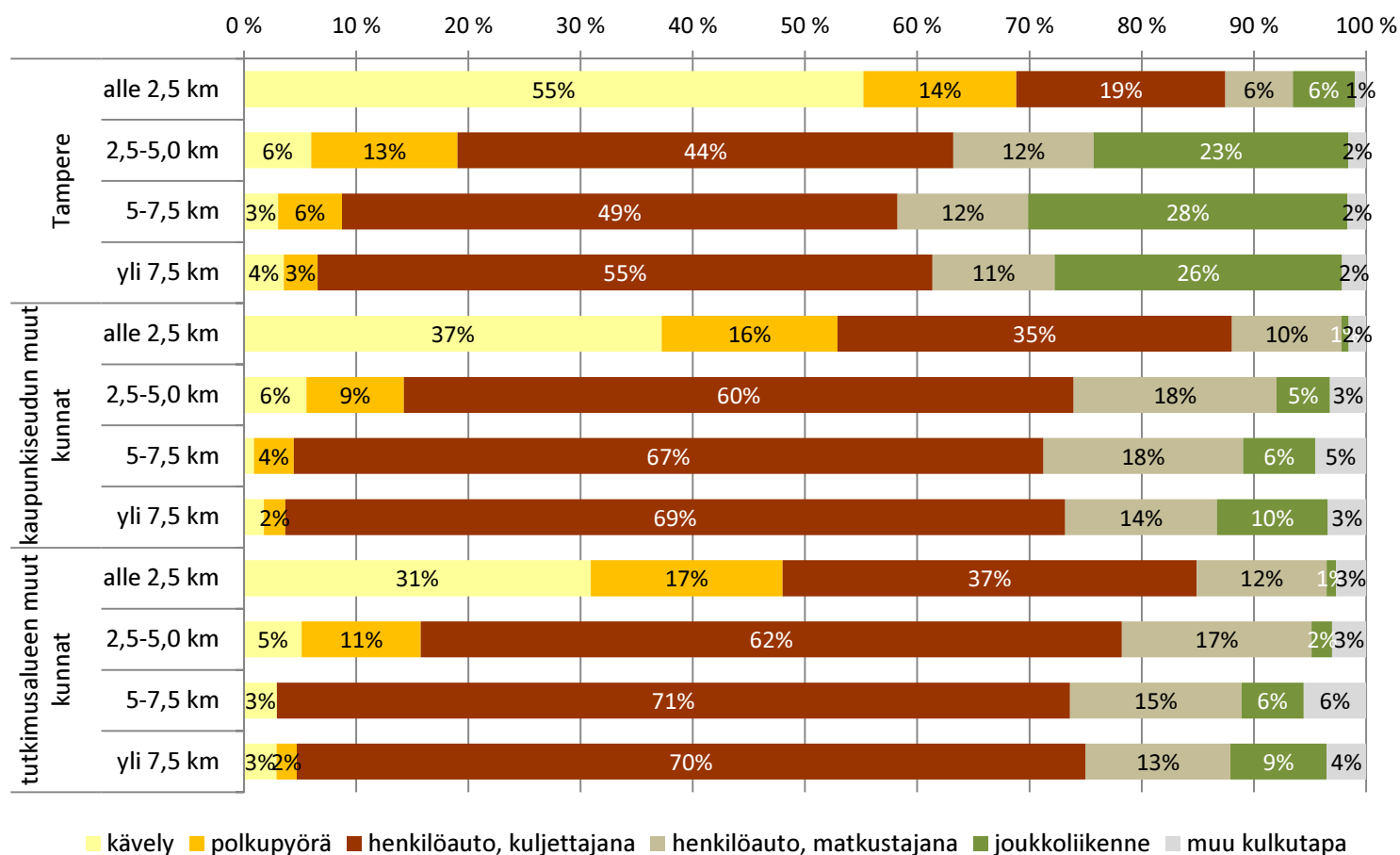
Kulikutapajakauman muutokset

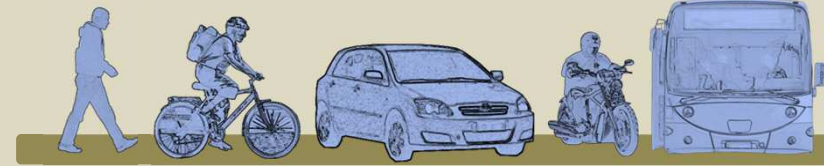
(14 vuotta täyttäneet, marras-joulukuu)



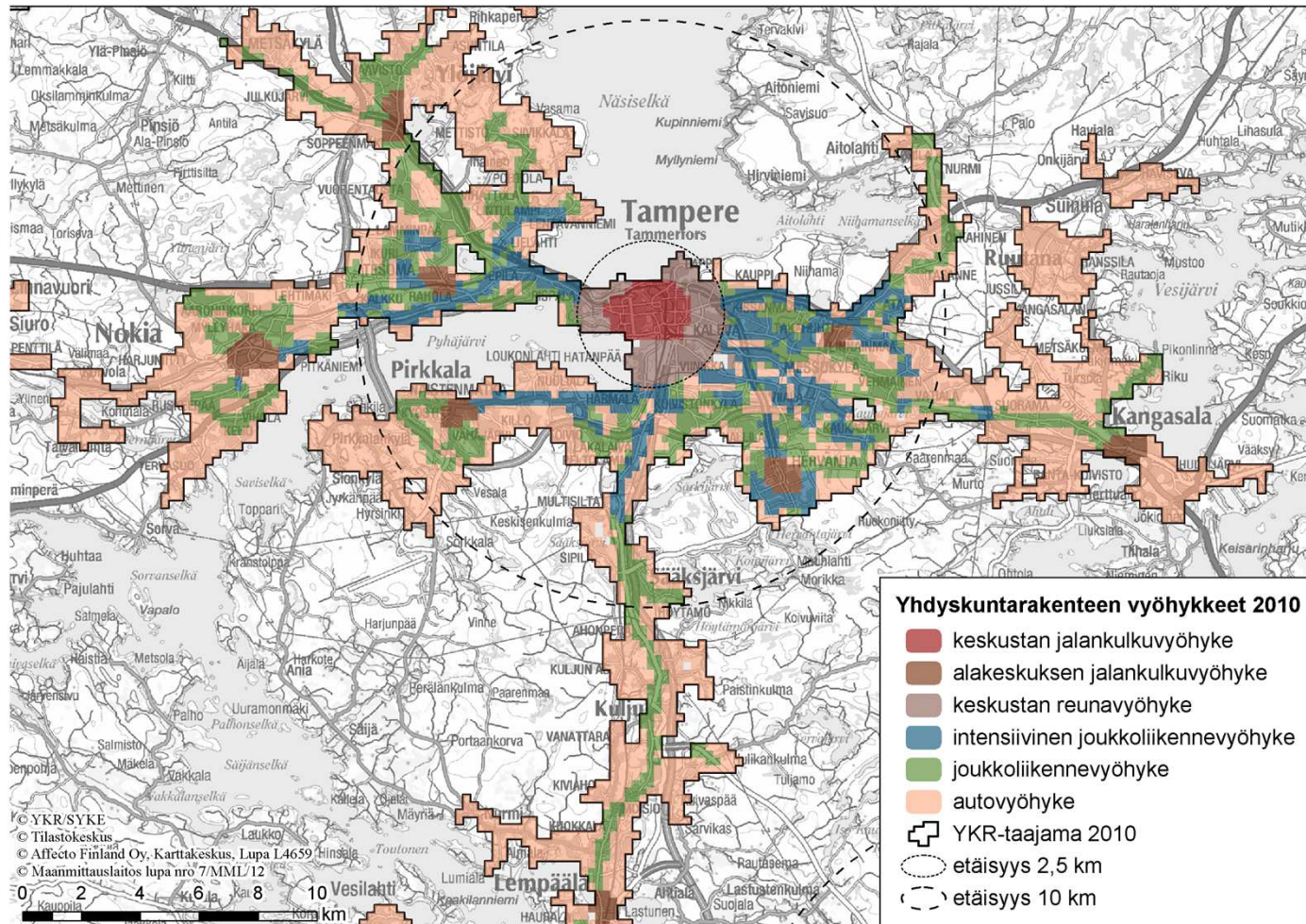


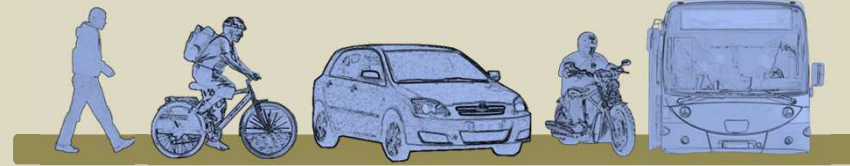
Matkojen kulkutapajakauma pituusryhmittäin



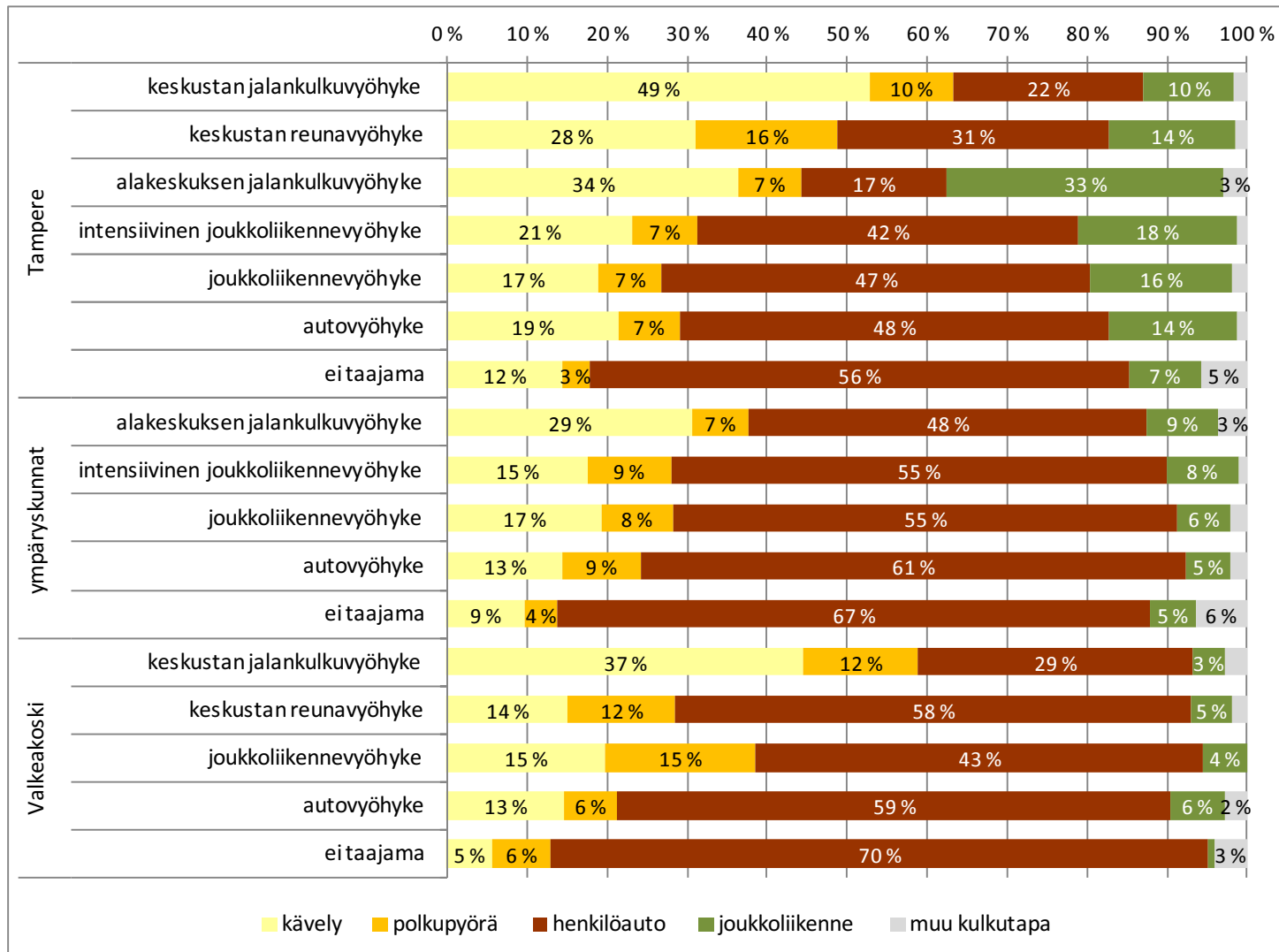


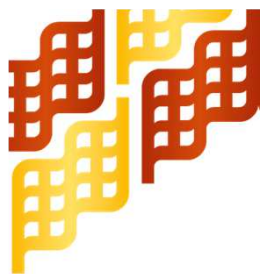
Liikkuminen yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä





Kulkutavat yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä





Liikennetutkimus, havaintoja

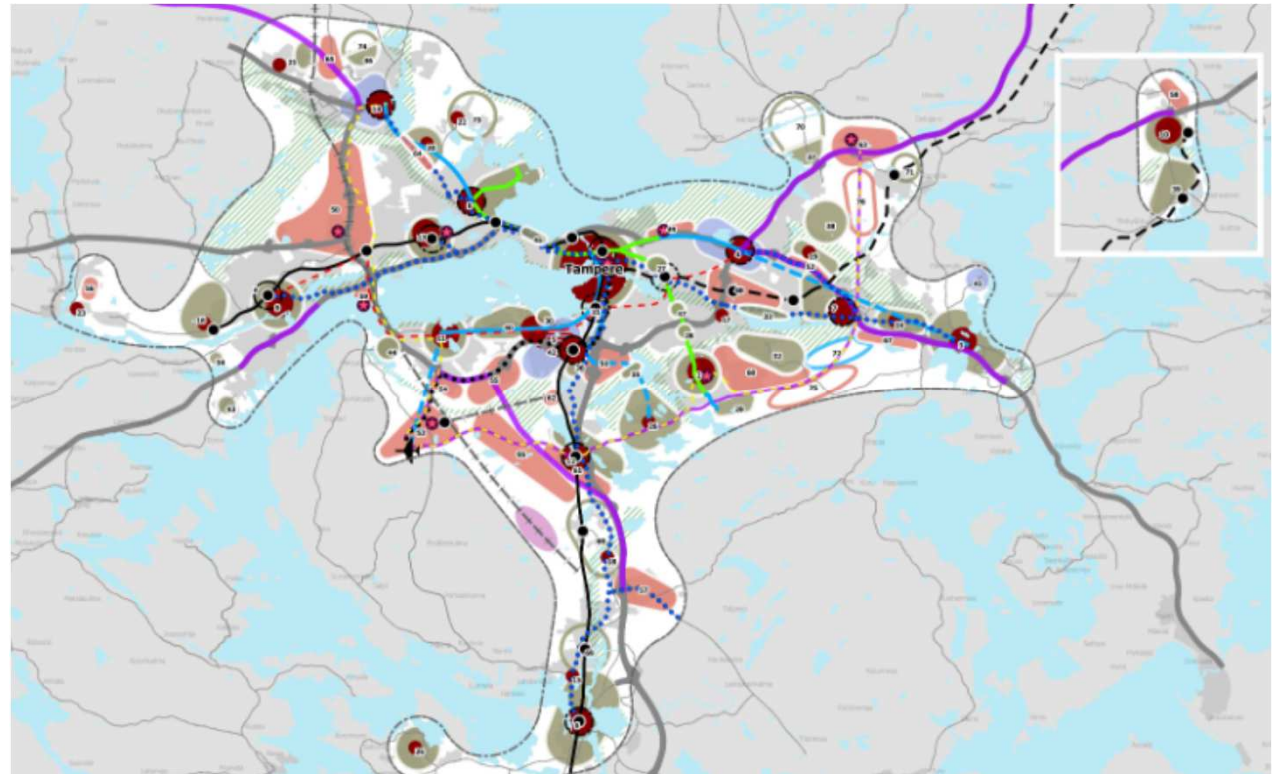
- Kestävän liikkumisen näkökulmasta seudulla tehtävät matkat oleellisia, ulkoiset matkat pieni tekijä
- Auton liikennemuoto-osuuden kasvu vaikuttaa pysähtyneen
- Erot Tampereen ja naapurikuntien välillä ovat huomattavia
- Erot Tampereen sisällä kaupunkirakenteen eri vyöhykkeillä huomattavia
- Alueellisessa tarkastelussa eroja suuralueiden ja niiden osa-alueiden välillä
- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn kasvupotentiaali merkittävä
- Kävelyn edistämiseen lyhyillä matkoilla on edelleen potentiaalia
- Työmatkat noin 22% matkoista, ostos-asiointi- ja vapaa-ajan matkat myös ratkaisevia





Maankäyttö, rakennesuunnitelma

- Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma, päivitys taajamien osalta tavoitevuodelle 2040 hyväksytty 17.12.2014
- 115 000 asukkaan kasvu 2013-2040
- Painopiste siirtyy enemmän täydentämiseen, varsinkin raitiotien vaikutusalueelle, jonne n. 30 - 50 000 asukasta





Maankäyttö, Tampere yleiskaavoitus

- Kantakaupungin yleiskaava 2040 valmisteilla 2014-2016, päivitykset jatkossa valtuustokausittain
- Johtoajatuksena joukkoliikenteen yleiskaava, aluekeskusten ja raitiotien jatkeiden suunnittelu
- Lisärakentaminen luo lisäpaineita kestäväälle liikenteelle, liikennealueen pinta-alaa ei voi kasvattaa, saavutettavuus kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä
- Mittarit paljonko rakentamista keskustaan ja aluekeskuksiin
- Lasten ja vanhusten itsenäinen liikkuminen iso kysymys kun palvelut keskittyvät





Maankäyttö, Tampere yleiskaavoitus

- Aluekeskukset itsenäisiä kaupunkimaisia yksiköitä, esimerkiksi: Hervanta, Tesoma, Lielähti, Koilliskeskus, Kaukajärvi
- Teiden kattaminen tai bulevardisointi esillä mm Nokian moottoritie, Kangasalan tie, Lempääläntie
- Härmälässä tarkasteltava raitiotien eri linjausvaihtoehtoja ja uutta maankäyttöä
- Isoja kohteita mm. Rautaharkko-Lakalaiva, Lielähti
- Nurmi-Sorilan osayleiskaava 12 - 13 000 asukkaalle
- Aitolahti-Teisko erikseen yleiskaavoitettu maaseutumaisena alueena

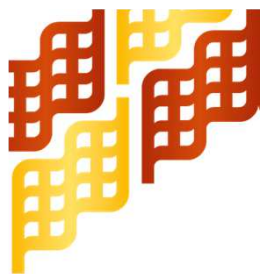




Maankäyttö, täydennysrakentaminen

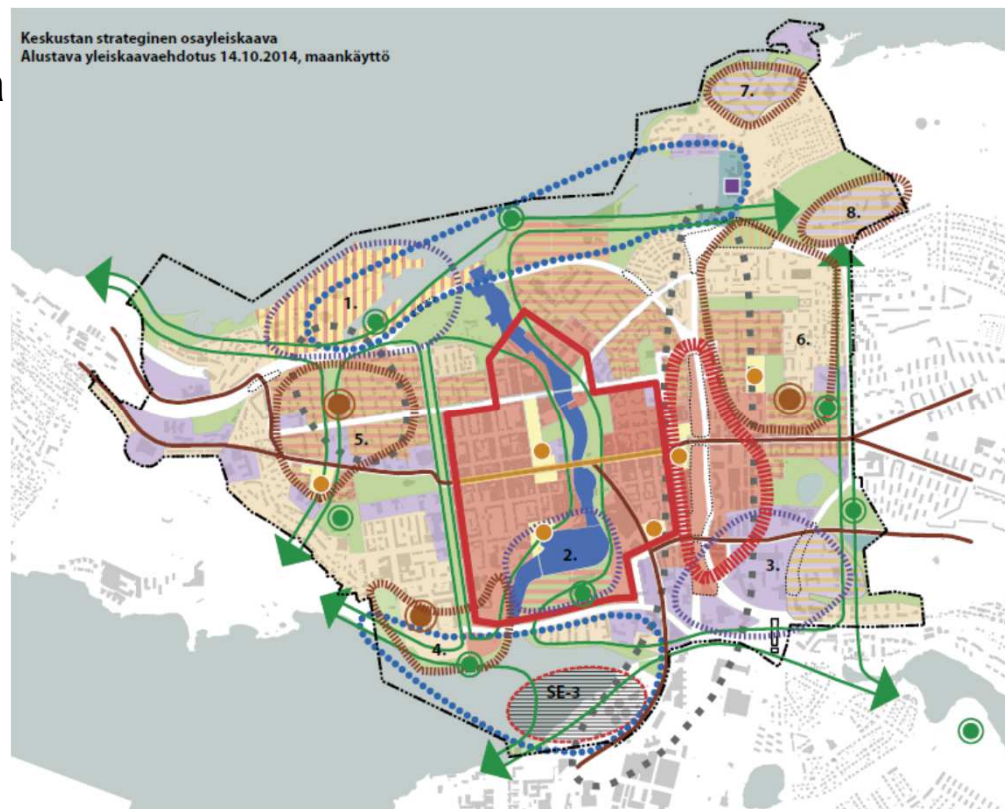
- EHYT-hankkeessa tarkasteltu ala-, alue-, ja paikalliskeskusten täydentämistä
- Peltolammi pilotti
- Jatkoselvityksiä mm. Tesoma ja Haukiluoma
- Raitiotiereitillä Hakametsä, Turtola, Hallila
- Täydennysrakentamiskohteista tontinluovutuskilpailuja





Tampereen keskustan kehittäminen

- Keskustan strateginen osayleiskaava, kaksi vaihtoehtoa Malttius ja Valttius
- Tampereen keskusta-alueelle suunniteltu 15 – 20 000 uutta asukasta ja 10 – 15 000 uutta työpaikkaa
- Ehdotuksessa valittu tehokkaampi vaihtoehto
- Keskustan liikenneverkko
- Lisärakentamista mm. Onkiniemi, Ratina, Kampusalue, Eteläpuisto, Koukkuniemi, Kauppi
- Kansiratkaisuja mm. asema, Kauppi
- Tammelan ja Amurin merkittävä tiivistäminen
- Täydentämistä korttelikohtaisesti korttelisuunnitelmilla keskustahankkeessa





- # VYÖHYKEJAKO
-
- Vyöhykkeet:
- Keskustan kävelyvyöhyke
 - Aluekeskusten kävelyvyöhykkeet
 - Muut kävelyvyöhykkeet
 - Mahdollinen tuleva aluekeskus
 - Pientalovaltaiset asuinalueet yleiskaavassa
 - Raitiotie (etäisyys 500 m)
 - Linja-autoliikenteen runkolinja (etäisyys 300 m)



Palvelut, palveluverkon kehittäminen

Tampere:

- Hyvinvointipalveluiden kehittämissuunnitelma 2009 palvelualueittain, palvelut jaoteltu, lähi, alue, keskitetty
- Lukioverkko tarkistettu 2010, Tredu tarkastelu työn alla
- Pienten lasten yksiköitä: päivähoito ja alimmat luokat
- Esiopetus kouluille
- Liikennetarkasteluja tehty jonkin verran

Seutu:

- Rakennesuunnitelman yhteydessä on valmistunut Palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet

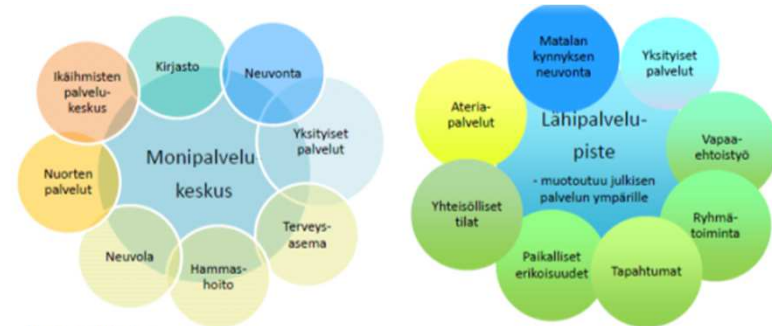




Palvelut, palvelumallin kehittäminen

Tampere:

- Palvelumallin palveluverkossa Hyvinvointikeskukset ja lähitorit – suunnitelma valmistelussa
- Hyvinvointikeskukset Lielahrikeskuksen kaltaisia, yhdistävät kaupallisia ja julkisia palveluita
- Lähitori ryhmittyvät julkisen palvelun ympärille
- Korvaavat pieniä yksiköitä, sijoittuvat joukkoliikenteen pääväylille
- Voivat mahdollisesti vähentää arkiliikkumista kävellen tai pyörällä
- Kartassa vanhat termit



Monipalvelukeskus

- palvelukeskittymä, kokoaa yhteen keskeisiä hyvinvointipalveluja.
- palveluja "vauvasta vaariin"
- alueellisesti erilaisien palveluiden yhdistelmä
- keskeinen sijainti
- hyvät kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen yhteydet

Lähipalvelupiste

- suppeampi "palveluvalikoima"
- palveluja "vauvasta vaariin"
- lähipalvelupisteet voivat erota alueellisesti toisistaan
- arkea helpottavia ja yhteisöllisyyttä tukevia palveluja
- keskeisellä paikalla alueella

5

TAMPEREEN KAUPUNKI

Kh suko 8.9.2014



Liikkuvat palvelut
Sähköiset palvelut

28.1.2015

TAMPEREEN

6

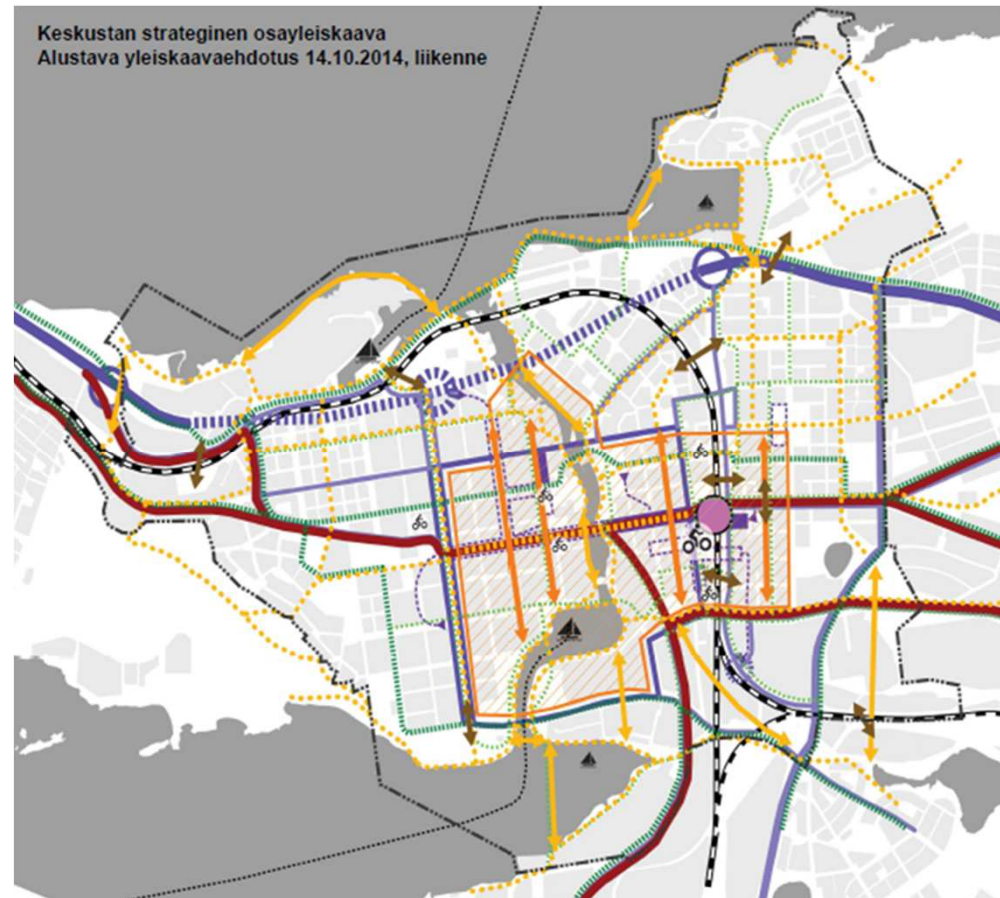
TAMPEREEN KAUPUNKI

Kh suko 8.9.2014



Keskustan liikenneverkon yleissuunnittelu

- Keskustan liikenneverkko hyväksytty yleissuunnittelun pohjaksi; strateginen osayleiskaava
- Keskustan liikenneosayleiskaava 2006
- Keskustan kehä, sisäpuolinen alue hitaan liikkumisen aluetta
- Joukkoliikenteen pääakselit





Kävely

- Kävelyn osuus hieman laskenut 2005 – 2012, siirtymää pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen
- Keskustassa toteutetaan keskustan kehän sisäpuolelle kävelyn ehdoilla kehitettävä hitaan liikkumisen alue, jolla katuverkko muokataan kävelypainotteiseksi
- Tampereen keskustan katutilaohje
- Kuninkaankatu ja Tuomiokirkkokatu kävelykatuina
- Kosken rannoille kävely-yhteydet
- Kävelyvyöhyke jopa 1,5 – 2 km keskustasta
- Yhteyksiä parannetaan korttelien sisällä
- Kävelyn opastussuunnitelma esimerkiksi pienillä aluekartoilla vireillä
- Kannot rautatien yli uusia yhteysmahdollisuuksia





Pyöräily, nykytila

- Pyöräilyn osuus kasvanut 2005 – 2012 4 -> 6%
- Pyörätieverkko laaja
- Ongelmana laatu, suuri osa pyöräteiksi merkittyjä jalkakäytäviä tai muuten heikkolaatuisia.
 - Geometria
 - Reunakivet
 - Kävely – pyöräily konfliktit
 - Jatkuvuusongelmat ja opastus
 - Merkinnät
- Jalkakäytävillä pyöräily suuri ongelma
- Investoinnit mm Laukon silta, Palatsinraitti, Puutarhakatu – Patosilta – Rongankatu – Tammela lisänneet pyöräilyä
- Kunnossapidossa laatuvaihtelua
- Keskeisetkin reitit esim. Hervanta – Keskusta usein epäsuoria





Pyöräily, suunnitelmat

- Suunnitelmissa kävely ja pyöräily erotetaan vilkkaalla alueella
- Seudullinen pyöräilyn viitoitus suunnitelma
- Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma ja rakennesuunnitelma, pääreittien kehittäminen
- Erottelu Pirkkalan ja Kangasalan suunnan pääväylille
- Myöhemmin Ylöjärvi ja Nokia
- Pyöräpysäköintinormin päivitys





Joukkoliikenne, Tampereen sisäinen

- Tampereen sisäisen joukkoliikenteen käyttö lisääntynyt linjaston kehittämisen ja palvelutasolisäysten ansiosta noin 25% 2005-2012
- Kulkumuoto-osuus kasvanut 2005 – 2012 +3%
- Runkolinjat numeroitu sarjaan 1-10, osa 7,5 min vuorovälillä
- Palvelulinjasto palvelee vammais- ja sosiaalitoimen kuljetuksia
- Joukkoliikenteen palvelutaso alempi vapaa-aikoina, iltaisin, viikonloppuisin

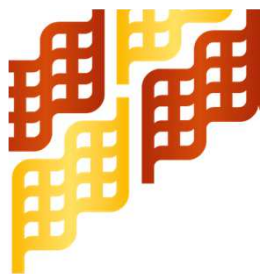




Joukkoliikenne, seutuliikenne

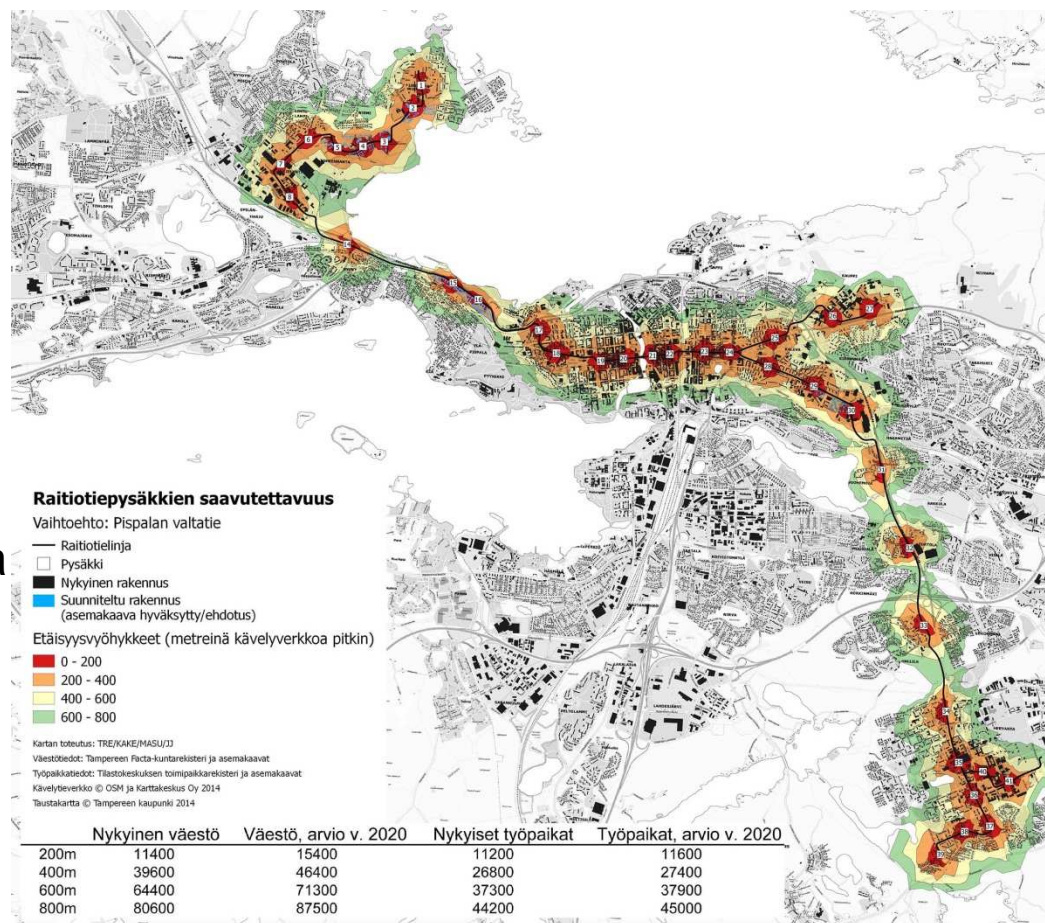
- Seutuliikenneuudistus 30.6.2014 alkaen
- Siirtymä Orivesi, Ylöjärvi kesä 2016
- Tariffijärjestelmä nyt jyrkkäportainen, uudistetaan 2016.
- Ratkaisut hyviä mutta kiireellä tehtyjä, järjestämistapavääntö viivytti n 8 kk.
- Lempäälässä ja Kangasalalla syksyllä 2014 korjattavia virheitä
- Palvelutasomäärittely joulukuussa 2011, voimassa 2015 loppuun, uusitaan 2015
- Lähijuna rakennemallissa, vuorovälitavoite 60 min 2030 mennessä, 30 min 2040.

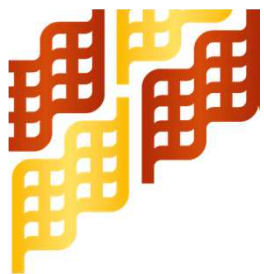




Joukkoliikenne, raitiotiehanke

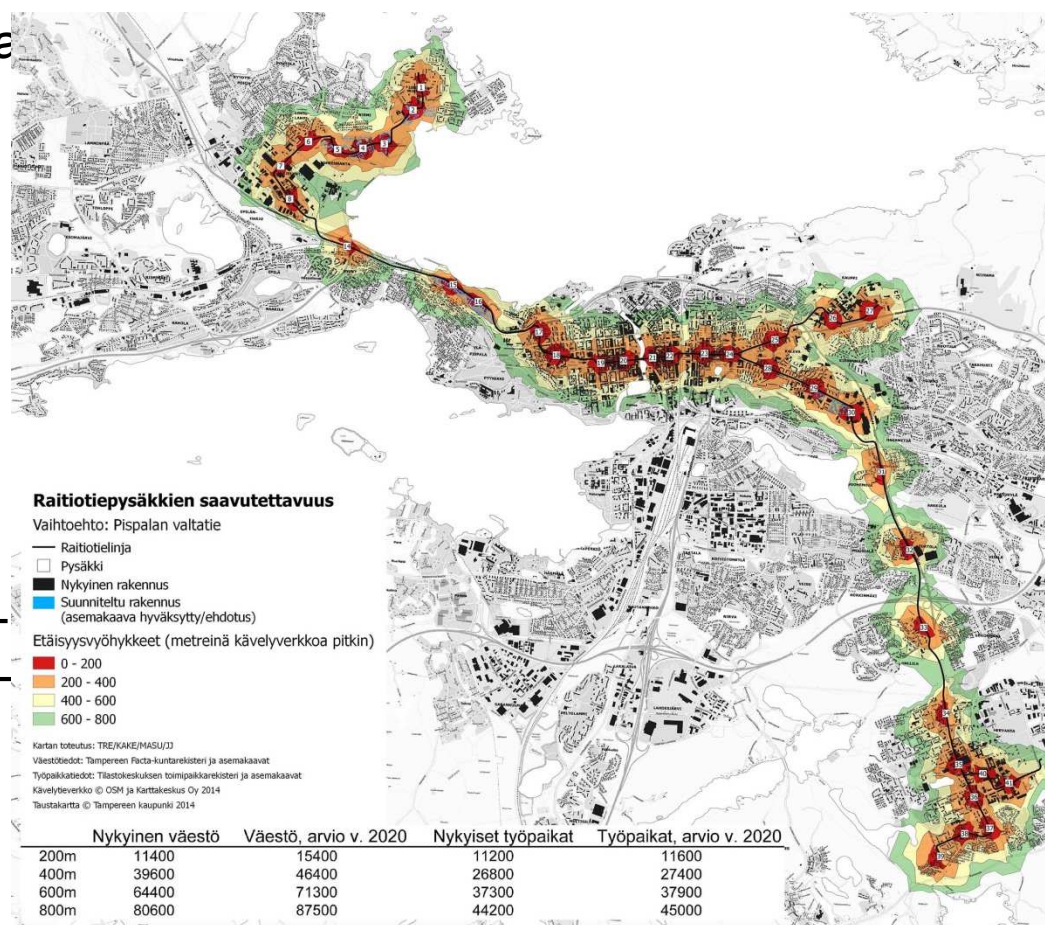
- Hankkeella on vahva poliittinen tahtotila. Perusteluna on kestävän liikkumisen haasteen lisäksi erityisesti kaupunkirakenteen tiivistämisestä odotettavat hyödyt. Raitiotie on valtion ja kaupunkiseudun kuntien välisen MAL-aiesopimuksen kärkihankkeita.
- Raitiotien infrastruktuuri on tarkoitus toteuttaa allianssimallilla. Vaunukalusto kilpailutetaan rinnalla erikseen. Allianssin kilpailutus on käynnistynyt joulukuussa 2014 ja kehitysvaihe alkaa heinäkuussa 2015. Tampereen kaupunginvaltuusto päättää raitiotiehankeen toteuttamisesta vuonna 2016.

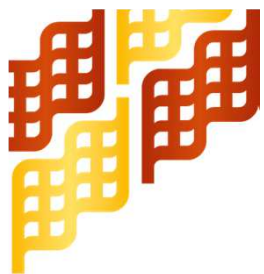




Joukkoliikenne, raitiotiehanke

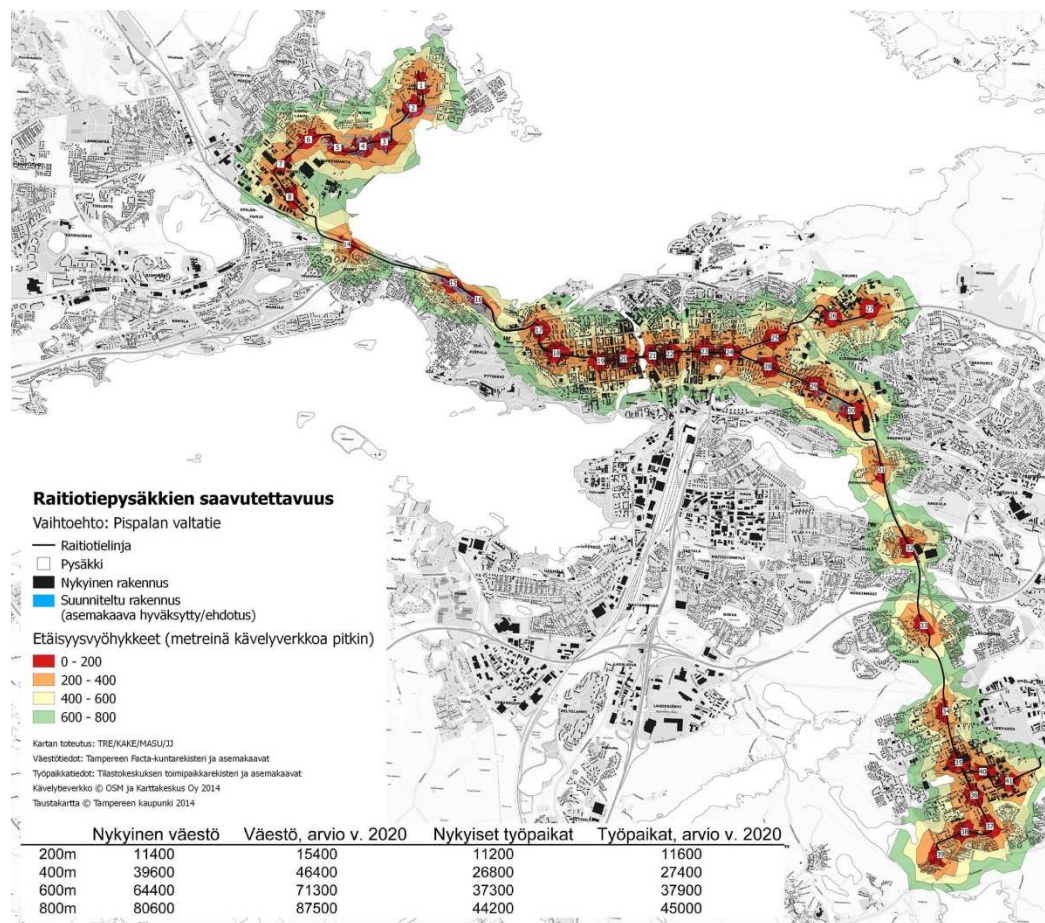
- Ensimmäinen toteutusvaihe on Hervanta–keskusta, toinen keskusta–Kaupin kampus (TAYS) ja kolmas keskusta–Lielähti–Lentävänniemi.
- Huhtikuussa 2014 valmistunut yleissuunnitelma ja käynnistyvä allianssihankinta koskevat näitä kolmea ensimmäistä toteutusvaihetta.
- Myöhempiä mahdollisia toteutusvaiheita ovat keskusta–Härmälä/Pirkkala, Kaupin kampus–Koilliskeskus/Kangasala, keskusta–Vuores ja Lielähti–Ylöjärvi.





Joukkoliikenne, raitiotiehanke

- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan raitiotiehankeen yhteydessä katurakentamisen ja asemakaavahankkeiden yhteydessä.
- Keskeiset raitiotierataa välittömästi liittyvät jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parannustarpeet ja periaateratkaisut tulee kartoittaa ennen allianssin kehitysvaiheen alkamista





Esteettömyys

- Vammais- ja esteettömyysasiamies
- Esteettömyysohjelma 2009 – 2016, vuosittainen seuranta
- Vammaisneuvostolla esteettömyystyöryhmä
- Poikkihallinnollisuus, esteettömyys koskee kaikkia hallinnonaloja
- Keskeisenä haasteena vanha rakennuskanta (mm. oppilaitokset) ja vanha katutila (jalkakäytävät ja suojatiet)
- Esteettömyyttä toteutetaan pääosin rakennettaessa uusia ja peruskorjattaessa vanhoja tiloja ja katuja
- Keskustan esteettömyyttä tulisi edistää erillisrahoituksella,
- Hämeenpuisto on kokonaisuudessaan esteetön
- Tarvitaan kokonaissuunnitelma katuinfran ja kunnossapidon esteettömyyden edistämiseksi laatutasomäärittelyineen (esteettömyyden erikoistaso – yleistaso) Joukkoliikenteen esteettömyys parantunut, kalusto matalalattiaista ja enenevässä määrin EU:n bussidirektiivin mukaista
- Esteetön palveluliikenne ja joukkoliikenne voivat mahdollisesti korvata osan yksilöllisistä kuljetuspalveluista.





Kaupunkilogistiikka

- Nousi esille keskustelutilaisuudessa
- Logistiikan kehittäminen, tavarakuljetusten toimiminen
- Tavarakuljetusten, kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen ristiriitojen ratkaisu keskustassa
- Edellyttää jatkotyötä





Mobility management, liikkumisen ohjaus

- Nykytoiminnassa painopiste ollut viestinnässä ja tapahtumiin (Liikkujan viikko, pyöräilyviikko, tamperelaiset yleisötapahtumat) osallistumisessa
- Pyöräilykoulutukset (Tampereen polkupyöräilijät); maahanmuuttajat, katuajo
- Pyörähuoltotempaukset
- Joukkoliikenne tilannut kampanjoita
- Kävelyn ja pyöräilyn viestintäsuunnitelma ja Viisaan liikkumisen esiselvitys
- Tampereella käynnistynyt liikkumisen ohjauksen hanke: levitetään sateenvarjoa kaupungin eri toimijoiden tekemiselle ja koordinoidaan työtä





Suosituksset arvioinnin perusteella

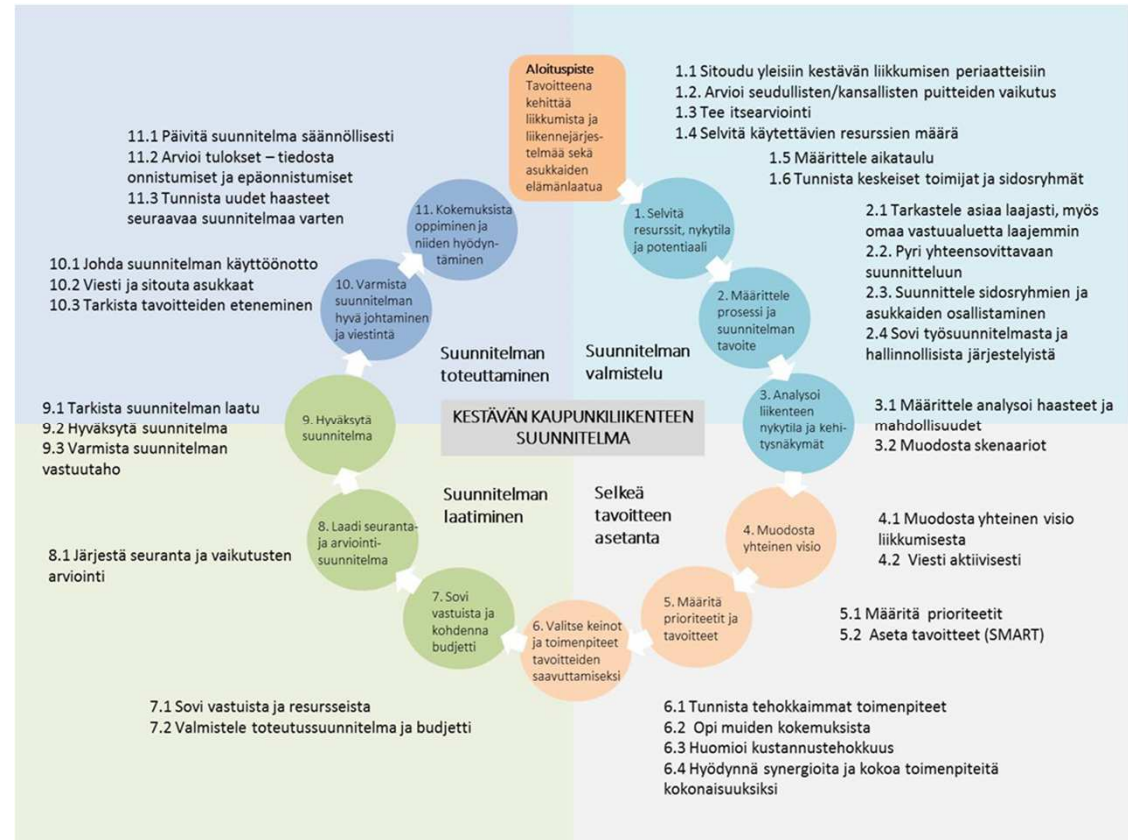
- Tampereella makrotason yleiskaavallinen ja liikennejärjestelmäsuunnittelu oikean suuntaista
- Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma ensisijaisesti yhteen kokoava, liikennepoliittinen ohjelma, joka ulottuu joissakin asioissa myös mikrotasolle
- Ehdotuksia kehittämisen painopisteiksi
 - Raitiotie ja sen toteutus
 - Aluekeskusten kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen
 - Pyöräilyn kehittäminen
 - Liikkumisen ohjaus (mobility management)
 - Seudullisen joukkoliikenteen toisen vaiheen kehittäminen
 - Täydennysrakentamisen laatu





Kestävän liikkumisen suunnitelman puuttuvia osioita

- Sitoutuminen ja tavoitteet olemassa
- Käytännössä 1. ja 2. kohdat toteutumassa
- Skenariotyö, voidaanko hyödyntää rakennesuunnitelmaa
- Työsuunnitelma esittää kohtien 3 – 11 toteutuskeinoja





Ongelmia / ristiriitoja

- Palveluverkon muutos voi haitata palveluiden saavutettavuutta varsinkin kävellen – saavutettavuutta parannettava pyörällä ja joukkoliikenteellä.
- Maankäytön suunnitelmissa pääpaino täydentämisessä, mutta hajauttaville kohteille edelleen runsaasti kysyntää
- Monet parannukset peruskorjausten tai asemakaavan toteuttamisen varassa
- Seudun ja Tampereen ero liikkumiskäyttäytymisessä suuri





Suosituksset: Maankäyttö

- Suunnitellussa täydennysrakentamisessa painotettava sekä rakennusten että infran toteutuksen laatua
- Autopaikkainormin alentamisesta resursseja parempaan laatuun
- Myös kaupunkimaiselle pientaloasumiselle tarvitaan varauksia





Suosituksset: Pyöräily

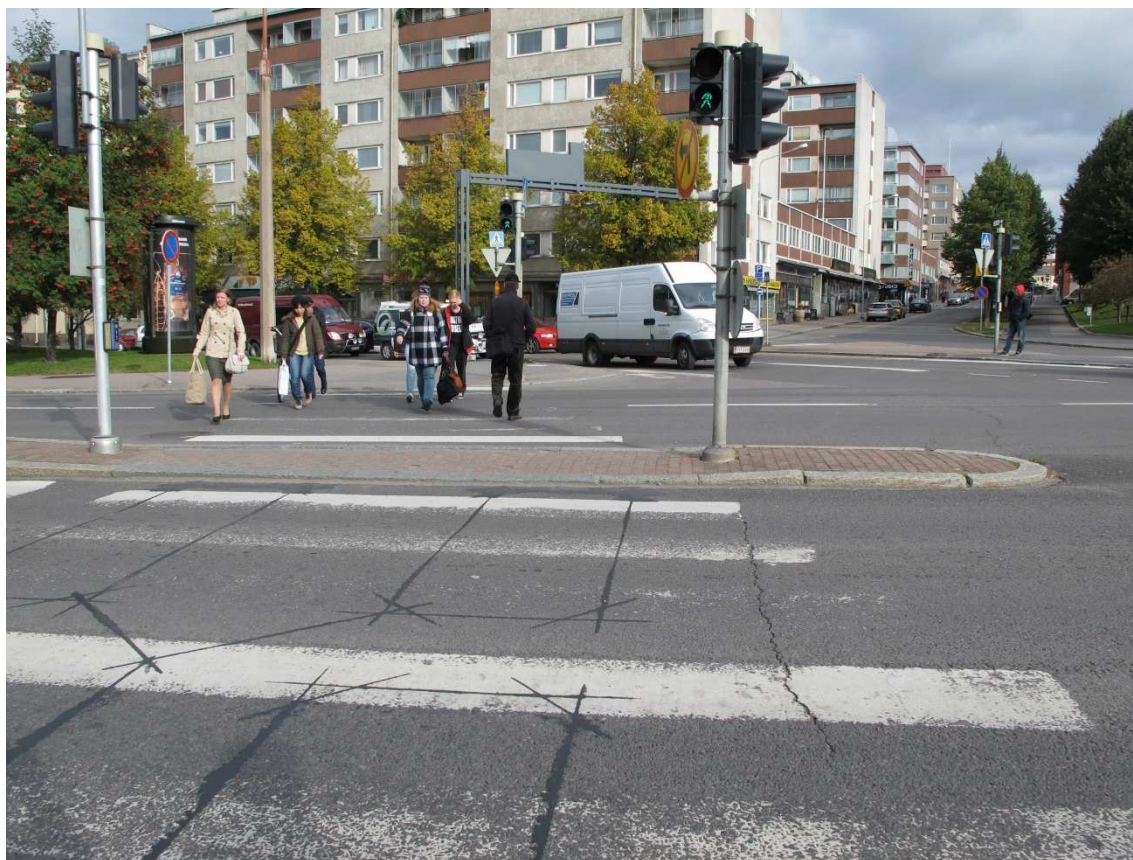
- Seudullisen pääväylästäön laadun parantaminen
- Vilkkaila väylillä pyöräily ja kävely eroteltava
- Kunnossapidon laatuaso
- Talvikunnossapito
- Raitiotietä toteutettaessa voidaan parantaa Sammonkadun, Hervannan valtaväylän ja Teiskontien pyörätiet
- Pyöräilyn rajoitukset mm. kouluissa purettava
- Pyöräily koulujen opetuksessa
- 30 km/h nopeusrajoitusalueet, joilla pyöräily hoituu kadulla

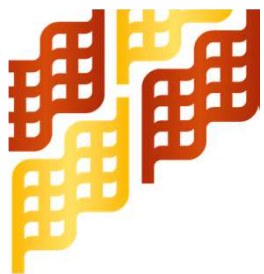




Suosituksset: Kävely

- Esteettömyyden parantamista tulee jatkaa
- Talvikunnossapidon parantaminen ja kohdentaminen
- Nopeusrajoitukset kävelyn turvallisuutta parantaviksi, 30 km/h alueet
- Harkittava kävelyn omaa kehittämisohjelmaa





Suosituksset: Joukkoliikenne

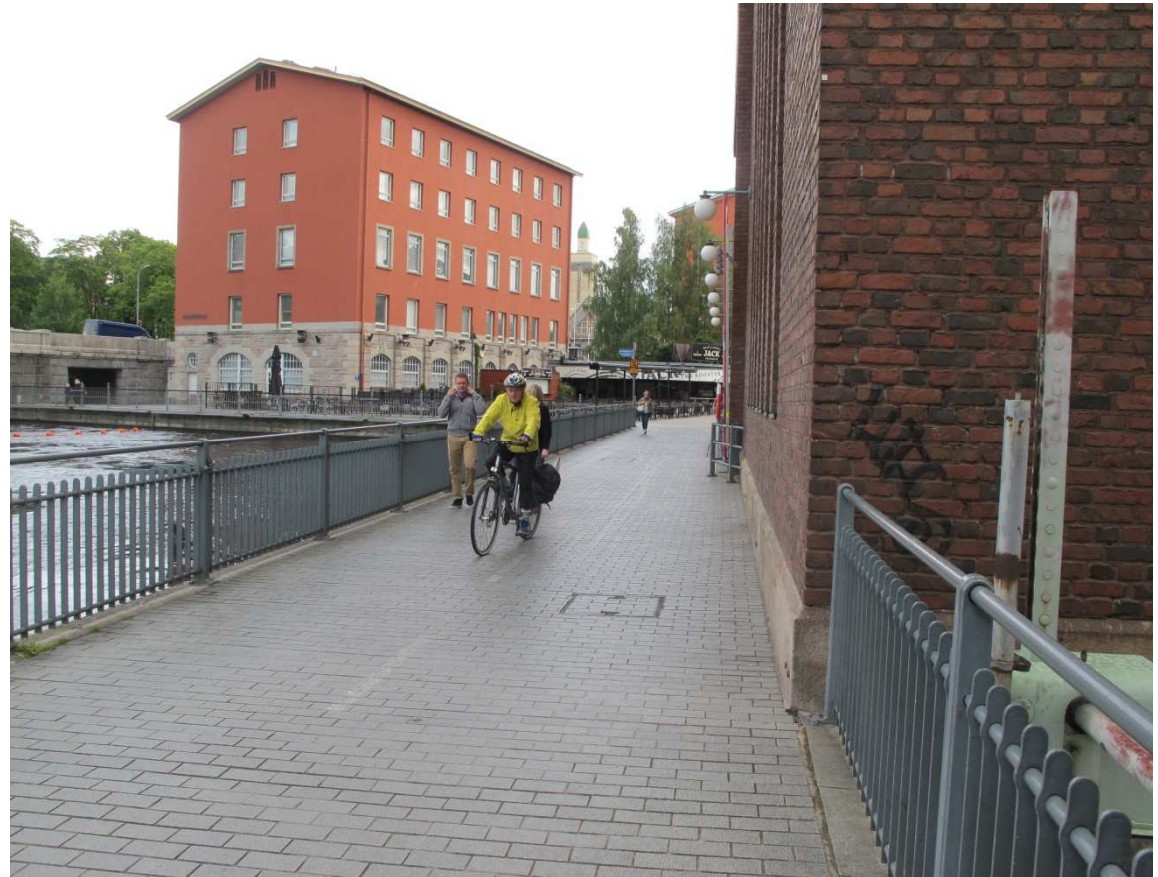
- Raitiotien toteutussuunnitteluun kävelyn, pyöräilyn ja esteettömyyden edistämispaketti
- Seudullisen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman päivittämisessä 2015 määriteltävä käyttöä lisäävät seuraavat toimet
- Poikittaiselle joukkoliikenteelle selkeämpi sisältö
- Joukkoliikenteen palvelutasoa myös vapaa-aikana, iltaisin ja viikonloppuisin parannettava





Suosituksset: Liikkumisen ohjaus/ Mobility management

- Tarvitaan selkeästi suunnitelmallisempaa toimintaa pitkäjänteisen suunnitelman perusteella
- Liikkumisen ohjauksen levittäminen seudulle
- Kohdekohtaiset liikkumissuunnitelmat, onko mahdollista tuotteistaa palveluiksi
- Liikkuminen palveluna - ajattelu





SUMP työmenetelmät: Ohjelma – asiakirja

- Ohjelma-asiakirja tarpeen
- Luonteeltaan aiempia suunnitelmia yhteen kokoava
- Painopisteenä infran ja maankäytön lisäksi ”pehmeät” – kampanja – asennekasvatus – toimenpiteet ja suunnittelumenetelmät
- Vuorovaikutteinen laadintamenetelmä
- Hyväksytään kokonaistarkasteluna
- 1 – 2 v prosessi valitusta laajuudesta riippuen
- Ehdotus: laaditaan Tampereen kaupungille yleiskaavan osatyönä , Tampereen seudulle myöhemmin erikseen
- Tampereen osuus n. 1,5 v 2015-2016





SUMP työmenetelmät: Ohjelma – asiakirja: Tampere

- Ohjelma hyväksytään Tampereella yleiskaavaan liittyvänä pitkän tähtäimen (15-25 v) suunnitelmana, josta erotellaan lyhyemmän tähtäimen (5 v) toimenpiteet
- Tampereella SUMP ehdotetaan olevan yleiskaavan osaselvitys -> tavoitteet yleiskaavan kautta päätöksiksi
- Seuraavan valtuustokauden pormestariohjelmaan 4 v ohjelma eli n. 2021 asti.
- Yleiskaava valmis 2016
- SUMP laadinta esim. 2/2015-6/2016





SUMP työmenetelmät: Ohjelma – asiakirja Tampereen seutu

- Mahdollista tehdä SUMP myös seudullisena suunnitelmana
- Seudullinen strategia yleistasolla
- Tampereen mikrotason ja kuntaorganisaation toimenpiteet omassa ohjelmassa.
- Halukkaille seudun kunnille voitaisiin tehdä myös omat mikrotason ja kuntatason toimenpideohjelmat yhteisten periaatteiden perusteella esimerkiksi 2. vaiheena.
- Mahdollisesti Pirkanmaan LJS-työhön tai Tampereen seudun LJS:n päivitykseen (2017-2018)





SUMP työmenetelmät: Ohjelma – asiakirja työmenetelmät

- Eri sektorien edustajista koostuva ohjausryhmä
- Eri osateemoista työpajatyöskentelyä; ehkä mieluummin ”työpajoja” kuin alatyöryhmiä
- Laaditaan ensin tavoitteellinen kehityskuva: Liikkuminen Tampereella 2040
- Puretaan toteuttavat lyhyen ja pitkän tähtäimen toimenpiteet toisena vaiheena
- Perusteluviestintä keskeiseksi osaksi työtä
- Aikataulu kytkien yleiskaavaan 2015-2016





SUMP työmenetelmät: Vertaisarviointi

- Ulkopuolinen näkökulma mahdollisesti tarpeen
- Asiantuntijaryhmä Tampereen kokoluokan kaupunkiseuduilta
- Pohjatiedot kootaan
- Noin viikon arviointiohjelma
- Missä määrin jo tehty kansainvälisiä arviointeja
- Turussa 2006 hyvät kokemukset
- Mahdollista toteuttaa esim. EU-hankkeen kautta

Peer review of the city of Turku



Peer Review of the progress towards sustainable urban transport
City of Turku August 21-25 2006





SUMP työmenetelmät: Tavoitteiden ja toimenpiteiden purkaminen alueellisesti

- Pohjatiedot liikennetutkimuksesta raportissa ”Kantakaupungin yleiskaava 2040 Alustavat liikenneverkon kehittämistavoitteet Tampereen kantakaupungissa”
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen nykyinen käyttö että käyttömahdollisuudet vaihtelevat voimakkaasti eri alueilla, sekä suuralueittain että suuralueiden sisällä
- Tavoitteet ja toimenpiteet on syytä kohdentaa alueellisesti
- On arvioitava alueittain kestävien kulkumuotojen käyttömahdollisuudet.
- Joillakin alueilla voi olla selkeitä ”kynnystoimenpiteitä”, jotka aikaansaavat suurenkin muutoksen, esim. raitiotie, pyöräilyväylät
- Selvitys voidaan tehdä Tampereen lisäksi tarvittaessa myös mukaan ilmoittautuvissa naapurikunnissa
- Alueellinen tavoitteiden ja toimenpiteiden muokkaaminen esimerkiksi yhdessä ALVARI-toiminnan kanssa
- Osaksi yleiskaavan tavoitteita ja toimenpiteitä



SUMP työmenetelmät: Raitiotie / palvelukeskukset saavutettavuus

- Alueellinen tarkastelu esikaupunkialueella voitaisiin kytkeä erityisesti raitiotien jatkosuunnitteluun sekä hyvinvointikeskusten että lähitorien suunnitteluun.
- Laaditaan keskusten saavutettavuussuunnitelma – yhdistäen infra- ja liikkumisen ohjaustoimenpiteitä
- Pilotointi jo toimivissa (esim. Hervanta, Lielähti) hyvinvointikeskuksissa, käyttäjäkyselyt
- Laajennus koko kaupungin tasolle
- Palvelukeskuksista kehitettävä väestön painopisteitä

