

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Miten liikennejärjestelmäkehityksellä kehitetään Tampereen seudun keskustoja?

Webinaari 17.8.2023

Miten liikennejärjestelmäkehityksellä kehitetään Tampereen seudun keskustoja?

14.00- 14.05 Tilaisuuden avaus ja avaussanat

Matti Jääskeläinen, kaavoitusjohtaja, Pirkkalan kunta

14.05-14.20 Liikennejärjestelmän seudulliset visiot, tavoitteet ja tiekartat keskustojen kehittämiseksi

Tapani Touru, liikennejärjestelmäpäällikkö, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

14.20-15.00 Tampereen kaupungin keskustakehittämiseen kytkeytyvä liikennesuunnittelu

Ari Vandell, suunnittelupäällikkö, Tampereen kaupunki

Katja Seimelä, liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki

Timo Seimelä, liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki

15.00-15.30 Helsingin kaupungin keskustakehittämiseen kytkeytyvä liikennesuunnittelu

Heikki Palomäki, liikennejärjestelmäyksikön päällikkö, Helsingin kaupunki

Marek Salermo, liikenneinsinööri, Helsingin kaupunki

15.30-16.00 Keskustelu keskustojen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehityksen täydentämiseksi ja vauhdittamiseksi

Mihin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehittämisen teemoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota, keskustojen kehittämiseksi? Mitä tulisi täydentää, mitä syventää, mitä alleviivata?

Miten keskeisiä kehittämisteemoja saadaan muuttumaan suunnitelmista todeksi? Mitä esteitä tulisi ylittää? Ketä tulisi osallistaa?



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Keskustat Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäyhteistyössä

Tapani Touru, liikennejärjestelmäpäällikkö

Yhteistyön rakenteet



Seudun liikennejärjestelmätyn lähtökohdat

- Seutustrategia:
"Lumoava arki, Fiksu kasvu, Maailmalle auki"
 - MAL-sopimus:
"Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne"
 - Rakennesuunnitelma
"Seutustrategia kartalla"
 - Toimintaympäristön analyysit
 - Olemassa oleva tietopohja
 - Kytkeytyminen eri hallinnon tasoihin: kunta-
(maakunta)-valtio
- > Seudullinen liikennejärjestelmätyö kytkee
yhteen strategisen suunnittelun ja toimeenpanon**



Toimintaympäristö muuttuu

Turvallisuusympäristön muutos

Kasvavat hyvinvointierot

Investointien rahoitus?

Ekologinen kriisi

Kansalaisyhteiskunnan
vahvistuminen

Liikennepalvelujen rahoitus?

Talouden, teknologian ja työn
murros

Kaupungistuminen

Liikenneköyhyys ja -terveys?

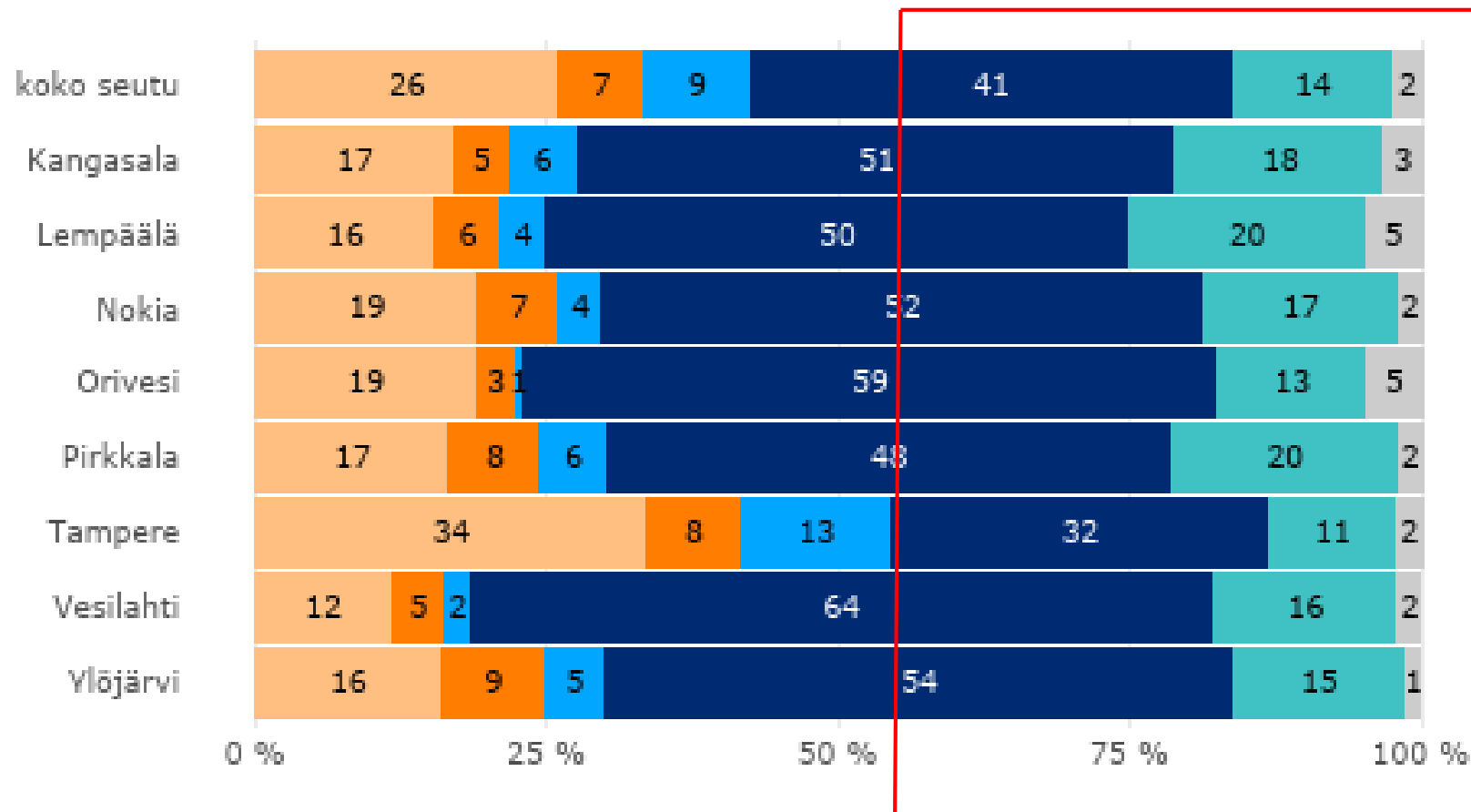
Väestörakenteen muutos

Hyvinvointialueiden
perustaminen

Muuttuvat asenteet?

Henkilöliikennetutkimus 2021

Kulikutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



Tavoite: kestävien osuus 55%

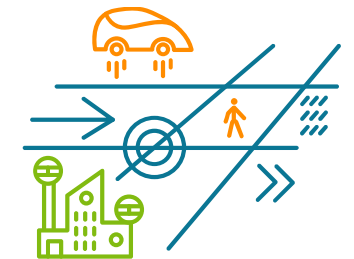
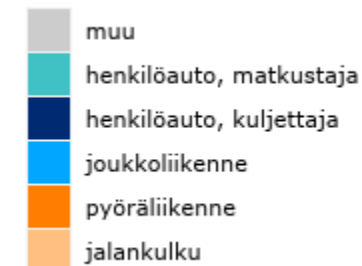
(energia ja ilmastostrategia)

Kävely 30%

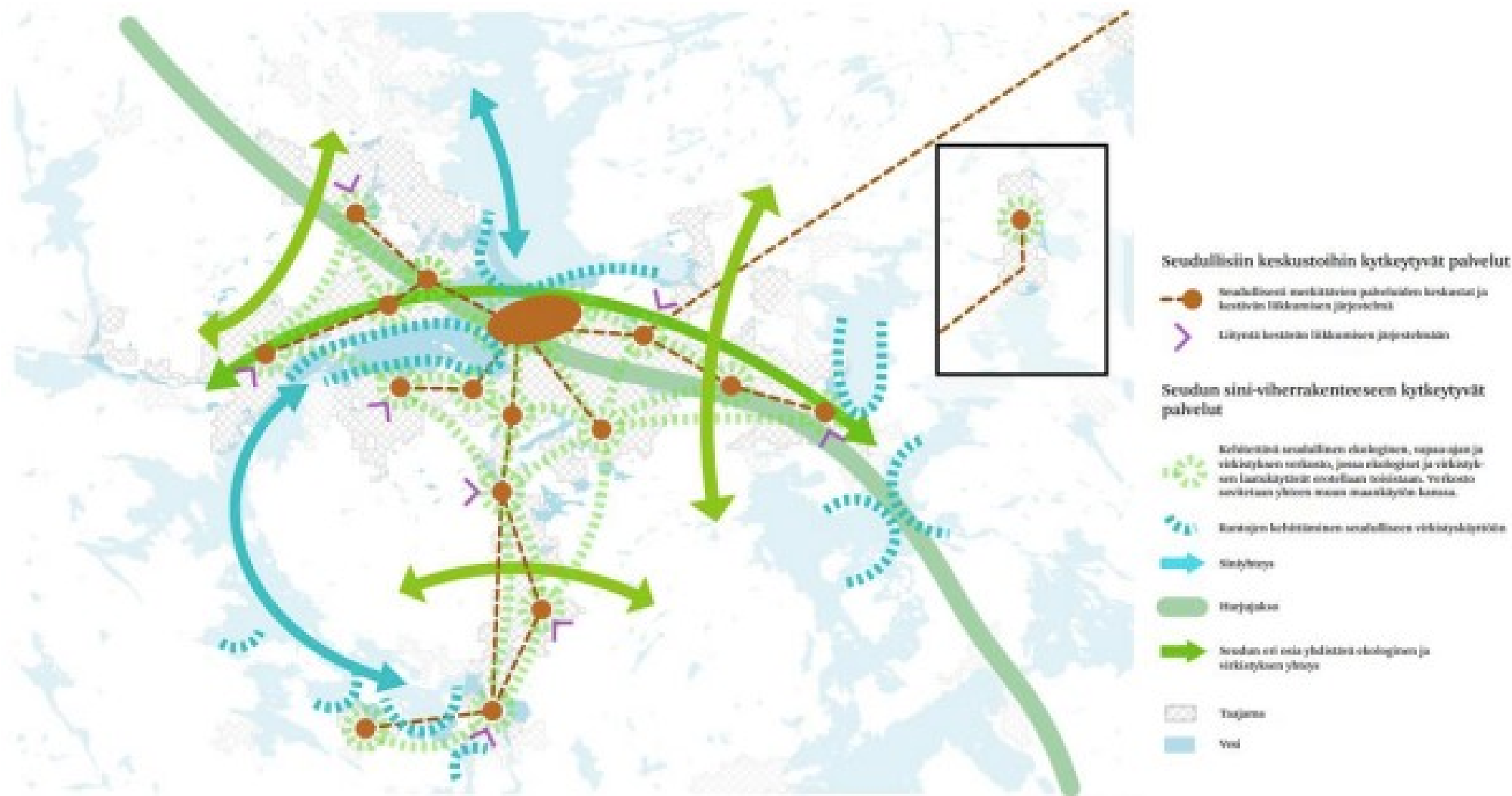
Pyöräily 10-15%

Joukkoliikenne 15-20%

Henkilöauto 40%

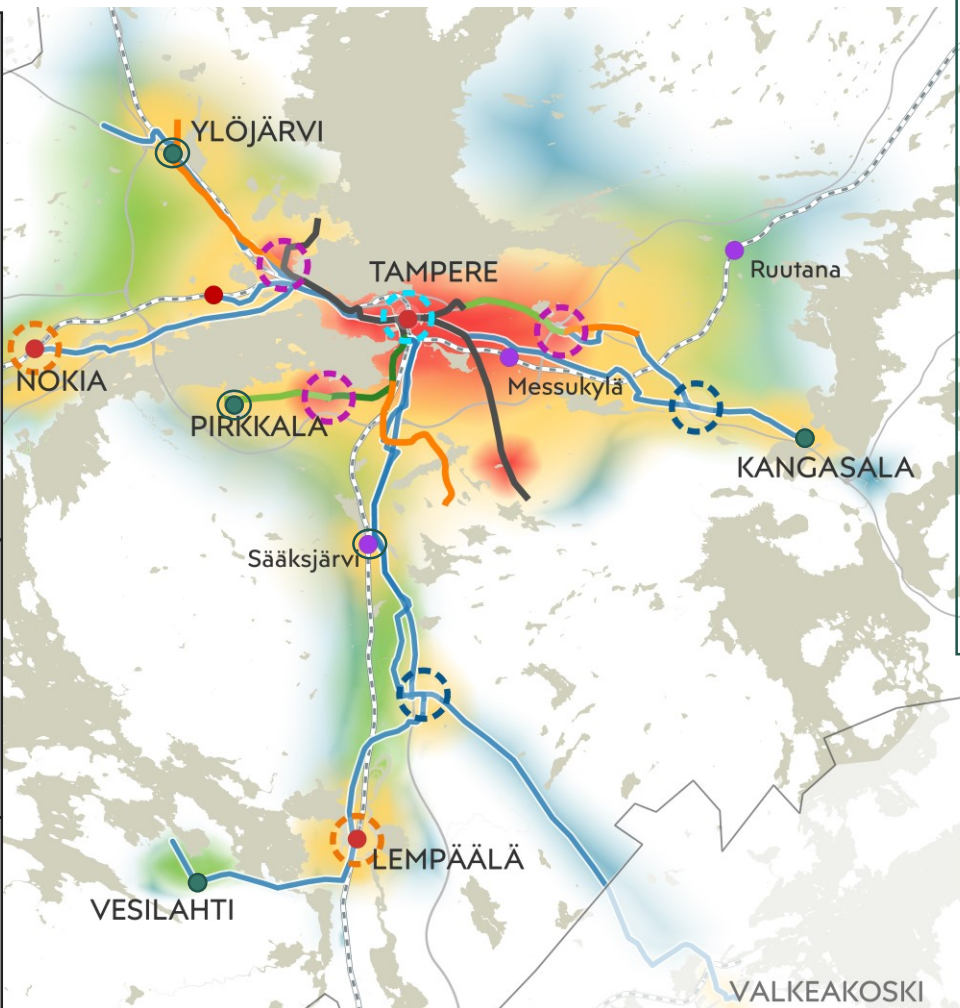


Lumoava arki, Fiksu kasvu, Maailmalle auki -Rakennesuunnitelma 2040+ luonnos



Suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen (2023)

TAVOITE	TOIMINTA
Kestävän liikunnan tiiviissä ytimissä joukkoliikenteen käyttö on helppoa, joskin kävely ja pyöräily ovat varteen- otettavat vaihtoehdot useimmilla alueilla lähtevillä matkoilla.	Maankäytön määrätietoinen kehittäminen kehittävien runkoyhteyksien varaan. Solmupisteisiin tukeutuva liitynnän kehittäminen Joukkoliikennettä tukeva tilanjako ja liikenne- politiikka.
Tiiviillä kestävän liikunnan vyöhykkeillä joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa autoon on erinomainen useimmilla seudullisilla matkoilla. Paikallisesti kävely ja pyöräily palvelevat hyvin.	Maankäytön harkittu kehittäminen kehittävien (bussi)runko- ja liityntä- yhteyksien varaan.
Joukkoliikenteen taajama-alueilla liikkuminen tukeutuu hyvin joukkoliikenteeseen ja alueet kytkeytyvät keskuksiin joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen laatuikäytävillä.	Maankäytön harkittu kehittäminen joukkoliikenteen rajalliset kehitys- edellytykset tunnistaen.
Muut joukkoliikennealueet joukkoliikenne palvelee pääasiassa koulu- ja työmatkaliikennettä. Matkat kaupunkiseudun ytimeen ovat pääosin vaihdollisia. Joukkoliikennepysäkit saavutetaan turvallisesti.	



Suuntaviivat ohjaavat panosten ensisijaista kohdentamista seudun alueille ja keskeisiin kehityskohteisiin, joiden toteutettavuuteen liittyy vähän epävarmuutta ja suurta vaikuttavuus potentiaalia. Suuntaviivoja päivitetään toimintaympäristön muuttuessa aina tarvittaessa.

JOUKKOLIIKENTEEN PITKÄN JÄNTEEN LISÄYSTAVOITE

Joukkoliikenteen seudullinen kulkutapaosuustavoite 2040:
20 % tehdyistä matkoista

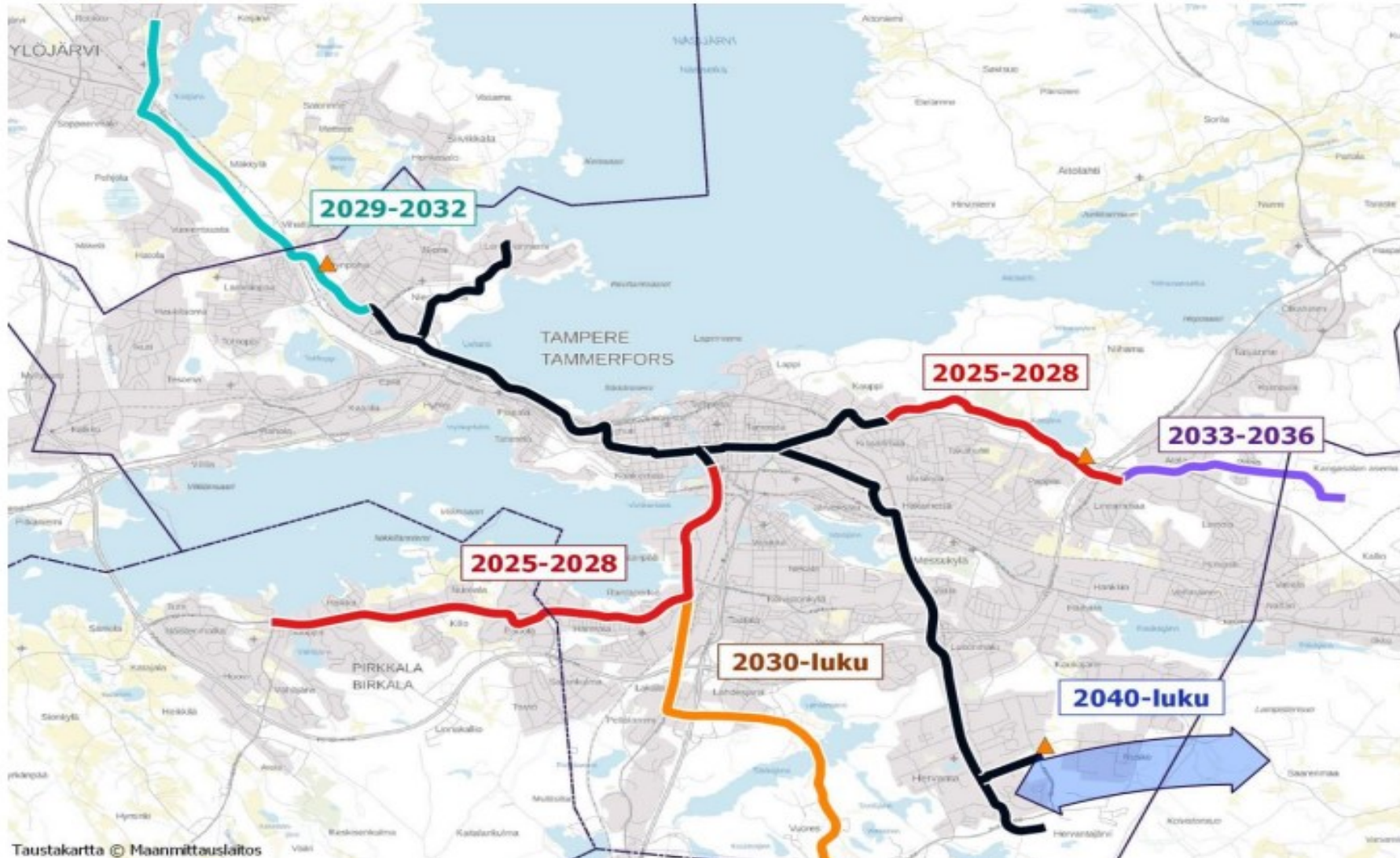
Vyöhykkeet

	Kestävän liikunnan tiivis ydin	> 25 %	+ 44 000
	Tiiviit kestävän liikunnan vyöhykkeet	> 20 %	+ 44 000
	Joukkoliikenteen taajama-alueet	> 15 %	+ 12 000
	Muut joukkoliikennealueet	> 10 %	+ 3 000
	Muut kaupunkiseudun alueet	> 9 %	+ 0

Joukkoliikenteen tavoitteellinen kulkutapaosuus ja sen edellyttämä lähtevien joukkoliikenne- matkamäärien lisäys

- Kuntakeskus
- Olemassa oleva seisake
- Ensivaiheen uusi seisake
- Runkobussilinjat
- Nykytila+ raitiolinjat
- Raitiotiekysyntä jo nykytilassa
- Raitiotiekysyntä jo näköpiirissä
- Raitiotiekysyntä kauempana
- Bussisolmu
- Ratikkasolmu
- Junasolmu
- Multimodaali solmu
- Liikenneverkon kehittyessä muuttuva solmuprofiili

Raitiotien kehittäminen (yleissuunnitelma 2021)



Lähijunaliikenteen seisakeverkon kehittäminen



Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva ja tiekartat toteutukselle (2022), ratakapasiteettiselvitys (2023), ensivaiheen seisakkeiden nykytilakuvaukset (9/2023)

VISIO: Kävely ja pyöräliikenne:

Kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät (2021)

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN MÄÄRÄTIETAINEN KEHITTÄMINEN MAHDOLLISTAA SEUDUN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEN

Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää

Kävely ja pyöräliikenne tunnustetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnittelussa kuin viestinnässä



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Liikkumisympäristö houkuttelee
arjen matkoilla kävelyyn
ja pyöräilyyn



Vetovoimaiset keskukset ovat
viihtyisiä,
eläviä ja käveltäviä

Pyöräliikenteen pääreitit
mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja
helpon arkiliikkumisen

Kävely- ja pyöräilyolosuhteet tukevat
ympäri vuotisesti sujuvia matkaketjuja

ASENTEET JA TOTTUMUKSET

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt
on tiedostettu laajasti ja
niistä viestitään aktiivisesti



Seudun toimijat panostavat näkyvästi
kävelyn ja pyöräliikenteen
edistämistyöhön

Liikkumisen ohjaus on koordinoitua,
resursoitua, monipuolista ja
vaikuttavaa

Kehittämistoimien toteutuksen ja
niiden vaikuttavuuden seuranta on
systemaattista ja säännöllistä

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

Kaupunkirakenne tukee
kestävää ja vähäpäästöistä
elämäntapaa

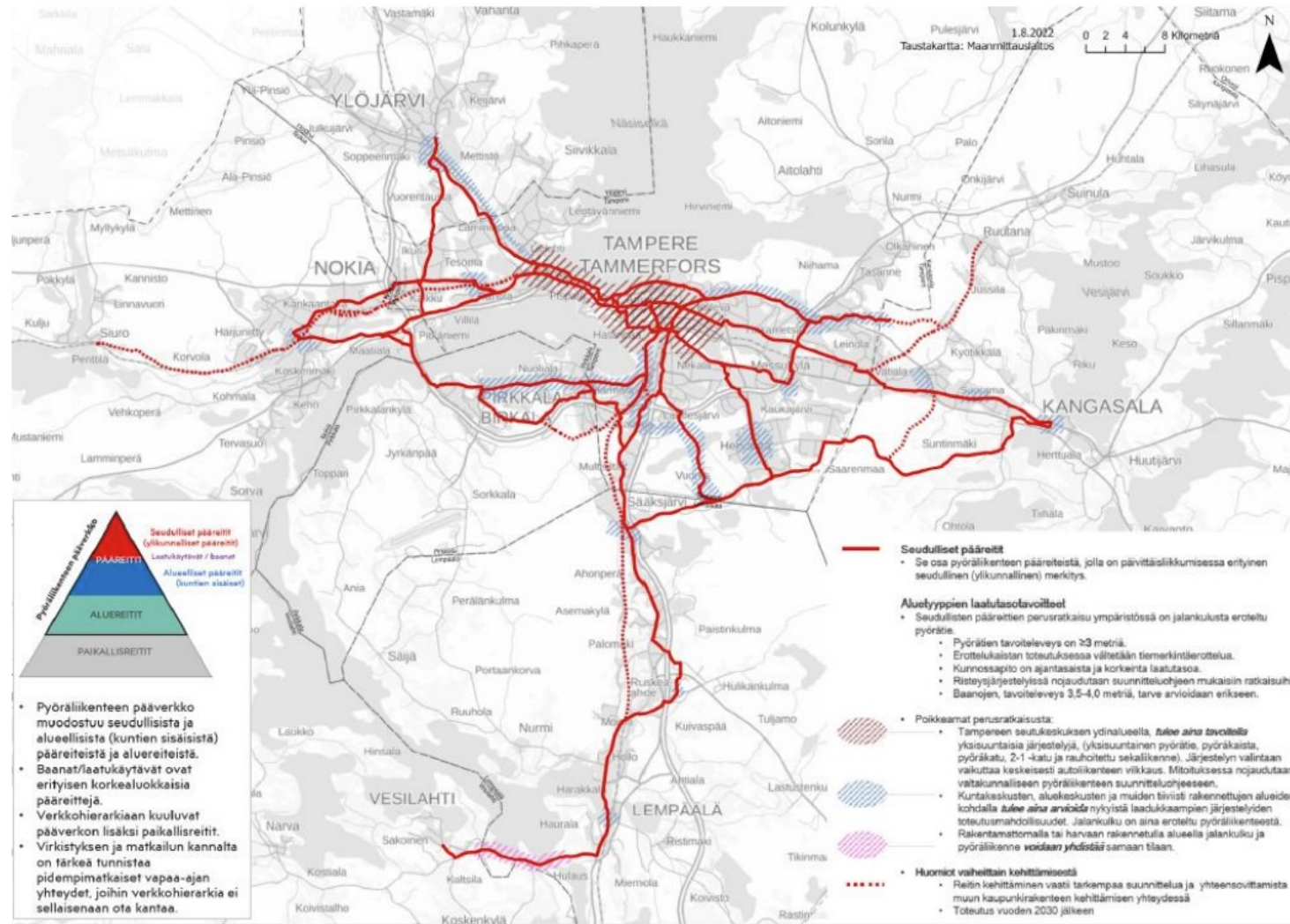


Kävelyn ja pyöräliikenteen
edistämisen tavoitteet ja käytön
edellytykset vaikuttavat maankäytön ja
palveluverkon ratkaisuihin

Kävelyn ja pyöräilyn vahvuudet ja
potentiaalit huomioidaan tiivistyvässä
ja monipuolistuvassa
kaupunkirakenteessa

Keskeiset liikumistarvetta
synnyttävät kohteet ovat helposti
saavutettavissa jalan ja pyörällä

Pyöräliikenteen seudullinen pääverkko (2021)



Pysäköinnin kehittämisen seudulliset periaatteet (2021)



Tampereen keskustan
jalankulkuvyöhyke

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormin päivitys
- Pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimukset
- Rakenteellinen, keskitetty pysäköinti + velvoitepysäköinti
- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä
- Pääasiallisesti maksullinen pysäköinti
- Tehostettu pysäköinninvalvonta
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Joustot vahvasti mukana normissa: yhteiskäyttö- autoista/vuorottais- pysäköinnistä/keskitetystä ja nimeämättömästä pysäköinnistä
- Autottomat/vähäautoiset korttelit



Kuntakeskukset,
Tampereen alakeskukset

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/110-120
- PP-normi 1/40 (asuminen)
- Keskitetty pysäköinti (nimeämättömät paikat)
- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä (aikarajoitettu)
- Tehostettu pysäköinninvalvonta
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti
- Joustot normissa
- Pysäköinnin hinnoittelu (maksullinen pysäköinti)
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat
- Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä
- Autottomat/vähäautoiset



Intensiivinen
joukkoliikennevyöhyke ja
muut alakeskukset

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/100-120
- PP-normi 1/40
- Aikarajoitettu pysäköinti
- Pysäköinninvalvonta
- Pyörien liityntäpysäköinti
- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä
- Keskitetty pysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä helposti saavutettavissa joukkoliikenteen runkoyhteyden varressa
- Joustot normissa
- Pysäköinnin hinnoittelu



Joukkoliikennevyöhyke

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/80-90
- PP-normi 1/40
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen ja/tai keskitetty pysäköinti
- Puolitehokkaita osittain rakenteellisia ratkaisuja
- Aikarajoitettu pysäköinti



Autovyöhyke

Seudullisesti merkittävät

- Autopysäköinnin normi tapaus ja asuntotyyppi kohtaisesti esim. 1,5/as

Paikallisesti harkittavaksi

- Pyöräpysäköinnin normi
- Liiketila ja työpaikka-alueille tapauskohtaisesti / markkinaehtoisesti

Pysäköintinormi kuvaa kaavassa esitettävää vaatimusta pysäköinnin rakentamiseksi. Edellä esitetty suositusta pysäköinnin enimmäismääräksi. Joustavalla pysäköintinormilla tarkoitetaan vaatimusta, joka sisältää "kannustimia" jotka toteuttamalla vähennetään pysäköintitarvetta. Kaavassa se tarkoittaa kevennystä autopaikkamääriin. Esim. Kuntakeskustassa miniminormi on 1/110 ap/kem ja määritettävää joustoja noudattamalla se voidaan muuttaa vastaamaan 1/120-130 ap/kem.

Kuntakeskukset, Tampereen alakeskukset luokan alla on monenlaisia keskuksissa, joissa esim. joukkoliikenteen käytän edellytykset vaihtelevat paljon, mikä vaikuttaa paljon henkilöauton omistukseen. Luokan suositusten hyödyntämisen yhteydessä tulee käyttää erityistä kohdekohtaista harkintaa.



Eli keskustat ovat...

...seudullisen joukkoliikennekehittämisen mahdollistajia ja perusteita, jotka mahdollistavat joukkoliikenteen virran myös keskustan välillä

...pitkämatkaisen bussi- ja junaliikenteen hubeja sekä seudullisten matkaketjujen solmuja

...pyöräliikenteen pääverkon määrittäjiä ja kohteita

...kävely-ympäristöjä

...autoliikenteen uudistamisen (käyttövoimat, jakamistalous, pysäköintiratkaisut, autonomisuus) edelläkävijöitä

...seudullisten tavoitteiden (mm. liikenteen päästövähennys) saavuttamisen kriittisiä tekijöitä

...liikenteen ja liikkumisen kehittämisen ja kulttuurisotien kumulaatiopisteitä.



Ratkaistavia/silmällä pidettäviä asioita

- Maankäytön kohdentaminen joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkaaksi kehittämiseksi ja operoimiseksi
- Joukkoliikenneinvestointien potentiaalin ulosmittaaminen ja keskinäinen yhteensovittaminen
- Keskustojen tilankäytön priorisoiminen kestävien kulkutapojen ja kaupunkielämän tavoitteelliseksi kehittämiseksi
- Pysäköinnin määrätietoinen kehittäminen muutoksen mahdollistamiseksi
- Autoliikenteen keskustaroolin uudelleen määrittely
- Seudun eri keskustojen profiilin ja ominaispiirteiden tunnistaminen
- Keskustojen uudistamiseen liittyvien riskien ja pelkojen sekä edelläkävijöiden tunnistaminen ja huomioiminen



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Kiitos mielenkiinnosta!

Tapani Touru

Liikennejärjestelmäpäällikkö
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
tapani.touru@tampereenseutu.fi

Miten liikennejärjestelmäkehityksellä kehitetään Tampereen seudun keskustoja?

14.00- 14.05 Tilaisuuden avaus ja avaussanat

Matti Jääskeläinen, kaavoitusjohtaja, Pirkkalan kunta

14.05-14.20 Liikennejärjestelmän seudulliset visiot, tavoitteet ja tiekartat keskustojen kehittämiseksi

Tapani Touru, liikennejärjestelmäpäällikkö, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

14.20-15.00 Tampereen kaupungin keskustakehittämiseen kytkeytyvä liikennesuunnittelu

Ari Vandell, suunnittelupäällikkö, Tampereen kaupunki

Katja Seimelä, liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki

Timo Seimelä, liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki

15.00-15.30 Helsingin kaupungin keskustakehittämiseen kytkeytyvä liikennesuunnittelu

Heikki Palomäki, liikennejärjestelmäyksikön päällikkö, Helsingin kaupunki

Marek Salermo, liikenneinsinööri, Helsingin kaupunki

15.30-16.00 Keskustelu keskustojen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehityksen täydentämiseksi ja vauhdittamiseksi

Mihin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehittämisen teemoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota, keskustojen kehittämiseksi? Mitä tulisi täydentää, mitä syventää, mitä alleviivata?

Miten keskeisiä kehittämisteemoja saadaan muuttumaan suunnitelmista todeksi? Mitä esteitä tulisi ylittää? Ketä tulisi osallistaa?



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



**Keskustelu keskustojen
liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehityksen
täydentämiseksi ja vauhdittamiseksi**

Mihin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehittämisen teemoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota, keskustojen kehittämiseksi tavoitteiden mukaisesti

Mene osoitteeseen menti.com

Lisää koodi **5349 6682**

Kuvaa sanalla tai kahdella keskeiset teemat

Mitä tulisi täydentää, mitä syventää, mitä alleviivata?

Mikä keskustojen liikennejärjestelmän kehittämisessä on erityisen tärkeää ja ajankohtaista.

Vastauksista muodostuu sanapilvi keskustelun pohjaksi.



Mihin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -kehittämisen teemoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota, keskustojen kehittämiseksi?

33 Responses



Miten keskeisiä kehittämisteemoja saadaan muuttumaan suunnitelmista todeksi?

Mene osoitteeseen [menti.com](https://www.menti.com)

Lisää koodi **5349 6682**

Kuvaa lyhyesti keskeiset toimet.

Voit myös kannattaa muiden jo tekemiä nostoja.

Mitä esteitä tulisi ylittää? Ketä tulisi osallistaa?

Mitä uusia keinoja tulisi ottaa käyttöön?

Vastauksista muodostuu syötteitä keskustelun pohjaksi.

<https://www.menti.com/ali5dy33u6x1>



Miten keskeisiä kehittämisteemoja saadaaan muuttumaan suunnitelmista todeksi?

14 Responses

Ratkaisemalla pysäköinti

Kokeiluhankkeita käynnistämällä, ja niistä kokemuksia/palautetta keräämällä.

proaktiivinen EU-rahoitushaku seudullisiin hankkeisiin

Katukokeilujen kehittäminen

rahoituksen hankkiminen
faktapohjaisilla perusteilla: seudun kasvu, liikennemäärät jne.

MRL-mukaisin kaavoin, MAL-sopimusmenettely, kestävä yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus huomiodaan kokonaisuutena kaikilla suunnittelutasoilla. Kestävän liikkumisen houkuttelevuus...

Rohkeuden ja realismin tasapaino

Viherrakenteen budjetointi osaksi liikennehankkeiden suunnittelua.

kokeilemalla

pitkäjänteisellä yhteistyöllä

Kiitos osallistumisesta!

Käy vielä antamassa palautetta
tilaisuudesta

Vastaaminen kestää ehkä minuutin!

