

TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2040

Loppuraportti luonnos 15.1.2025



SISÄLTÖ

ALKUSANAT

TIIVISTELMÄ

1. SUUNNITTELUPROSESSI
2. LÄHTÖKOHDAT
3. VISIO JA TAVOITTEET
4. LIIKENNEVERKOT 2040
5. KATUJEN JÄSENTELY
6. HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI
7. VAIKUTUKSET
8. JATKOSUUNNITTELU

LIITTEET

ALKUSANAT

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS) ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua seuraavan noin kymmenen vuoden ajan. Suunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040. Tärkeässä osassa on myös keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutuksen huomioiminen visiovuotta kohti mentäessä. Liikennejärjestelmän yksi merkittävistä tavoitteista on kaupunkikehityksen tukeminen.

Työtä on laadittu vuorovaikutteisesti ja sitä on ohjannut liikennetoimikunta, johon ovat kuuluneet Aleks Jäntti (pj. 5/2023 asti)/ Pekka Salmi (pj. 6/2023-6/2024)/Ilkka Porttikivi (pj. 6/2024 alkaen), Kirsi Kaivonen, Kalervo Kummola (5/2023 asti)/Matti Höyssä (6/2023 alkaen), Jaakko Stenhäll (4/2024 asti asti)/Juhana Suoniemi (4/2024 alkaen), Heikki Liimatainen (12/2023 asti)/Kalle Vaismaa (1/2024 alkaen), Jari Näkki, Marika Puolimatka, Märkus Sjölund (5/2023 asti)/Jenni Pöllänen (6/2023 alkaen), Juha Sammallahti, Tapani Touru (10/2024 asti), Jukka Lindfors, Mikko Nurminen, Mika Periviita, Ari Vandell ja Laura Puhakka (siht.).

Ohjausryhmälle asioita valmistelleeseen työryhmään on kuulunut asiantuntijoita Tampereen kaupungin eri yksiköistä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet Ari Vandell (pj), Katja Seimelä, Timo Seimelä, Juha-Pekka Häyrynen, Dani Kulonpää, Iina Laakkonen, Mirjam Larinkari, Anna Levonmaa, Minna Seppänen ja Jouni Sivenius.

Työstä on vastannut Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Lauri Vesanen. Työhön ovat osallistuneet myös Leena Manelius, Anne Vehmas, Riku Jalkanen, Aleks Vesanto, Juulia Hyvärinen ja Riikka Salli.

TIIVISTELMÄ

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen

Tampereen keskustan kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen alkoi keväällä 2023. Loppuraporttiluonnos valmistui keväällä 2024 sidosryhmien lausuntokierrokselle ja se on hyväksytty kaupunginhallituksessa x.x.202x.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla on laadittu Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa, jonka osana päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Kaupungin pysäköintipolitiikka on ollut myös samanaikaisesti päivityksessä. Merkittävänä taustatekijänä työssä on ollut kaupungin ja kaupunkiseudun kasvu vuoteen 2040 mennessä sekä siihen varautuminen keskustassa. Hiilineutraalisuuden ja kestävän kehityksen tavoitteet ovat ohjanneet voimakkaasti työtä. Tampereen keskustan kehittämisohjelma on toiminut yhtenä lähtökohtana.

Työssä on koottu yhteen olemassa olevat strategiat, suunnitelmat ja selvitykset keskustan liikenteen kannalta ja huomioitu digitalisaation ja älyliikenteen tarjoamat uudet mahdollisuudet. Työtä on laadittu vuorovaikutteisesti ja sitä on ohjannut liikennetoimikunta. Työryhmään on kuulunut asiantuntijoita kaupungin eri yksiköistä. Työn aikana pidettiin kolme sidosryhmätyöpajaa ja järjestettiin kaksi kaikille avointa kyselyä.

Visio ja tavoitteet ohjaavat suunnittelua vuoteen 2040 saakka

Visio ja tavoitteet perustuvat vuonna 2013 laaditun Keskustan liikenneverkkosuunnitelman (Takli) tavoitteisiin. Vuoden 2013 tavoitteita on päivitetty ja tarkennettu strategisten ohjelmien, linjausten ja selvitysten tavoitteiden perusteella. Tampereen keskustan liikenteellinen visio ja tavoitteet hyväksyttiin 15.6.2023 liikennetoimikunnassa liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi. Liikennetoimikunta painotti, että Tampereen keskustan tulisi olla kaikilla kulkutavoilla saavutettava. Vision mukaan keskustan liikennejärjestelmä tukee elinvoimaisen, monimuotoisen, viihtyisän sekä kestävän keskustan kehittämistä. Visiota tukevat kulkutapakohtaiset tavoitteet.

Keskustaan saavutaan pääliikenneverkkoja pitkin

Tampereen keskustaan saavutaan joukkoliikenteellä tai autoliikenteen, pyöräliikenteen sekä kävelyn pääverkkoja pitkin. Keskustan kehittämisohjelman tavoitteena on tehdä kävelijästä katujen tärkein kulkija. Hitaan liikkumisen alue ja siihen liittyvät kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty voimassa olevassa keskustan strategisessa yleiskaavassa. Vireillä olevassa Kantakaupungin vaiheyleiskaavassa ja keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa hitaan liikkumisen alueen rajausta on tarkistettu. Hitaan liikkumisen alueen ydinsanomana on, että keskustaan muodostetaan laadukas jalankulkuympäristö kehittämällä katuja kävelyn ehdoilla. Henkilöautolla saa kuitenkin edelleen ajaa kaikilla kaduilla lukuun ottamatta kävely- ja joukkoliikennekatuja.

Autoliikenteen pääverkko muodostuu autokehästä ja sinne johtavista pääväylistä, pääkokoojakaduista ja alueellisista kokoojakaduista. Lisäksi keskustassa on tonttikatuja autokehän sisä- ja ulkopuolella. Autoliikenneverkon muutokset painottuvat isojen pysäköintilaitosten saavutettavuuden varmistamiseen. Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan rakenteelliseen pysäköintiin sijoittamalla pysäköintilaitosten sisäänajot liikenteellisesti suotuisiin paikkoihin keskustan autokehän yhteyteen tai merkittävien sisääntuloväylien varrelle.

Pysäköinnin lisäämistä maan alle jatketaan. Maanalaisen pysäköinnin lisäksi on maanpäällistä keskitettyä pysäköintiä. Maanalainen pysäköinti on helposti saavutettavaa, paikkoja on saatavilla ja hinnoittelu on vastaavalla tai matalammalla tasolla verrattuna kadunvarsipysäköintiin. Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista asiointipysäköintiä.

Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkostoa pyritään hyödyntämään citylogistiikkaan ja huoltoon. Autokehän sisälle rakennetaan kuormauspaikkoja ja lyhytaikainen huoltoliikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksuista. Ydinkeskustassa edistetään jakeluliikenteen ajoneuvokokojen pienentymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä.

TIIVISTELMÄ

Keskustassa raitiotie ja bussien runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut bussilinjat täydentävät. Mahdollisina bussiterminaaleina toimivat Keskustori ja linja-autoasema. Rautatie- ja linja-autoasema muodostavat kaikki kulkumuodot käsittävän multimodaalihin, joka kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.

Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan kävelyn pääverkkoa, joka parantaa keskustan saavutettavuutta kävellen ja tarjoaa laadukkaan kävelykokemuksen. Se yhdistää keskustan tärkeimmät kohteet kuten joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit, keskeisimmät julkiset palvelut, merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet sekä virkistyskohteet.

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu seudullisista ja alueellisista pääreiteistä. Tämän lisäksi on olemassa pääreitistöä täydentäviä alemman verkon reittejä, joita ovat alueretit, muu keskustan katuverkko sekä puistoissa ja aukioilla kulkevat yhteydet. Pyörä- ja mikroliikenteen verkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä. Keskustan pyörä- ja sähköpotkulautapysäköintiä kehitetään vuonna 2023 hyväksytyyn yleissuunnitelman pohjalta.

Katujen jäsentely ja vaihteisuus

Tarkempi katujen jäsentely ja katutyypin määrittely kadun liikenteellisen merkityksen perusteella tehtiin autokehän sisäpuolisille ydinkeskustan tonttikaduille. Autokehän sisäpuoliset kadut on luokiteltu korttelikaduiksi, kävelypainotteisiksi kaduiksi tai kävelykaduiksi sekä joukkoliikenne- tai joukkoliikennepainotteisiksi kaduiksi, joilla raitiotiellä ja bussiliikenteellä on merkittävä asema. Osa kävelypainotteisista kaduista voi olla pyöräkatuja.

Kävelypainotteisilla kaduilla katutilan jäsentely perustuu maanalaisen pysäköinnin mahdollistamaan pysäköinnin tehostamiseen maan päällä, jolloin kadulta vapautuu tilaa muille keskustan kaupunkielämän ja liikkumisen kannalta keskeisille toimintoille. Kävelypainotteisten katujen katutila suunnitellaan kohdekohtaisesti ottaen huomioon elinkeinoelämän ja palvelujen sekä kiinteistöjen ja käyttäjien tarpeet. Kävelypainotteisten katujen joustotilaan voidaan sijoittaa katupuita, viherrakenteita, pysäköintiä autoille, pyörille sekä sähköpotkulaudoille tai oleskelun alueita. Joustotilassa voi olla alkuvaiheessa esimerkiksi enemmän pysäköintipaikkoja ja myöhemmin maanalaisen pysäköinnin laajennuttua muita toimintoja.

Suunnitelmassa on esitetty erikseen vuoteen 2030 ja vuoden 2030 jälkeen tehtävät toimenpiteet. Kaupallisen ydinkeskustan katujen toteutusjärjestyksessä on otettu huomioon maanalaisen pysäköinnin kehittämissuunnitelma. Lisäksi toteutusjärjestykseen ovat vaikuttaneet viherympäristön kehittämistavoitteet, hulevesien käsittelyn tarpeet, kunnallistekniikan saneeraustarpeet sekä kytkentä maankäytön kehittämishankkeisiin tai suuriin infrastruktuurihankkeisiin.

Vaikutukset

Kaupungin kasvuun vastaaminen ja kestävä kaupunkielämän sekä hiilineutraalisuuden edistäminen ovat olleet keskeisiä lähtökohtia ja tavoitteita liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet lisäävät kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä, mikä parantaa myös liikenneverkon toimivuutta kokonaisuudessaan. Pysäköinnin sijoittaminen maan alle vähentää maan pinnalla liikkuvien autojen määrää ja mahdollistaa vapautuvan tilan hyödyntämisen muuhun käyttötarkoitukseen parantaen kävelyn ja oleskelun olosuhteita. Keskustan katujen kävelypainotteisuutta, kävelyn pääreittejä ja pyöräliikenteen järjestelyjä parantamalla mahdollistetaan kasvava kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä sekä tuetaan kaikilla aisteilla koettavan, elämyksellisen ja esteettömän kaupunkitilan toteutumista.

Keskustan maanalaisen pysäköinnin toteuttaminen helpottaa pysäköintipaikan löytymistä. Pysäköinnin ajoyhteyksien toteuttaminen keskustan sisääntuloteiden yhteyteen nopeuttaa keskustaan saapumista. Kävelyn ja pyöräliikenteen uudet sillat ja yhteydet helpottavat keskustaan saapumista ja siellä liikkumista. Raideliikenneyhteyksien, terminaalien ja vaihtopysäkkien kehittäminen parantaa keskustan saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Keskustan kokonaissaavutettavuuden ja viihtyisyyden parantuessa palveluiden saavutettavuus ja elinkeinoelämän mahdollisuudet paranevat. Elämyksellinen, viihtyisä ja eri tilanteisiin mukautuva katutila lisää keskustan elinvoimaa.

1

SUUNNITTELU- PROSESSI

SUUNNITTELUPROSESSI

SUUNNITELMAN TAUSTA JA TAVOITTEET

Suunnitelman tausta

Aikaisempi Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelma (TAKLI) on laadittu vuonna 2013. TAKLissa oli määritelty keskustan liikenteellinen visio vuodelle 2030 ja vision toteuttamisstrategia ja siihen sisältyvät kärkitoimenpiteet.

Monet TAKL:n toimenpiteistä ovat jo toteutuneet, sillä keskusta on rakentunut voimakkaasti koko 2000-luvun ajan. Näkyvimpiä hankkeita ovat olleet Ratinan, Ranta-Tampellan, Kannen ja Areenan (Nokia Arena) sekä asemanseudun rakentamishankkeet. Merkittäviä liikenne- ja infrastruktuurihankkeita ovat olleet Rantaväylän tunneli, raitiotie ja sen myötä saneerattu Hämeenkatu. Täydennysrakentaminen on ollut vilkasta kaupunkirakenteen sisällä, erityisesti Tammelassa ja liikekortteleissa.

Pormestariohjelmassa vuosille 2023–2025 todetaan, että Tampereen keskustaan laaditaan kaikkia liikennemuotoja käsittävä liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa hyödynnetään digitalisaation sekä älyliikenteen ratkaisuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on huomioitu myös Tampereen strategiassa 2030 – Tekemisen kaupunki sekä Yhdyskuntalautakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan palvelusuunnitelmassa vuosille 2022–2025.

Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan päivityksen 2021–2025 yhteydessä päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleiskaavan taustaselvitys.

Suunnitelman tavoitteet

Tampereen kaupunkistrategiassa kestävän kaupunkiliikunnan edistäminen sekä turvallisuuden parantaminen ja turvallisuudentunteen vahvistaminen ovat kaupungin tavoitteita vuodelle 2030. Liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä ohjaa voimakkaasti Tampereen sitoutuminen hiilineutraaliuuteen vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen toteutuminen edellyttää liikenteen päästöjen merkittävää vähentämistä ja siten suuria muutoksia liikkumisen kulkumuotovalintoihin sekä niitä tukevaan kaupunkirakenteeseen.

Kantakaupungin yleiskaavassa on tunnistettu keskeisiksi maankäytön suunnittelukysymyksiksi tilatehokas ja vähäpäästöinen liikkuminen sekä viher- ja virkistysalueiden riittävyys ja saavutettavuus sovitettaessa yhteen kaupungin kasvu- ja hiilineutraaliustavoitteita.

Keskustan kehittämisohjelma, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 29.5.2023, tavoittelee keskustaan lähes 12 000 uutta asukasta ja 8 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Tavoitteena on edistyksellinen, elämyksellinen ja omaleimainen keskusta, jonka kaupallinen elinvoima kasvaa.



SUUNNITTELUPROSESSI

AIKATAULU JA SUUNNITTELUALUE

Aikataulu

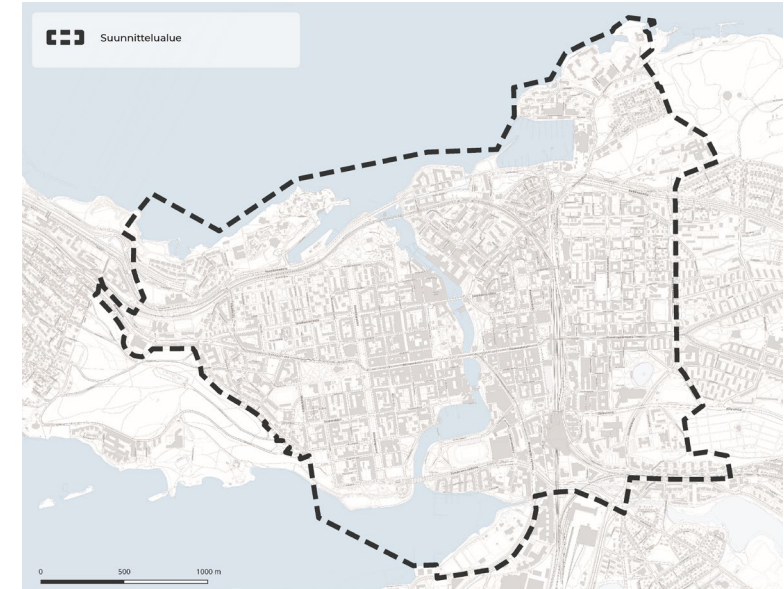
Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta käynnistyi vuoden 2023 alussa, jolloin määriteltiin visio ja tavoitteet. Kevään aikana täydennettiin selvityksiä ja määriteltiin eri kulkumuotojen liikenneverkkoja. Syksyllä 2023 luonnosteltiin katutilan jakoa erityyppisillä kaduilla. Lisäksi muodostettiin tarkempi kehittämisen vaiheistus sekä arvioitiin vaikutuksia. Suunnitelmaa esiteltiin marraskuussa 2023 kaupunginhallitukselle ja kaupungin johtoryhmälle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos valmistui alkuvuodesta 2024 ja sidosryhmiltä pyydettiin lausunnot maaliskuussa. Raportti viimeisteltiin syksyllä 2024 ja vietiin helmikuussa 2025 kaupunginhallituksen päätettäväksi yhdessä Tampereen pysäköintipolitiikan ja Tampereen kestävä ja digitaalinen liikennejärjestelmä 2030 -ohjelman kanssa.

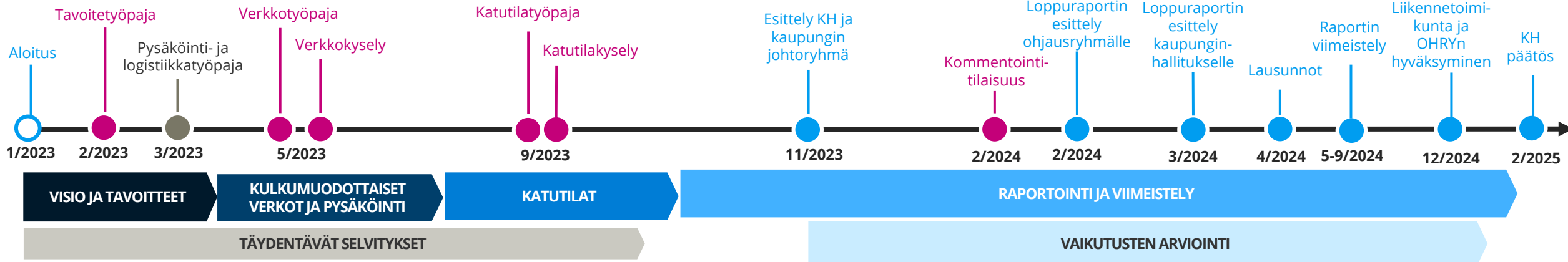
Suunnittelualue

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkasteltavan liikenneverkon laajuus on sama kuin voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan aluerajaus lisättyinä Viinikanlahden asemakaava-alueella.

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Näsijärveen, idässä Kalevan puistotiehen, etelässä Pyhäjärveen ja lännessä Pyyntikiin. Keskustan saavutettavuusanalyseissa sekä verkollisissa tarkasteluissa on tutkittu laajempaa vaikutusalueita.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman aluerajaus





Raportissa käytetyt symbolit, joiden yhteyteen on koostettu nostoja vuorovaikutuksen tuloksista.

Vuorovaikutus työn aikana

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu yhteistyössä kaupungin ja konsultin asiantuntijoiden kanssa. Luottamushenkilöiden, viranomaisten ja muiden sidosryhmien edustajia kutsuttiin kolmeen työpajaan keskustelemaan eri työvaiheista.

Asukkaat ja keskustan toimijat, kuten yrittäjät pääsivät kertomaan näkemyksensä suunnitteluteemoista kahdessa kaikille avoimessa verkkokyselyssä loppukeväästä ja alkusyksystä. Kyselyistä tiedotettiin uutisilla ja some-kanavissa. Loka-marraskuussa pysäköintipolitiikan päivistyön yhteydessä tehtiin asukas- ja yrityskyselyt, joiden kysymyksiä muotoiltiin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa palveleviksi.

Hankkeelle perustettiin Tampereen kaupungin verkkosivuille sivusto, jossa kerrottiin hankkeesta. Verkkosivuilla julkaistiin kyselyihin liittyviä suunnitteluaineistoja ja niiden tulosraportit sekä työpajojen muistiot.

Tavoitetyöpaja 8.2.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa Tampereen keskustan liikenteen visiota vuodelle 2040 sekä kulkutapakohtaisia tavoitteita. Tilaisuuteen osallistui 24 henkilöä. Työpajan tuloksia hyödynnettiin tavoitteiden viimeistelyssä.

Pysäköinti- ja logistiikkatyöpaja 27.3.2023

Keskustan pysäköinnistä, logistiikasta sekä älyliikenteen mahdollisuuksista järjestettiin keskustelutilaisuus kaupungin ja Finnparkin asiantuntijoille. Tilaisuudessa esille tulleita pysäköinnin ja logistiikan älyliikenteen mahdollisuuksia tarkennettiin ja sisällytettiin loppuraporttiin.

Verkkotyöpaja 9.5.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa autoliikenteen, pyöräliikenteen, kävelyn ja joukkoliikenteen verkkoja. Työpajan pohjalta liikenneverkkoja täsmennettiin asukaskyselyä varten. Työpajaan osallistui 22 henkilöä.

Verkkokysely 15.-28.5.2023

Keskustassa asioiville sekä keskustan asukkaille ja toimijoille suunnatussa kyselyssä pyydettiin vastaajia arvioimaan kävelykeskustan sopivaa laajuutta sekä pyöräliikenteen pääreittien ja autokehän sijoittumista. Kyselyyn saatiin 744 vastausta. Kyselyn tulosten perusteella liikenneverkkoja täsmennettiin.

Katutilatyöpaja 19.9.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa keskustan katujen liikenteellisestä tilanjaosta auto- ja pyöräliikenteen sekä kävelyn kannalta sekä keskustan katutyypeistä tavoitetilanteessa ja vaiheittain kehitettäessä. Tilaisuuteen osallistui 22 henkilöä.

Katutilakysely 21.9.-5.10.2023

Keskustassa asioiville sekä keskustan asukkaille ja toimijoille tehtiin syksyllä kysely. Neljää keskustan katua koskevassa kyselyssä selvitettiin vastaajilta, mikä katutilavaihtoehdoista oli paras ja millä perusteella. Kyselyyn saatiin 1 577 vastausta. Kyselyn tulokset toimivat LJS:n tausta-aineistona eri väestöryhmien arvostuksista.

Kommentointitilaisuus 6.2.2024

Liikennetoimikunnan, kauppakamarin, Pirkanmaan yrittäjien ja Tampere tunnetuksi ry:n edustajille järjestettiin kommentointitilaisuus mm. hankeohjelmoinnista ja hankkeiden priorisoinnista.



2

LÄHTÖKOHDAT

LÄHTÖKOHDAT

STRATEGISIA OHJELMIA JA LINJAUKSIA

Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla on kaupungin strategisia ohjelmia, poliittisia linjauksia sekä selvityksiä ja suunnitelmia, jotka jalkautuvat LJS-työn kautta keskustan liikenneverkolle. LJS-työn toimenpiteitä on peilattu näissä ohjelmissa esitettyihin tavoitteisiin vaikutusten arvioinnissa.

Tampereen strategia 2030

Tampereen strategia linjaa näkemyksiä kaupungin kehittämisestä vuoteen 2030. Strategia hyväksyttiin valtuustossa 15.11.2021 ja sen painopisteitä ovat yhdenvertaisuus, yhteisöllisyys, hiilineutraalisuus sekä edelläkävijyys.

Hiilidioksidipäästöjen alenemista tavoitellaan lisäämällä kestävien kulkumuotojen osuutta 5 % vuoteen 2025 mennessä vuodesta 2021. Tampereen keskustan saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta on tavoitteena parantaa.

Lisätietoja: [Tampereen strategia 2030](#)



Pormestariohjelma 2021–2025

Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Tampereen pormestarin Kalervo Kummolan pormestariohjelman linjausten mukaisesti älyliikenteen ratkaisut huomioiden. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ohjelman 12.6.2023. Ohjelmassa on nostettu esiin keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla, viihtyvyys, turvallisuus, elävyys ja vehreys sekä esteettömyys. Läntisen keskustan roolia korostetaan.

Pormestariohjelma nostaa hankkeina esiin Kunkun parkin kevytversion (ilman liittymää Rantatunneliin) ja Tampereen keskustan läpäisevän maanalaisen pysäköintiverkoston edistämisen sekä keskustan kehän säilyttämisen nykyisellään. Raitiotien lisäksi suorat, sujuvat bussiyhteydet keskustaan ja keskustasta ovat tärkeitä. Asukkaiden kuulemista ja osallisuutta muuttuvien liikkumisjärjestelyjen yhteydessä painotetaan.

Lisätietoja: [Ihmisten Tampere - Mahdollisuuksien kaupunki, Kalervo Kummolan pormestariohjelma vuosille 2023–2025](#)

Hiilineutraali Tampere 2030

Tampereen kaupungin tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 80 prosenttia vuoteen 1990 verrattuna ja loput 20 prosenttia kompensoidaan. Tavoitteeseen pääseminen vaatii erityisesti liikkumisen, rakentamisen, asumisen, energiankäytön ja kulutuksen ilmastopäästöjen vähentämistä. Hiilineutraali Tampere 2030 –tiekartta kokoaa ilmastotoimet yhteen. Kaupunginhallitus hyväksyi tiekartan 3.10.2022. Tiekartan toimenpiteiden päivytystä on tehty samanaikaisesti tämän työn kanssa.

Voimassa olevassa tiekartassa Kestävä liikennejärjestelmä –teeman alle on koottu keskustaa koskevia toimenpiteitä mm. joukkoliikenteen kehittäminen ja ydinkeskustan kävelypainotteisuus, kadunvarsien pysäköinniltä vapautuvan tilan osoittaminen kestävien kulkutapojen olosuhteiden parantamiseen, keskustan laadukas ja turvallinen pyöräpysäköintilaitos, kestävä jakelu ja kaupunkilogistiikka sekä terminaalien ja joukkoliikennepysäkkien kehittäminen.

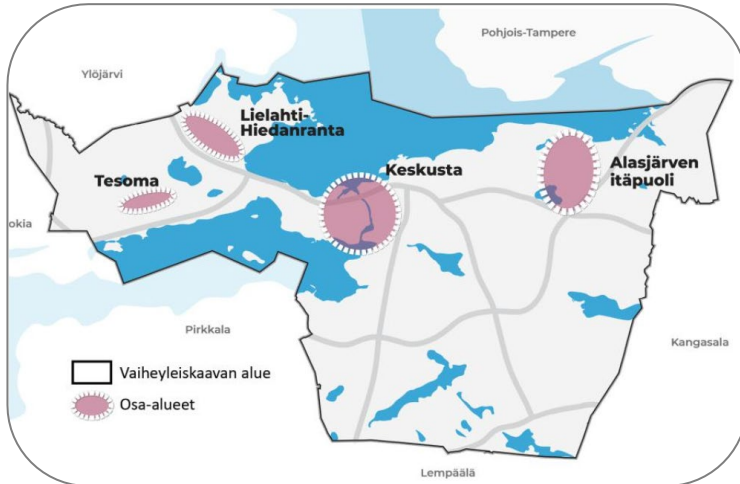
Lisätietoja: [Hiilineutraali Tampere –tiekartta](#)

LÄHTÖKOHDAT

TAMPEREEN KESKUSTAN STRATEGINEN OSAYLEISKAAVA

Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan osana olevaa keskustan strategista osayleiskaavaa on päivitetty liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla.

Voimassa oleva keskusta strateginen osayleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.1.2016 ja kuulutettiin voimaan 16.1.2019 Viinikanlahden aluetta lukuun ottamatta. Viinikanlahti liitettiin muuta kantakaupunkia koskevaan kantakaupungin vaiheyleiskaavaan, joka hyväksyttiin keväällä 2021.



Kantakaupungin vaiheyleiskaavan alue ja osa-alueet.

Keskustan strateginen osayleiskaava on suurimmaksi osaksi ajantasainen. Vaiheyleiskaavan tarkistamisen keskeiset teemat liittyvät keskustan elinvoiman vahvistamiseen, hyvään saavutettavuuteen kaikilla liikkumismuodoilla sekä viihtyisään ja ilmastonmuutokseen sopeutuvaan viherympäristöön. Kun kaupunki kasvaa, ajankohtaiseksi kysymykseksi nousee, miten kaupunkiympäristöä täydennetään laadukkaasti kulttuuriympäristö huomioiden.

Elinvoiman osalta tavoitteena on varmistaa monipuolinen yritystoiminta, kaupalliset palvelut, tapahtumat ja mahdollisuudet matkailun kehittämiseen. Keskusta-alueella päivitetään korkean rakentamisen selvitys liittyen mahdolliseen täydentävään rakentamiseen sekä tutkitaan keskustan kytkeytymistä etelän suuntaan.

Kaavaratkaisujen päivitykset liittyvät joukkoliikenteeseen yhtenäistämällä muualla kantakaupungissa käytettyjä merkintöjä, virkistysreitteihin, kulttuuriympäristöön sekä yleismääräyksiin koskien viherympäristöä, ilmastonmuutokseen sopeutumista ja korkean rakentamisen laatua. Keskustaa koskevat kaupunkivihreän kehittämisalue -merkinnät sekä ekologiset yhteydet mm. Puutarhakadulla.

Lisätietoja: [Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025](#)

YLEISMÄÄRÄYS

Asumisen kortteleissa pysäköinti osoitetaan pääosin pysäköintilaitoksiin siten, että kortteleihin muodostuu mahdollisimman paljon maanvaraista pihaympäristöä.

Rantojen ja veden saavutettavuutta ja ranta-alueiden virkistyskäyttöä on kehitettävä viileän vyöhykkeen hyödyntämisen näkökulmasta.

Viheralueille, tonteille, katualueille ja toreille on lisättävä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta vahvistavaa monilajista puustoa ja kasvillisuutta.

Tammerkosken vesiluonnon kehittämismahdollisuus tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

Korkean rakentamisen laatu

Korkean rakentamisen hankkeissa on huomioitava maisemaan ja kaupunkikuvaan liittyvät vaikutukset. Hankkeen soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista.

Uusi yleismääräys.

YLEISMÄÄRÄYS

Uusien maalämpöjärjestelmien rakentaminen ei saa vaikeuttaa maanalaisen huollon ja pysäköinnin järjestämistä.

Uusi yleismääräys.



Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan (ehdotus 5.3.2024) keskustan osa-alueen kehittämisperiaatteet ja yleismääräykset.

LÄHTÖKOHDAT

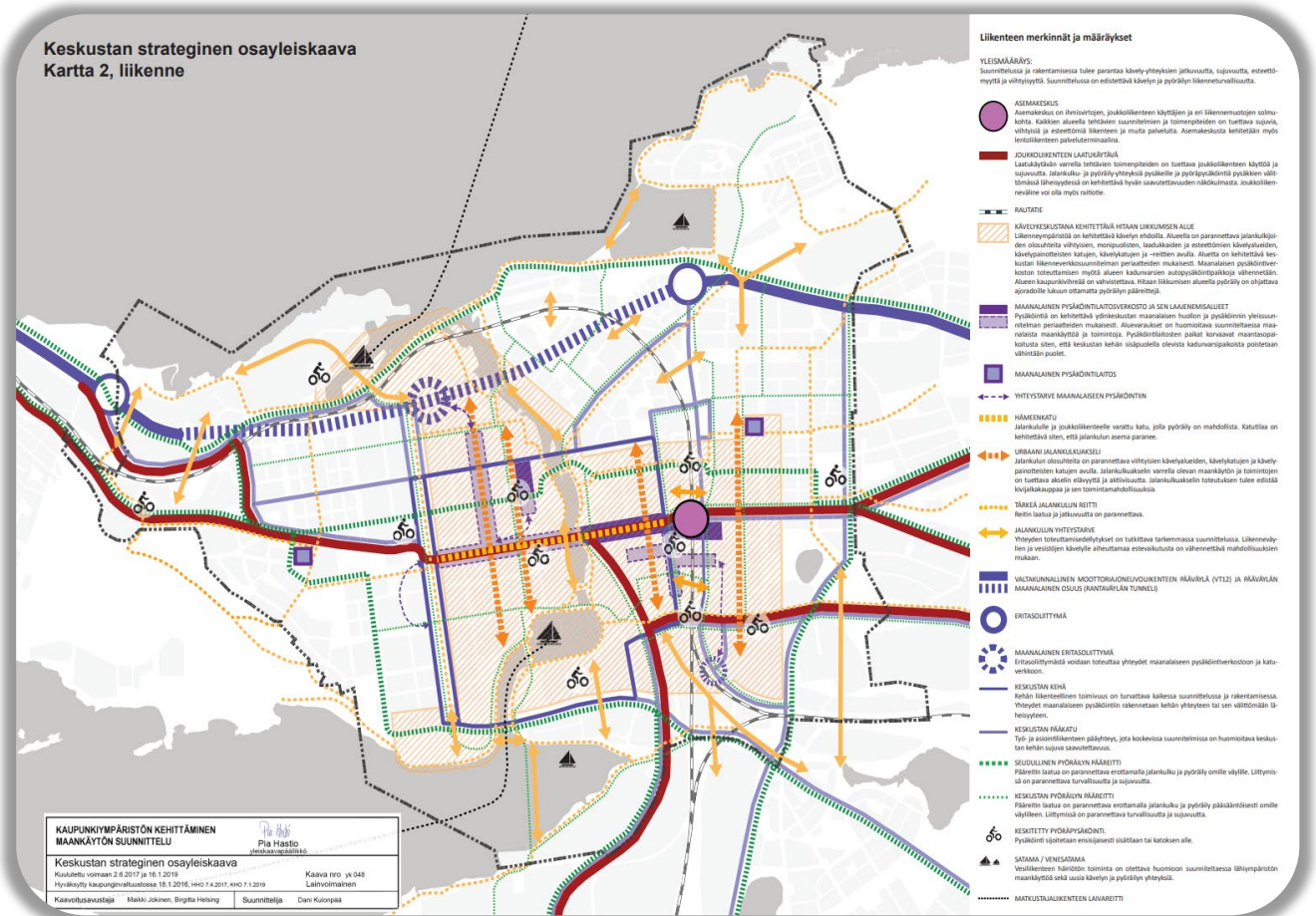
TAMPEREEN KESKUSTAN STRATEGISEN OSAYLEISKAAVAN LIIKENNE

Vaiheyleiskaavan päivityksen yhteydessä arvioidaan liikennejärjestelmän ajantasaisuutta.

Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan liikenteellisen kehittämisen painopisteitä ovat

- Jalankululle hitaan liikkumisen alue, tärkeät reitit ja urbaanit jalankulkuakselit sekä yhteystarpeet
- joukkoliikenteelle laukukäytävät sekä asemakeskus solmukohtana
- henkilöautoliikenteelle maanalainen pysäköintiverkosto ja kytkentä Rantaväylän tunneliin sekä maanpäällisen pysäköinnin vähentäminen
- pyöräliikenteelle seudulliset ja keskustan pääreitit sekä keskitetty pyöräpysäköinti erityisesti asemakeskuksen alueella.

Yleiskaavatyön aikana on tunnistettu päivitystarpeita muun muassa Tammerkosen ylittävissä kävely- ja pyöräily-yhteyksissä, maanalaisen pysäköinnin ja huollon ratkaisuissa, joukkoliikenteen terminaaleissa sekä liikkumisympäristöjen viihtyisyydessä.



Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan liikennekartta

LÄHTÖKOHDAT

LIIKENTEEN SEKÄ LIIKKUMISEN SUUNNITELMAT JA OHJELMAT

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP)

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) tarkastelee ihmisten liikkumistarpeita paremman elämänlaadun näkökulmasta. Suunnitelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 3.5.2021. Suunnitelma pohjautuu Euroopan komission suositukseen SUMP-mallisesta (Sustainable Urban Mobility Plan) kaupunkiliikkumisen suunnittelusta. Suunnitelma vahvistaa muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa esitettyjä tavoitteita. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa kulkutapavalintoihin, turvallisuuden tunteeseen, yhdenvertaisuuteen ja kestävyYTEEN. Lisäksi SUMP:in tavoitteena on kestävä kaupunkiliikkumisen periaatteiden sitouttaminen vahvemmin liikkumista koskevaan suunnitteluun ja päätöksentekoon.

Liikkumisen tasa-arvolla tarjotaan kaikille liikkumisen mahdollisuuksia iästä, asuinalueesta, sukupuolesta, tulotasosta tai liikkumisen rajoitteista riippumatta. Kestävien kulkutapojen tukeminen on yksi keskeinen keino yhdenvertaisen liikkumisen lisäämiseksi.

Lisätietoja: Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP)

Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

Suunnitelmassa on päivitetty kuntien ja valtion yhteistyönä Tampereen kaupunkiseudun liikenneturvallisuus-suunnitelma sekä laadittu seudullinen suunnitelma liikkumisen ohjauksen jalkauttamiseksi.

Kestävän liikkumisen määrällinen tavoite on suunnitelmassa säilytetty aiemmin seudulle tehtyjen suunnitelmien mukaisena: Vuonna 2030 kaupunkiseudun matkoista 60% kuljetaan jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Liikenneturvallisuuden kehittäminen on koko suunnitelman läpileikkaava teema. Liikenneturvallisuuteen liittyvä onnettomuuksien vähenemätavoite, on pudottaa henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vuoteen 2050 mennessä puoleen vuoden 2021 määriin nähden. Lisäksi tavoitteena on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti, että vuonna 2050 kenenkään ei tarvitse kuolla liikenteessä.

Lisätietoja: Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

Pysäköintipolitiikan linjaukset

Keskustan pysäköinnin kannalta pysäköintipolitiikalla vahvistetaan aiempien strategisten linjausten mukaisia tavoitteita keskustan pysäköinnin keskittämisestä maan alle ja kadunvarsipysäköinnin ohjaamisella lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin, jolloin hinnoittelu ohjaa pysäköinnin nopeaa vaihtuvuutta. Pysäköintipolitiikka päivitettiin samanaikaisesti tämän työn kanssa.

Pysäköinnin kustannus kohdistetaan käyttäjälle mm. erottamalla pysäköintipaikan hinta asunnon hinnasta ja kannustamalla vähentämään työntekijöille tarjottavia ilmaisia pysäköintipaikkoja. Helppo-käyttöisyyttä ja houkuttelevuutta lisätään älykkäillä ratkaisuilla. Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja kuormauspaikkojen määrä varmistetaan.

Tampereen kestävä ja digitaalinen liikennejärjestelmä 2030 - Suuntaviivat kestäväan ja älykkääseen kaupunkiliikenteeseen 2023–2028

Tampereen kaupungin älyliikenteen selvityksessä todetaan, että Tampereen kaupungin liikennejärjestelmän asiakkaina tulisi olla tyytyväiset ja älykkäät liikkujat, joille älyliikenteen palvelut ovat vakiintunut osa arkea ja liikkuminen vaivatonta. Tampere haluaa myös toimia uusien innovatiivisten ratkaisujen toteuttajana ja edelläkävijänä ns. testialueena tulevaisuuden ratkaisuille.

Lisätietoja: Tampereen kestävä ja digitaalinen liikennejärjestelmä 2030

Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma

Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelmassa 2023–2030 on mukana vaikuttavimmat ja toteutettavimmat toimenpiteet logistiikan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sekä sujuvuuden ja kustannustehokkuuden edistämiseksi.

Lisätietoja: Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030

LÄHTÖKOHDAT

KÄVELYN JA KAUPUNKIELÄMÄN OHJELMA 2030

Tampereen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030

Tampereen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma tarkentaa ja konkretisoi aiemmissa ohjelmissa määritettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä kävelyn ja kaupunkielämän osalta.

Ohjelmassa tavoitellaan kävelyn lisäämistä ja tunnistamista houkuttelevaksi ja kaupunkielämää lisääväksi liikkumisvaihtoehdoksi.

Miksi kävelyä pitää keskustassa edistää?

Tampereen keskustan kadut ovat kaupunkitiloja ja muodostavat paikkojen verkoston, joka houkuttelee viipymään, viihtymään, kokemaan, kohtaamaan ja nauttimaan. Keskustan kaupunkitilat ovat kävelen kaikille käytettävissä ja helposti saavutettavissa. Kävelijä viihtyy ja viipyy viihtyisässä ympäristössä, sillä ympäristötaide ja kaupunkivihreä ovat olennainen osa kävelijän kokemusmaailmaa.

Tampereen keskusta on kävelen kaikilla aisteilla koettavissa ympäri vuoden. Keskusta tarjoaa kävelijälle elämyksiä ja hyvä kävely-ympäristö mahdollistaa keskustassa tapahtumien ja tilaisuuksien järjestämisen sekä kaupunkikulttuurin kehittymisen.

Keskustassa priorisoidaan kävelijän tarpeita, jotta kävelen liikkuminen on turvallista ja viihtyisää. Kävelijän näkökulmasta suunnitellut katu- ja tilaratkaisut houkuttelevat asioimaan keskustassa.

Keskustaa koskevia toimenpidekokonaisuuksia ovat

- Kävelyn tavoiteverkon määrittely
- kaupunkitilan ja sen käytön seuranta mm. oleskelun, kaupunkielämän tarjoaman, kaupunkirakenteen ja asioinnin seuranta.
- aukoiden ja ranta-alueiden kehittäminen.

Suunnitteluperiaatteeksi on linjattu, että keskustoissa lisätään tilaa kävelylle, oleskelulle ja katuvihreälle. Reittien esteettömyyttä parannetaan hitaan liikkumisen alueilla ja joukkoliikenteen solmukohtissa. Kaupunkielämää keskustoissa aktivoidaan palvelujen ja tapahtumien edellytyksiä ja kaupunkitilojen laatua parantamalla.

Lisätietoja: [Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030](#)

VISIO

Tampere on viihtyisä, vihreä ja vilkas kaupunki, jossa liikutaan jalkaisin ympäri vuoden. Kävelykaupunkia kehitetään yhdessä – askeleen edellä muita.



Jalat alle ja menoksi

Liikenne- ja liikkumiskulttuurin edistäminen



Paljon syitä tulla ja jäädä

Houkutteleva kaupunkiympäristö ja palveluiden sekä paikkojen verkosto



Kaupunki suunnitellaan kävelijälle

Toimivaa kävely-ympäristöä tukevat suunnitteluratkaisut



Kävelen kesät ja talvet

Toimiva kävely-ympäristö ympäri vuoden



Kävelijän kaupunki tehdään yhdessä

Yhteiskehittäminen

Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman visio ja tavoitekokonaisuudet.

LÄHTÖKOHDAT

PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMISOHJELMA 2030

Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030

Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa on kuvattu tavoitteet ja toimenpiteet, jotka vastaavat muissa ohjelmissa esitettyihin pyöräliikenteen osuuden kasvutavoitteisiin. Pyöräliikenteen lisäksi mukana ovat mikroliikkumisen toimenpiteet, koska niiden nähdään olevan kytköksissä toisiinsa. Toimenpiteet keskittyvät infrastruktuurin ja sen käytettävyyden parantamiseen sekä seurannan, viestinnän ja vuorovaikutuksen keinoihin.

Miksi pyöräliikennettä pitää keskustassa edistää?

Pyöräliikenteen edistäminen on tärkeä osa turvallisemman, toimivamman ja viihtyisemmän kaupunkikeskustan luomista. Edistämistoimilla mahdollistetaan myös kaupunkistrategian ja hiilineutraalisuutavoitteiden saavuttaminen. Vaikka pyöräliikenteen määrät ovat koneellisten laskentapisteiden perusteella olleet kasvussa viimeisen 20 vuoden aikana, kasvu on liian hidasta kulkutapaosuuden kasvutavoitteen saavuttamiseksi.

Pyöräliikenne edistää lisäksi terveyttä ja tuo säästöjä yhteiskunnalle yksityisautoilun edistämiseen verrattuna. Pyöräliikenne on tasa-arvoinen ja tilatehokas kulkumuoto, jonka laadukkaammat järjestelyt lisäävät liikenneturvallisuutta.

Pyöräliikenne on nopein liikkumismuoto alle 3 kilometrin matkoilla, joten sillä on keskeinen rooli keskustaan saapumisessa lähialueelta. Keskustan väyliä on viime vuosina parannettu, mutta verkon suurimmat puutteet ovat pyöräliikenteen infran laatutasossa (erottelu jalankulusta, leveys) sekä risteysalueiden sujuvuudessa ja turvallisuudessa.

Kaupunkipyörät ovat tulleet viime vuosina osaksi kaupungin tarjoamia liikennepalveluita. Suurin puute pyöräilijöiden palveluissa on nykytilanteessa pyöräkeskuksen puuttuminen neuvonta ym. palveluineen.

Keskustaa koskevia toimenpidekokonaisuuksia kehittämisohjelmassa ovat mm.

- Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittäminen ja laatutason parantaminen
- pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineidenpysäköinnin kehittämissuunnitelma
- pyöräliikenteen seurannan kehittäminen
- pyöräliikenteen palvelut.

Lisätietoja: Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030

ALATAVOITTEIDEN TEEMAT

VISIO:

Pyöräily Tampereella on sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille.

TAVOITE:

Tampereen pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 15 % vuonna 2030 syksyn arkivuorokautena.

Infrastruktuuri ja olosuhteet

LIKKUMISYMPÄRISTÖ
HOUKUTTELEE ARJEN
MATKOILLA PYÖRÄILYYN



Pyöräliikenteen verkko



Pyöräpysäköinti ja -palvelut



Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

Asenteet ja tottumukset

PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISEEN ON SITOUDDUTTU JA LIKKUMISKULTTUURI KANNUSTAA PYÖRÄILYYN



Resurssit ja sitoutuminen



Viestintä ja vuorovaikutus



Seuranta

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman visio ja tavoitteet.

LÄHTÖKOHDAT

TAMPEREEN LIIKENTEEN TULEVAISUUS 2040

Tampereen liikenteen tulevaisuuden skenaariot – selvityksessä (2022) on hahmoteltu mahdollisia tulevaisuuden kehityspolkuja Tampereella tarkasteluvuonna 2040.

Skenaarioissa tarkasteltiin tulevaisuuden megatrendeistä johdettuja muutostekijöitä; väestönkehitystä, energian hintaa, työnteon, vapaa-ajan, asioinnin muutoksia sekä liikkumisen palveluistumista ja automatisointia.

Yhteisiä tekijöitä skenaarioissa keskustan liikkumisessa olivat mm.

- Liikenteen sähköistyminen
- keskustan lähialueen väestön kasvaessa tapahtuva keskustan kävelijöiden määrän kasvu
- oleskelun merkityksen lisääntyminen
- suuret tapahtumien aikaiset kävelijävirrät
- digitalisaation ja automatisaation kasvu
- mikroliikkumisen* ja pyöräliikenteen tilantarpeen kasvu
- ikääntyvän väestön esteettömyyden ja turvallisuuden vaatimukset.

Skenaarioiden avulla voitiin hahmottaa muutostekijöiden tuomia mahdollisuuksia ja riskejä liikkumisessa sekä muodostaa suosituksia **tulevaisuuden toimintalinjoista**.

- Kaupungin menestyksen kannalta on tärkeää, että keskustaan on helppo päästä eri kulkutavoilla myös jatkossa. Samalla on huolehdittava siitä, ettei keskustan liikenneverkko ruuhkaudu liikaa ja heikennä keskustan houkuttelevuutta paremmin saavutettavien kohteiden rinnalla.
- Pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelma ja raitiotieinvestoinnit parantavat liikennejärjestelmän, maankäytön ja palveluiden kehittämisen ennustettavuutta ja investointeja.
- Kävely- ja pyöräilyetäisyydellä tai joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa olevat suuret maankäyttöhankkeet vahvistavat kestävien kulkutapojen kasvua. Tällöin keskustan katuverkon liikenneverkon kapasiteetti riittää sitä tarvitseville. Joukkoliikenteen terminaaleja ja hubeja kehitetään, jotta autosta tai bussista raideliikenteeseen vaihdetaan jo keskustan ulkopuolella.
- Digitalisaatio ja liikenteen palveluistuminen tekevät päivittäisestä liikkumisesta sujuvampaa ja vähentävät riippuvuutta omasta autosta. Uusien palveluiden tarkka ennustaminen on vaikeaa ja siksi muutoksiin on syytä varautua ennalta.

- Kaupungin kasvu ja digitalisaatiokehitys tuovat kaduille lisää käyttäjiä ja uudenlaisia liikkumispalveluita. Siksi on elintärkeää jakaa keskustan niukka katutila tarkoituksenmukaisesti, jotta keskusta säilyy viihtyisänä ja liikkuminen turvallisena. Tämä edellyttää tilatehokkaiden ja kestäväen kehityksen ratkaisujen priorisointia sekä katutilan jaon muuntojoustavuutta eri aikoina.
- Teollisuuden ja asumisen hajaantuminen ja hintojen nousu voivat lisätä liikenneköyhyyttä ja haitata työvoiman saatavuutta. Tämän haasteen lieventämiseksi panostetaan kattaviin joukkoliikennepalveluihin, järkevään tariffipolitiikkaan ja pyöräliikenteen pääverkoston kehittämiseen.
- Tulevaisuudessa etätöiden ja digitaalisten palveluiden käyttö voi vähentää keskustan kaupallista vetovoimaa. Tällöin olisi eduksi, että keskustan länsi- ja itäosat ovat profiileiltaan sekä tavoitteiltaan erilaiset. Siten keskustan eri puolet säilyvät houkuttelevina ja täydentävät toisiaan muodostaen yhtenäisen Tampereen keskustan.
- Keskusta on tulevaisuudessakin vilkas tapahtumapaikka, jossa on monipuoliset vapaa-ajan ja viihteen palvelut. Keskustan vahva väestöpohja takaa kuitenkin myös päivittäisten palveluiden saatavuuden.

*Mikroliikenteellä tarkoitetaan mikroliikennepalveluihin lukeutuvia ajoneuvoja, joita koskee pyöräliikenteen lainsäädäntö. Näitä ovat mm. sähköpotkulaudat sekä kaupunkipyörät.

LÄHTÖKOHDAT

KESKUSTAN KEHITTÄMISOHJELMA 2023-2040

Tampereen keskusta 2040, kehittämisohjelma 2023–2040 on päivitetty ja hyväksytty kaupunginhallituksessa 29.5.2023. Se on jatkumoa aiemmille keskustan kehittämisohjelmille.

Ohjelma muodostaa kokonaiskäsityksen kaupunkiympäristön ja toimintaympäristön kehittämistoimista ja tavoitteista vuoteen 2040 saakka.

Kehittämisohjelmassa todetaan, että vuonna 2040 Tampereen keskustassa on noin 55 000 asukasta ja 55 000 työpaikkaa. Määrällisen kasvun rinnalla tavoitellaan merkittävää kaupunki- ja toimintaympäristön laadun paranemista, niin ihmisten kuin yhteisöjenkin näkökulmasta.

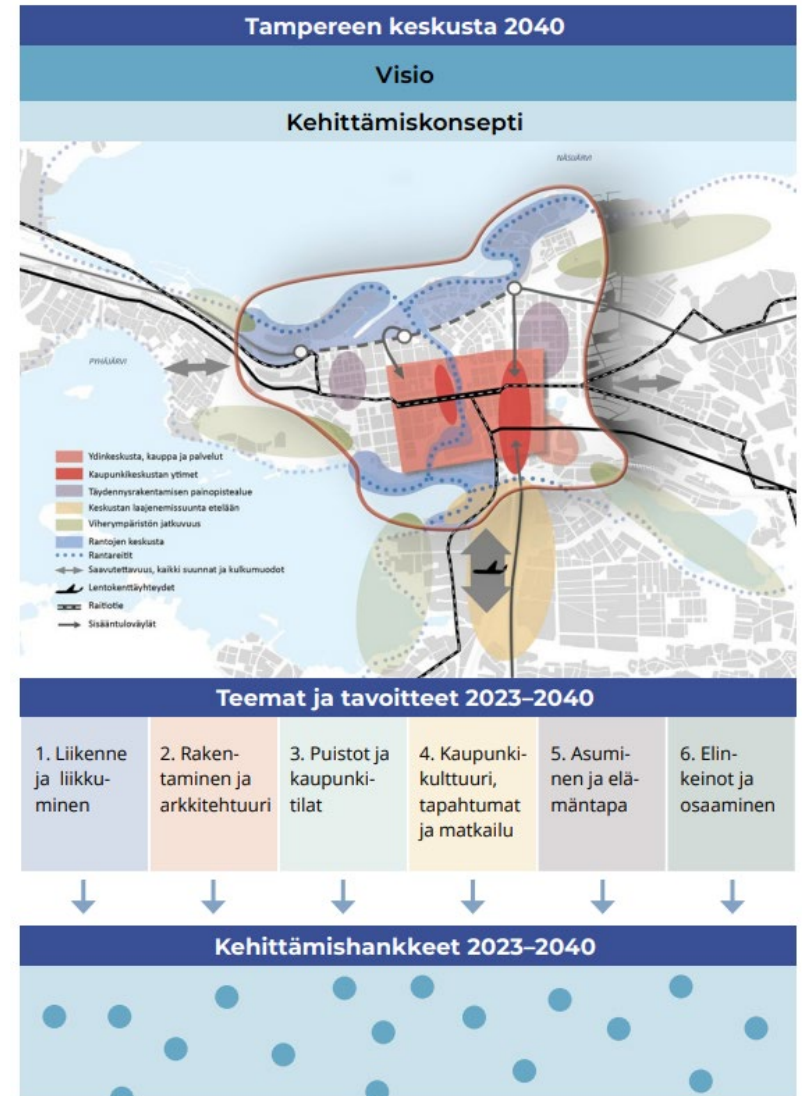
Kehittämisohjelmassa keskustan liikenteen visiona on

”Älykkäät digitaaliset ratkaisut ovat tehneet kaupungista toimivamman ja turvallisemman. Raitiotie kuljettaa asukkaat ja vierailijat vaivattomasti ja päästöttömästi keskustaan ja takaisin kaikista ilmansuunnista. Pysäköinti ja läpikulkeva autoilu on siirtynyt pääosin maan alle. Kaupunkitiloja on kehitetty ensisijaisesti viihtyisinä kävelyn, pyöräilyn, oleskelun alueina ja keskustakortteleita kivijalkakaupan keitaina.”

Liikenteen ja liikkumisen tavoitteena vuodelle 2040 on

- Helpottaa keskustaan saapumista läheltä ja kaukaa
- sujuvoittaa liikkumista keskustan sisällä
- lisätä keskustan liikennejärjestelmän muuntojoustavuutta
- tehdä kävelijästä katujen tärkein kulkija.

Lisätietoja: Viiden tähden keskusta – Tampereen keskustan kehittämisohjelma



Keskustan kehittämisohjelman kehittämis-konsepti ja teemat.

LÄHTÖKOHDAT

TAMPERELAISTEN LIIKKUMINEN NYKYTILANTEESSA

Suomalaisten liikkumistottumuksia selvitetään säännöllisesti valtakunnallisilla henkilöliikenne-tutkimuksilla (HLT). Viimeisimmät tutkimukset ovat koko vuodelta 2021 sekä syksyltä 2023. Tamperealaiset tekevät kotimaassa keskimäärin 2,5 matkaa vuorokaudessa. Matkoista 54 % tehdään kestävillä kulkutavoilla.

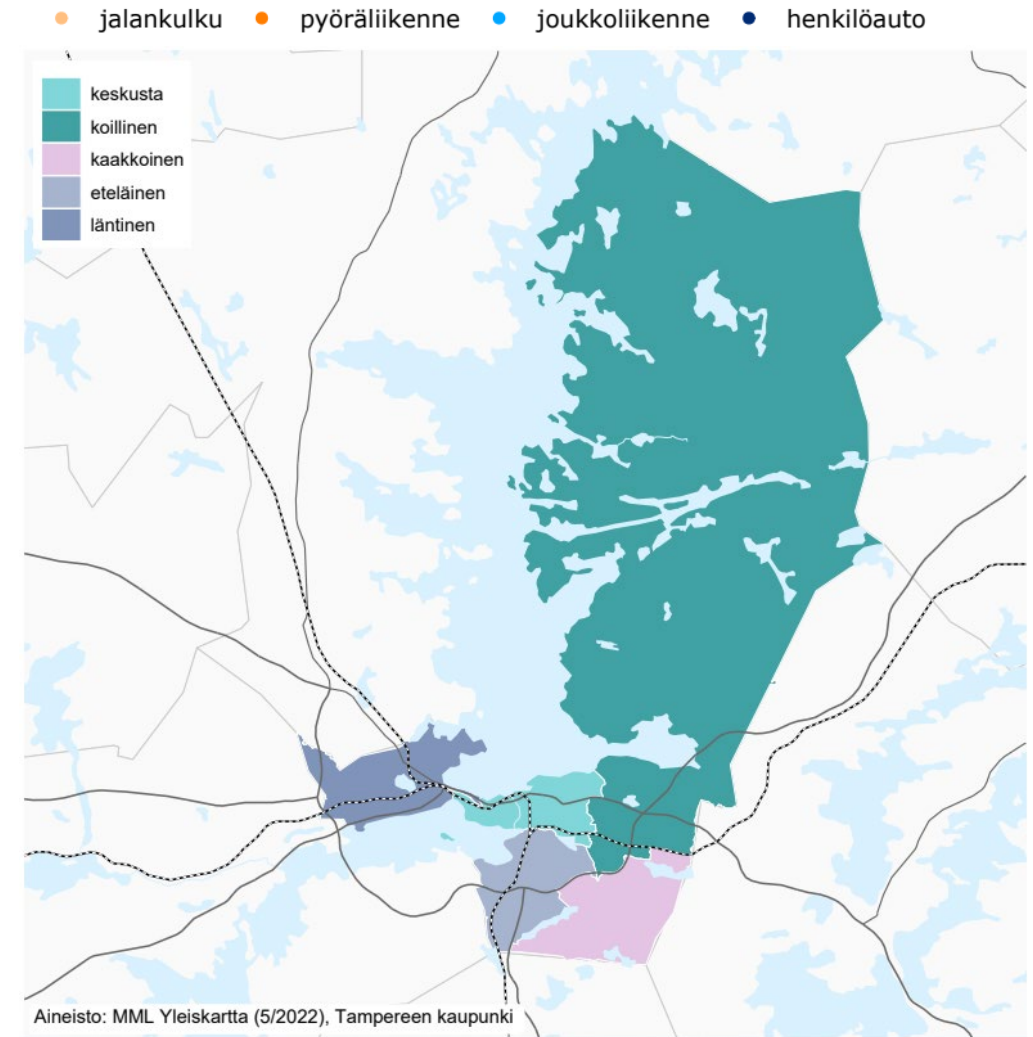
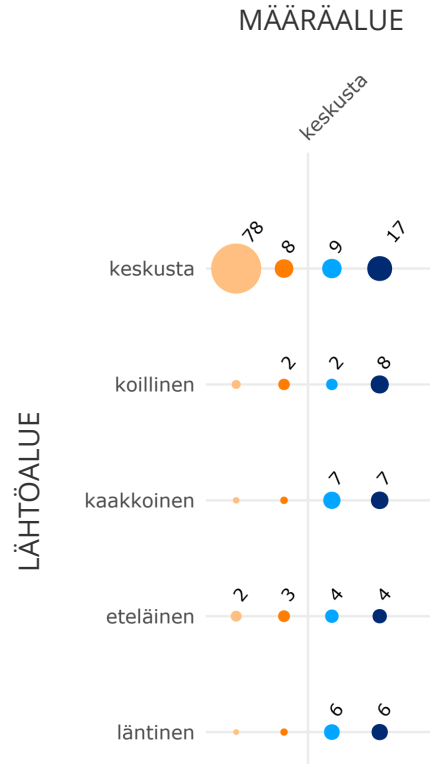
Kaksi kolmesta Tampereen keskustan sisäisestä matkasta tehdään kävelen. Tamperealaiset tekevät keskustassa noin 115 000 matkaa vuorokaudessa ja näistä 68 % tehdään jalankulkijana, 7 % pyörällä ja 8 % joukkoliikenteellä. Keskustassa tehdään noin 80 000 jalankulkumatkaa vuorokaudessa.

Tampereen keskustan suuralueella asuvien liikkuminen poikkeaa seudun muista asukkaista. Keskustan kotitalouksista yli puolet (54 %) on autottomia. Keskustassa asuvat tekevät 68 % kotimaanmatkoistaan kestävillä kulkutavoilla. Puolet matkoista tehdään kävelen.

Keskustan ja muiden alueiden välisillä matkoilla merkittävimmät kulkutavat ovat joukkoliikenne ja autoliikenne.

Valtaosa (84 %) tamperelaisista kokee hiilidioksidipäästöjen vähentämisen melko tai erittäin tärkeänä. 52 % tamperelaisista on joko vähentänyt henkilöauton käyttöä ympäristösyistä viimeisen 12 kuukauden aikana tai ei aikaisemminkaan juuri henkilöautoa ole käyttänyt.

Lisätietoja: [HLT 2021 Tampereen kaupunkiraportti, kotimaanmatkat](#)



Keskustaan saapuvat matkat kulkutavoittain (tuhatta matkaa vuorokaudessa) (HLT 2021).

LÄHTÖKOHDAT

KESKUSTAN ASIOINTITUTKIMUS

Tampereen keskustan asiointitutkimuksia on toteutettu vuosina 2021 ja 2024. Asiointitutkimuksilla selvitetään kaupunkiseudun asukkaiden asiointia, rahankäyttöä ja liikkumista Tampereen keskustassa edellisen 12 kuukauden aikana. Tutkimusten perusteella Tampereen keskusta tullaan mielellään monipuolisten palveluiden vuoksi kauempaakin.

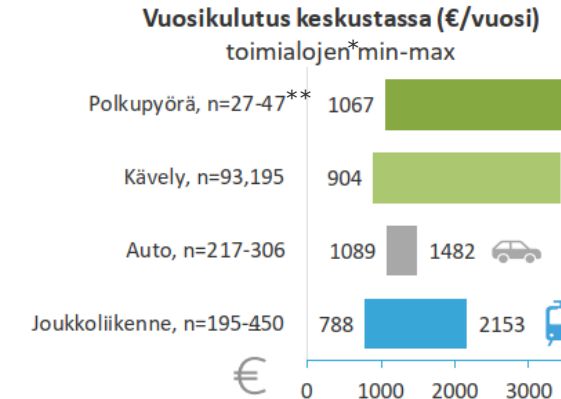
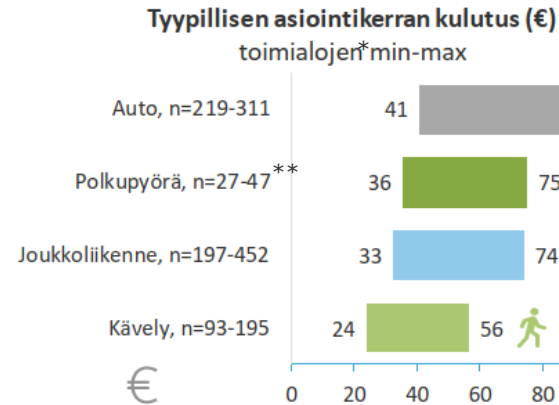
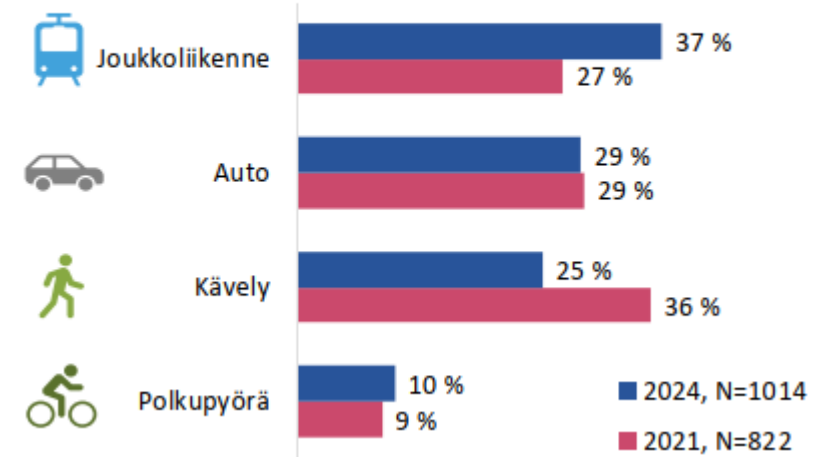
Keskusta-asiointi on vilkastunut merkittävästi korona-aikaan ajoittuneen ensimmäisen tutkimuksen jälkeen. Vuonna 2024 keskustassa asioitiin kaikilla kulkutavoilla aiempaa useammin. Merkittävimmän lisäyksen on saanut joukkoliikenteellä saapuminen, ja joukkoliikenteellä tullaan nyt keskustaan enemmän kuin autolla. Yli puolet kävelee keskustassa kohteesta toiseen, ja autolla kohteesta toiseen siirtyminen on vähentynyt.

Sekä tyypillisen asiointikerran kulutus että vuosikulutus ovat kasvaneet tutkimuskertojen välissä. Vuonna 2024 Tampereen keskustassa kulutettiin yhden toimialan tyypillisellä asiointikerralla keskimäärin 50 €. Autoilijoilla oli suurin kertakulutus, mutta vähäisin käyntien määrä ja siten vähäinen vuosikulutus. Kävelijöillä taas oli pienin kertakulutus, mutta suuri vuosikulutus, koska heillä oli eniten asiointikäyntejä. Joukkoliikenteellä saapuvilla tyypillisen asiointikerran kulutus ja asiointiuseus olivat muita vähäisempiä, mutta suurin käyttäjämäärä johti kulkumuodoista suurimpaan kokonaiskulutukseen.

Vuonna 2024 Tampereen kaupunkiseudulta Tampereen keskusta suuntautuvasta kokonaiskulutuksesta 37 % tuli joukkoliikenteellä, 29 % autolla, 25 % kävelen ja 9 % polkupyörällä.

Lisätietoja: Tampereen keskustan asiointitutkimus 2024, Tutkimusraportti

Kulkutavan osuus kokonaiskulutuksesta Tampereen keskustassa 2021 ja 2024



Eri kulkutapojen tyypillisen asiointikerran kulutus ja eri kulkutapojen osuus Tampereen keskustan vuosikulutuksesta vuonna 2024.

* Tarkastellut toimialat: päivittäistavara, erikoistavara, kahvilat ja ravintolat, terveys- ja hyvinvointipalvelut sekä tapahtumat, harrastukset ja kulttuuripalvelut.

** Pyöräilijöiden määrä tutkimuksessa oli niin vähäinen, että yksittäiset suuret summat voivat vaikuttaa keskiarvoon merkittävästi.

LÄHTÖKOHDAT

VIHERKATUSELVITYS

Kantakaupungin vaiheyleiskaavatyön 2021-2025 taustaselvityksenä laaditussa Viherkatuselvityksessä on kerrottu viherkadun höydyistä, soveltuvuudesta erilaisille katuosuuksille ja mahdollisista toteutustavoista.

Viherkaduilla vastataan luontokadon ja ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin ja viherkadut ovat yksi keino sopeutua muuttuvaan ilmastoon tiivistyvässä kaupungissa.

Lisätietoja: Viherkatuselvitys

HAASTEET JA ILMIÖT, JOIHIN VIHERKADUN HYÖDYLLÄ VASTATAAN



Ilmastonmuutos



Kaupungin tiivistyminen ja lämpösaarekeilmiö

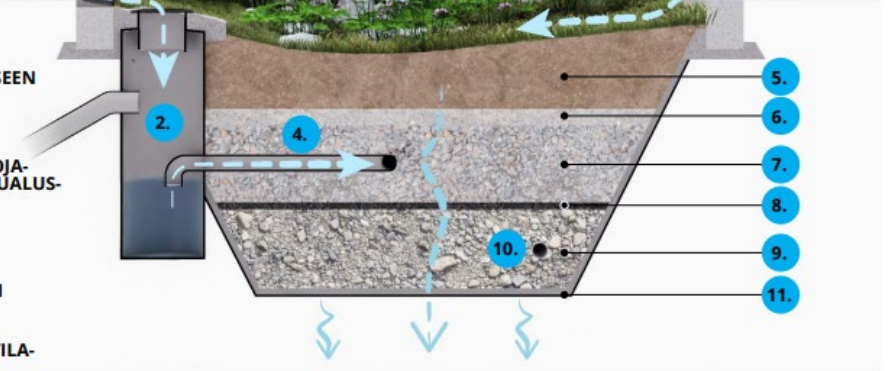


Luontokato



ESIMERKKI KESKUSTAKADUN KASVUALUSTARAKENTEESTA

1. VEDEN OHJAAMINEN RAKENTEeseen
2. SAKKAPESÄLLINEN KAIVO
3. TULVIMISTILA
4. RAKENTEEN SUUNTAINEN SALAOJAPUTKI VEDEN JAKAMISEKSI KASVUALUSTAAAN
5. KASVUALUSTA 400-500 MM
6. VÄLKERROS 150 MM
7. KANTAVA KASVUALUSTA 500 MM
8. LATAAMATON BIOHIILI 50 MM
9. TARVITTAESSA VEDEN VARASTOITAVUUS LOUHEKERROKSESSA
10. SALAOJAPUTKI
11. TARVITTAESSA BENTONIITTICALVO, JOLLA ESTETÄÄN VEDEN IMEYTYMINEN MAAPERÄÄN TAI KULKEUTUMINEN VIEREISTEN RAKENNUKSIEN PERUSTUKSIIN



Viherkatuselvityksen esimerkki keskustakadun kasvualustarakenteesta.

3

VISIO JA TAVOITTEET

VISIO JA TAVOITTEET

TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENTEELLINEN VISIO 2040

Vision ja tavoitteiden muodostaminen

Visio ja tavoitteet perustuvat vuonna 2013 laaditun Keskustan liikenneverkko-suunnitelman (Takli) tavoitteisiin. Vuoden 2013 tavoitteita on päivitetty ja tarkennettu. Tavoitteiden määrittelyssä lähtökohtina ovat olleet luvussa 2 esitetyt Tampereen kaupungin tavoitteet, strategiset ohjelmat ja linjaukset sekä suunnitelmat.

Tampereen keskustan liikenteellinen visio ja tavoitteet hyväksyttiin liikennetoimikunnassa 15.6.2023 LJS-työn laatimisen lähtökohdaksi. Liikennetoimikunta painotti, että Tampereen keskustan tulisi olla kaikilla kulkutavoilla saavutettava.



”Tavoitetyöpajan perusteella tavoitteisiin lisättiin keskustaan saapumisen kestävyys, mikroliikkuminen ja sen selkeämpi erottelu kävelystä, pyöräliikenteen järjestelyjen selkeys, joukkoliikenteen vaihdon sujuvuus sekä älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet.”

VISIO 2040

Keskustan liikennejärjestelmä tukee elinvoimaisen, monimuotoisen, viihtyisän sekä kestävän keskustan kehittämistä.

Tampereen keskustaan pääsee edelleen kaikilla kulkumuodoilla. Yhä useampi saapuu keskustaan kestävästi, mikä tukee keskustan sujuvaa saavutettavuutta. Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla.

Kasvavassa kaupungissa keskustan kadut mukautuvat monenlaiseen liikkumiseen ja käyttötarkoitukseen. Selkeä liikkumisympäristö ja älykäs liikennejärjestelmä ohjaavat keskustassa liikkujaa.

VISIO JA TAVOITTEET

TARKENNETUT TAVOITTEET

Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla

- Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisänä ympärivuotisena kokonaisuutena.
- Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston.
- Kävelen liikkuminen koetaan turvalliseksi ja esteettömäksi.

Keskusta on seudullisen joukkoliikennejärjestelmän sydän

- Keskustassa kulkumuodosta toiseen vaihtaminen on helppoa
- Raitiotien seudullinen laajeneminen, kehittyvä lähijunaliikenne ja runkobussilinjat mahdollistavat joukkoliikenteellä keskustaan saapumisen helposti ja nopeasti.
- Raitiotie on Hämeenkadulla ensisijainen joukkoliikennemuoto.
- Bussiliikenne muilla keskustan kaduilla varmistaa joukkoliikenteen saavutettavuuden.
- Rautatieasema on laadukas liikkumisen solmukohta ja portti maailmalle.
- Joukkoliikenteen terminaalit ja uudet liikkumis- ja digipalvelut mahdollistavat helpot ja esteettömät vaihdot kulkumuotojen välillä.

Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkuen*

- Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää seudullisia pyöräliikenteen pääreittejä.
- Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat ympärivuotiseen liikkumiseen.
- Pyörä- ja mikroliikenne on selkeästi eroteltu jalankulusta.
- Pyöräliikenteen reitit muodostavat jatkuvan ja loogisen verkoston.
- Pyörä- ja mikroliikenne* ajoradalla on turvallista ja houkuttelevaa keskustan hitaan liikkumisen alueella, sillä autojen määrä on vähäinen ja ajonopeudet alhaisia.

Autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua

- Kestävien kulutusapojen käytön lisääntyminen tukee myös keskustan saavutettavuutta autolla
- Keskustan ohittava autoliikenne ohjataan valtakunnallisille pääväylille ja Ratapihankadulle.
- Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan pääosin pääväylille, keskustan autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.

*Mikroliikenteellä tarkoitetaan mikroliikennepalveluihin lukeutuvia ajoneuvoja, joita koskee pyöräliikenteen lainsäädäntö. Näitä ovat mm. sähköpotkulaadat sekä kaupunkipyörät.

Keskustan pysäköintiä hallitaan kokonaisvaltaisesti

- Keskustaan toteutetaan maanalainen pysäköintiverkosto, jota hyödynnetään myös citylogistiikkaan ja huoltoon.
- Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja jakeluun.
- Kadunvarsipysäköinnistä vapautuva tila hyödynnetään kävelyyn, oleskeluun, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiin.
- Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikumiselle.



4

LIIKENNE- VERKOT 2040

LIIKENNEVERKOT 2040

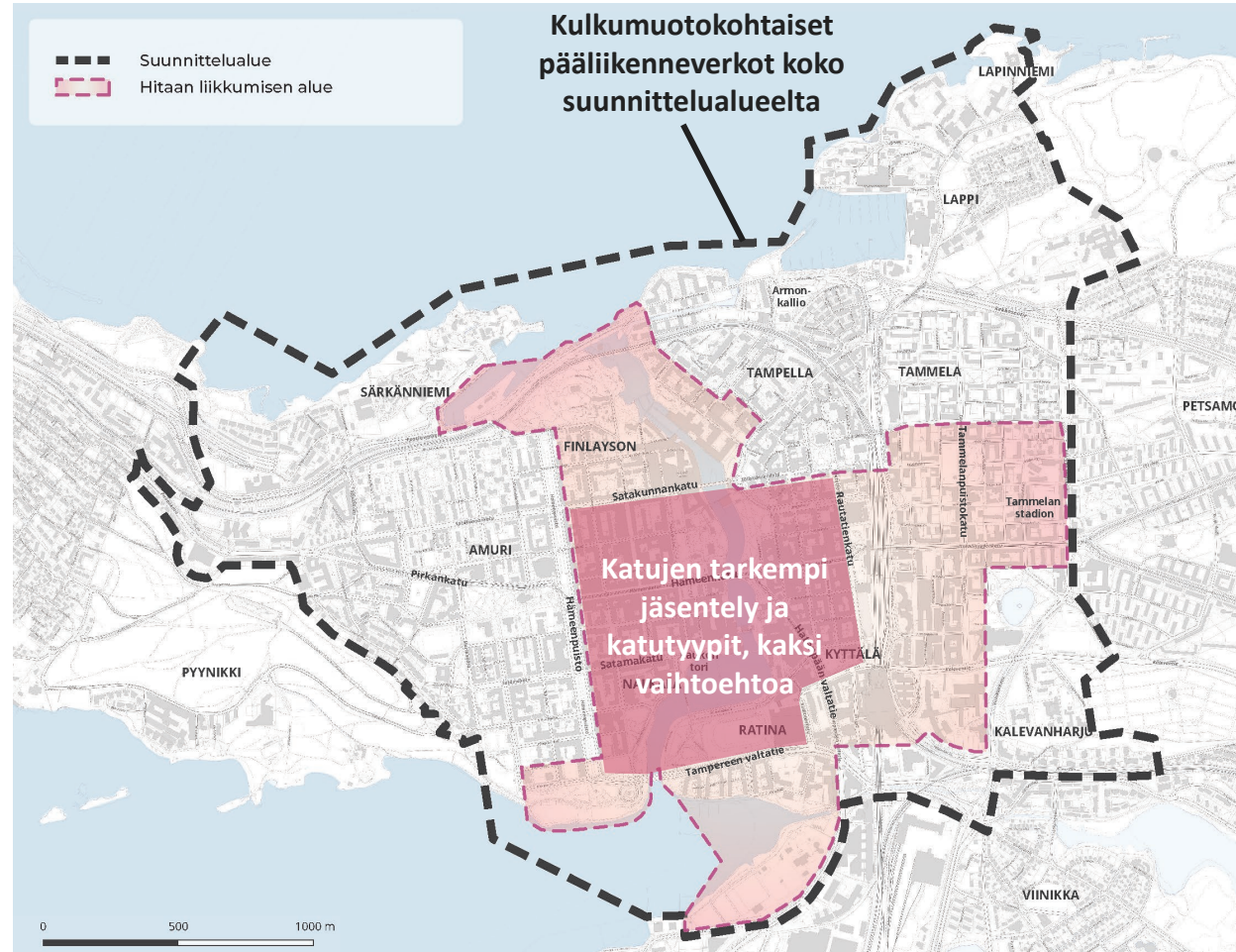
KESKUSTAAN SAAPUMINEN JA VIIPYMINEN

Tampereen keskustaansa pääsee sujuvasti ja turvallisesti kaikilla kulkutavoilla. Keskustaansa saavutaan autoliikenteen ja pyöräliikenteen, kävelyn sekä joukkoliikenteen pääreittejä pitkin.

Keskustaansa saapumisen ja keskustassa liikkumisen periaatteita kuvaavat koko suunnittelualueella määritellyt kulkutapakohtaiset **pääliikenneverkot**.

Tarkempi katujen jäsentely tehtiin autokehän sisäpuolisille ydinkeskustan tonttikaduille. Tälle alueelle on luvussa 5 on määritelty tarkempia katutyyppejä kadun liikenteellisen merkityksen perusteella.

Keskustan sisällä kävelijä on katujen tärkein kulkija. Keskustan strategisessa osayleiskaavassa on määritelty kävelykeskustana kehitettävä **hitaan liikkumisen alue**. Alueen jalankulkuympäristöä kehitetään kävelyn ehdoilla, mutta henkilöautolla saa kuitenkin edelleen ajaa kaikilla kaduilla lukuun ottamatta kävely- ja joukkoliikennekatuja.



Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman verkkojen määrittelyn periaatteet.

LIIKENNEVERKOT 2040

AUTOLIIKENTEEN PÄÄVERKKO

KUVAUS 1/2

Autoliikenteen pääverkko

- Pääverkko muodostuu valtakunnallisista ja seudullisista pääväylästä, pääkokoojakaduista ja alueellisista kokoojakaduista.
- Pääverkon tehtävänä on välittää sujuvasti keskustaan saapuvaa ja keskustan eri osien välillä liikkuvaa autoliikennettä. Pääverkon toimivuus ja keskustan saavutettavuus varmistetaan suunnitteluratkaisuissa.

Autokehä

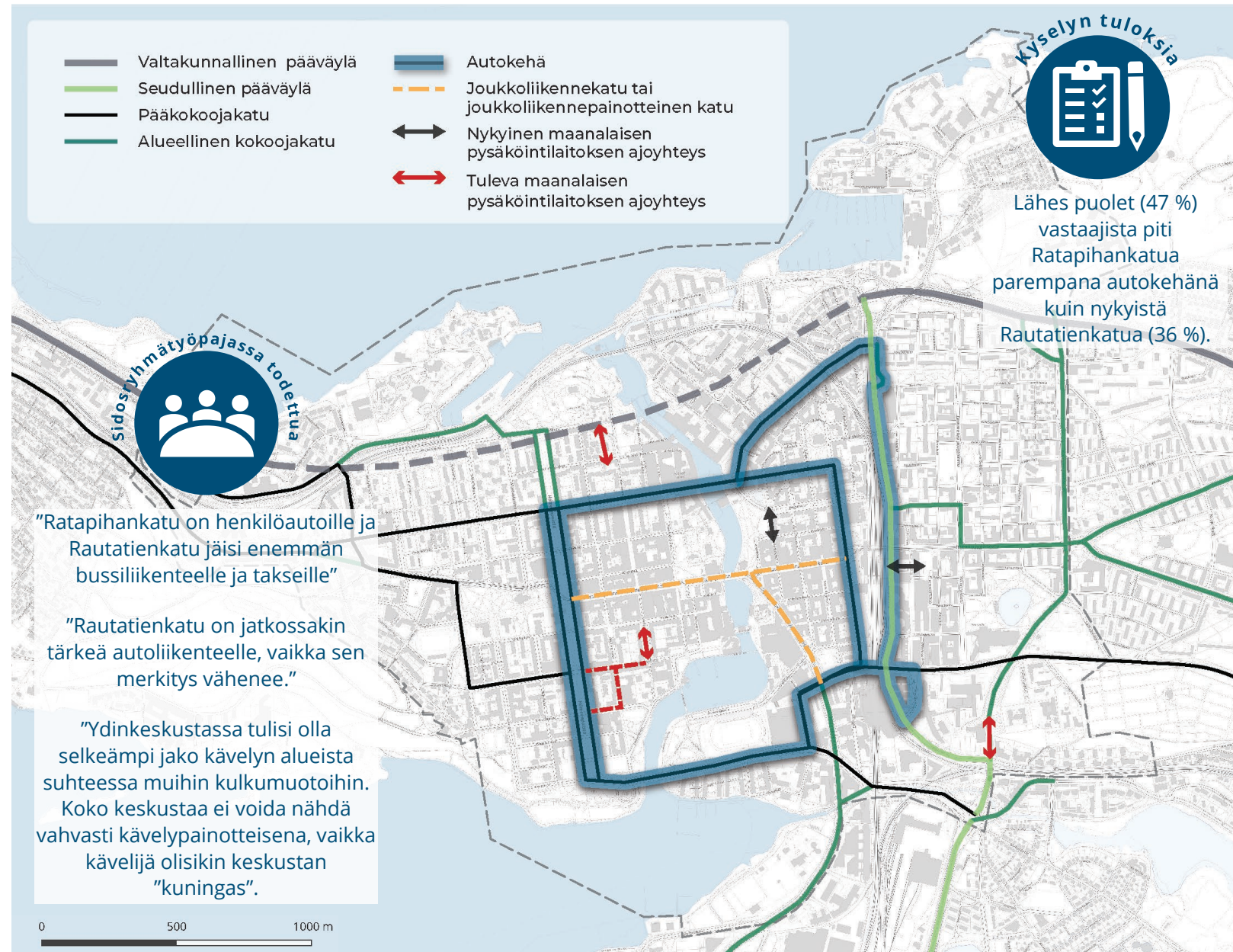
- Osa autoliikenteen pääverkosta muodostaa keskustassa ns. autokehän, jonka tehtävänä on em. lisäksi välittää keskustaan saapuva autoliikenne sujuvasti pysäköintilaitoksiin. Pysäköinnin ohjauksesta on tehty erillinen selvitys ([linkki](#)).
- Autokehän sisäpuoliset kadut palvelevat ensisijaisesti asiointi- ja huoltoliikennettä ja kiinteistöille ajoa. Näiden katujen houkuttelevuutta läpiajoon pyritään vähentämään mm. rakenteellisin keinoin.

Valtakunnallinen pääväylä

- Rantaväylä (vt 12), joka välittää valtakunnallisen ja maakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen Tampereen keskustan ohi.

Seudullinen pääväylä

- Lempääläntie ja Ratapihankatu palvelevat keskustaan saapuvaa sekä keskustan ohittavaa seudullista ja Tampereen kaupunginosien välistä liikennettä.



Autoliikenteen tavoiteverkko 2040.

LIIKENNEVERKOT 2040

AUTOLIIKENTEEN PÄÄVERKKO KUVAUS 2/2

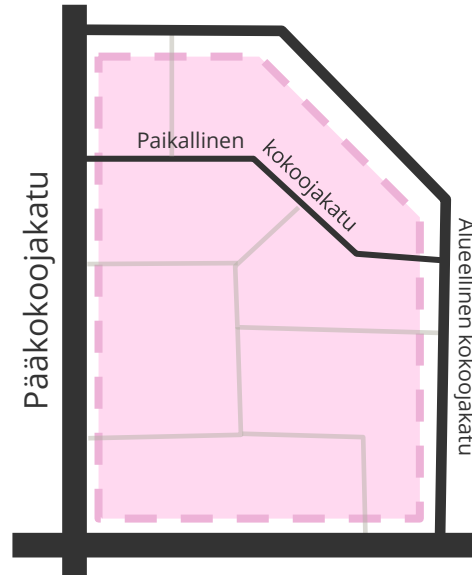
Pääkokoojakatu

- Auto- ja joukkoliikenne käyttää pääkokoojakatuja keskustan sisällä liikkumiseen.
- Pääkokoojakaduilla turvataan autoliikenteelle riittävä sujuvuus, jotta alemman katuluokan katuja ei käytetä läpiajoon.
- Joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään pysäkkijärjestelyjä parantamalla.
- Kävely ja pyöräliikenne erotetaan toisistaan.
- Kadunylitysten turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan toteuttamalla kaupungin tyyppiirustusten mukaisia ratkaisuja.

Alueellinen ja paikallinen kokoojakatu

- Alueellinen ja paikallinen kokoojakatu siirtävät liikenteen pääkokoojakaduille tai pääväylille.
- Joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään pysäkkijärjestelyjä parantamalla.
- Kadunylitysten turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan toteuttamalla kaupungin tyyppiirustusten mukaisia ratkaisuja.

Alemman verkon tonttikadut muodostavat pääverkon rajaamia yhtenäisiä alueita esim. Kyttälässä ja Amurissa. Tonttikaduilla pyritään rauhoittamaan liikennettä, vähentämään läpiajoliikennettä ja parantamaan ajoratapyöräilyn olosuhteita.



"Ruuhkaisuus on hyväksyttävä asia suuressa kaupungissa, mutta puolen miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla liikenteen pitäisi toimia."

LIIKENNEVERKOT 2040

AUTOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Autoliikenneverkon kehittämisperiaatteet

- Ratapihankadun rooli keskustan liikenneverkossa kasvaa. Se lisätään osaksi autokehää. Tämän lisäksi se toimii seudullisena pääväylänä Lempääläntien ja Kekkosen tien välillä Kalevan puistotien muuttuessa alueelliseksi kokoojakaduksi. Tämä mahdollistaa Rautatienkadun kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisen rautatieaseman ympäristön maankäytön muuttuessa.
- Hatanpään valtatiellä raitiotiejärjestelmä laajentuu kohti etelää. Joukkoliikennepainotus kadulla kasvaa, mutta henkilöautolla ajo Verkatehtaankadun eteläpuolella on jatkossakin mahdollista.
- Nalkalan alueelle sijoittuva Kunkun parkki kevytversion ajoyhteys edellyttää autokehän sisäpuolella (Satamakatu, Näsilinnankatu, Tiiliruukinkatu) muutoksia, joita tutkitaan jatkosuunnittelussa.
- Nokia Arenan tapahtumien aikaan autokehä voidaan siirtää Rautatienkadulta kiertämään Tampereen valtatie ja Viinikankadun kautta, mikäli Kalevantiellä ja Vuolteenkadulla liikennettä joudutaan rajoittamaan.



- Kuljettajan reitinvalintaan voidaan vaikuttaa reaaliaikaisesti jaettavan tilannetiedon mm. matka-aika- tai häiriötiedon avulla. Ensimmäisessä vaiheessa matka-aikatietoa voidaan jakaa informaatiokanavien välityksellä, kuten tampereenliikenne.fi -palvelu tai Tampere.Finland-aplikaatio.
- Mikäli kaupunki päätyy ottamaan tulevaisuudessa käyttöön autojen käyttövoimaan tai nopeusvalvontaan perustuvia ohjelmallisia rajoituksia, voidaan tähän hyödyntää geofencing-teknologiaa. ISA-teknologian (Intelligent Speed Assistance) avulla autojen ylinopeudet voidaan estää halutulla alueella (esim. keskusta) ohjelmallisesti. Ratkaisun käyttöönottoa tutkitaan jo nyt busseissa ja muussa raskaassa kalustossa. Myös muu ajoneuvotekniikan kehitys otetaan huomioon keskustan liikenteen suunnittelussa.
- Tiedottamisessa priorisoidaan autokehällä ja sisääntuloväylillä autolla liikkujaa.



LIIKENNEVERKOT 2040

KESKUSTAN PYSÄKÖINNIN KUVAUS

Pysäköinnin lisäämistä maan alle jatketaan. Maanalaisen pysäköinnin lisäksi on maanpäällistä keskitettyä pysäköintiä. Rakenteellista, keskitettyä pysäköintiä on houkuttelevaa käyttää, sillä se on helposti saavutettavista keskustan autokehältä, paikkojen saatavuus voidaan taata, pysäköinnin enimmäiskesto ei ole rajattu ja pysäköinnin hinnoittelu on vastaavalla tai matalammalla tasolla verrattuna kadunvarsipysäköintiin. Pysäköinnistä pääsee hisseillä maantasolle läpi vuoden kuivin jaloin.

Kadunvarsipysäköinti kasvavan kaupunkiseudun keskuskaupungissa palvelee lyhytaikaista (asiointi)pysäköintiä. Pysäköintipaikkojen toteutuessa maanalaisiin pysäköintilaitoksiin voidaan kadunvarsilta pysäköintipaikkoja muuttaa lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin ja katutilaa hyödyntää leveämpiin jalkakäytäviin, oleskeluun, terasseihin, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikennepysäköintiin.

Keskustassa on nykyisin yli 40 000 autopaikkaa. Autopaikkojen kokonaismäärä säilytetään vähintään nykyisellä tasolla. Pysäköintipaikkoja voidaan lisätä, jos ydinkeskustan palveluiden tai asumisen (mm. perheasuminen) lisääntyminen sitä edellyttää. Maankäytön kehittyessä tonttikohtaisten pysäköintipaikkojen lisäämisen sijaan pysäköintiä pyritään tehostamaan toteuttamalla keskitettyjä rakenteellisia pysäköintilaitoksia, jotka mahdollistavat paikkojen nimeämättömyyden ja vuorottaispysäköinnin. Pysäköintiä tehostetaan myös älyliikenteen ratkaisuilla. Nykyisen pysäköintikapasiteetin käytön tehostaminen ja täydennysrakentamisen veloittepaikkojen sijoittaminen keskitettyihin pysäköintilaitoksiin helpottaa paikkojen yhteiskäyttöisyyttä ja tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Lisäksi systemaattinen ja pitkäjänteinen kestävä liikennejärjestelmän edistäminen vähentää tarvetta saapua keskustaan omalla autolla.



- Autokehällä opastetaan kattavasti pysäköintilaitoksiin ja laitosten tilatiedot välitetään autoilijalle kaikista laitoksista. Tietoa tuotetaan avoimen rajapinnan kautta. Älypalveluita hyödynnetään lisäksi pysäköintipaikkojen käytön seurannassa, opastuksessa, pysäköinnin hinnoittelussa ja maksamisessa. Vapaana olevien laitospaikkojen määrää näytetään kadunvarsien infotaulujen lisäksi mobiilipalveluissa.
- Virtuaalinen pysäköintikiekko erityisryhmien pysäköintiin. Järjestelmään voidaan myös sisällyttää kampanjoita ja alennuskoodeja, joita keskustan yrittäjät voivat asiakkailleen halutessaan kustantaa.
- Sähköautojen latauspisteiden määrää lisätään pysäköintilaitoksissa ja niiden operaattoreilta vaaditaan tiedonjakamista rajapinnan kautta (määrä, kunto ja toimivuus).

LIIKENNEVERKOT 2040

KESKUSTAN PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Julkinen rakenteellinen pysäköinti

Julkinen rakenteellinen pysäköinti pitää sisällään pysäköintitalot ja maanalaisen pysäköintiverkoston.

Lyhytaikaista asiointipysäköintiä lukuun ottamatta pysäköinti ohjataan keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Rakenteellisessa pysäköinnissä säilytetään asukkaiden autoja ja siellä pysäköidään työntekoon, ostoksiin, asiointiin, palveluihin ja ystävien tapaamiseen liittyvillä matkoilla.

Maanpäällisten pysäköintilaitosten autopaikkakapasiteetti tulee pienenemään, mikä lisää painetta järjestää korvaavaa pysäköintiä maan alta. Modernien ja helppokäyttöisten maanalaisten pysäköintilaitosten myötä laitospysäköinnin suosio kasvaa.

Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen mahdollistaa keskustan täydennysrakentamisen yleiskaavan mukaisessa laajuudessa, sillä täydennys- ja uudisrakentamisen velvoitepysäköinnin järjestäminen tonttikohtaisesti olisi keskustassa maankäytön kehittämisen ja liikennejärjestelmän kannalta tehotonta.

Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinti osoitetaan lyhytaikaiseen asiointiin ja erikoispysäköintiin, kuten huolto- ja jakeluliikenteelle, liikkumisesteisille, liikkuvan työn suorittajille (esimerkiksi kotihoito, lähettipalvelut) sekä kiinteistössä piipahtamiseen (saattoliikenne, ostoksen tai tavaran noutaminen).

Kadunvarsipaikkojen riittävyys ja nopea kierto mahdollistetaan monipuolisella työkalupakilla

- Pysäköinti hinnoitellaan progressiivisesti siten, että pysäköintitaksa nousee merkittävästi pysäköinnin pitkittyessä 15–30 minuuttia pidemmäksi.
- Pysäköintitaksa on kadunvarsilla lähtökohtaisesti korkeammalla tasolla kuin pysäköintilaitoksissa.
- Jalkakäytävillä sekä kävelykaduilla pysäköintiä vähennetään tehostamalla pysäköinninvalvontaa ja vapauttamalla erityisryhmät, kuten huoltoliikenne ja liikkuvan työn suorittajat kadunvarsipaikkojen pysäköintimaksuista. Erityisryhmille osoitettuja lupajärjestelmiä kehitetään ja laajennetaan uusiin ammattikuntiin, kuten logistiikka- ja ruokalahettiyrityksiin.
- Kadunvarsipysäköinti toteutetaan yleensä kadunsuuntaisena, mutta vinopysäköintiä voidaan käyttää siihen soveltuvilla kaduilla. Kaksisuuntaisen pyöräliikenteen salliminen yksisuuntaisella kadulla vinopysäköinnin yhteydessä tulee arvioida tapauskohtaisesti. Kadunvarsipysäköinnin toteutuksessa huomioidaan talvikunnossapidettävyys.

Kiinteistöjen pysäköinti

Kiinteistöjen maanpäälliset paikat vähenevät vaiheittain, kun nykyisiä pysäköintialueita täydennysrakennetaan ja velvoitepaikat osoitetaan rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Jäljelle jäävien paikkojen yhteiskäyttöä edistetään erilaisilla älyratkaisuilla.

Keskustan uusien rakennushankkeiden pysäköintipaikat pyritään osoittamaan yleisiin pysäköintilaitoksiin. Tämä mahdollistaa autopaikkojen yhteiskäytön sekä ohjaa pysäköintiliikenteen niille soveltuville kaduille.

Uusissa täydennysrakentamiskohteissa voidaan ottaa käyttöön joustava velvoitepysäköinti vähentämään pysäköintipaikkojen ylitarjontaa. Tämä voisi tarkoittaa sitä, että täydennysrakentamiskohteiden velvoitepaikkatarve voitaisiin tilapäisesti tyydyttää hyödyntäen alueella jo olevia pysäköintipaikkoja (sallien yli 400 metrin etäisyyden) sekä hyödyntäen esim. vuorottaispysäköintiä tai Smart Park-järjestelmää. Nykyisten pysäköintipaikkojen hyödyntämistä voidaan myös tukea vuorottaispysäköinnillä tai SmartPark-järjestelmällä. SmartPark on digitaalinen ratkaisu vapaan pysäköintipaikan löytämiseen ja sen maksamiseen. Joustava velvoitepysäköinti mahdollistaa velvoitepysäköinnin järjestämisen investointien rahastoimisen. Rahastoinnin avulla varmistetaan velvoitepaikkarahojen säilyminen siihen vaiheeseen, kun pysäköintilaitosta lähdetään toteuttamaan.

"Keskustassa tarvitaan kadunvarsipysäköintiä lyhytaikaiseen pysäköintiin nopeaa asiointia varten."

"Läntistä keskustaa voisi kehittää enemmän kadunvarsipysäköintiin kuin itäistä keskustaa."



LIIKENNEVERKOT 2040

HUOLTO- JA JAKELULIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Huolto- ja jakeluliikenteen kehittämisen periaatteet

Jakelu- ja keräilyliikenteen aiheuttamia haittoja jalankululle ja pyöräliikenteelle vähennetään. Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkostoa pyritään hyödyntämään citylogistiikkaan ja huoltoon.

Ydinkeskustassa edistetään jakeluliikenteen ajoneuvokokojen pientymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä. Tämä voidaan tehdä erilaisilla päästö-, koko- ja aikarajoituksilla. Keskustan ulkopuoliset kaupunkilogistiikan CityHubit ovat suuremmalla kalustolla saavutettavissa ja niistä jatkojakelu keskustan sisällä toteutetaan kevyellä sähköisellä tai lihasvoimin liikkuvalla kalustolla. CityHubit huomioidaan kaupungin kaavoituksessa.

Autokehän sisälle rakennetaan **kuormauspaikkoja** ja **lyhytaikainen huoltoliikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksuista**. Vastaavasti jalkakäytävillä ja pyöräteille pysäköintiä valvotaan nykyistä aktiivisemmin.

Muut toimenpiteet huolto- ja jakeluliikenteen kehittämiseksi

Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030 listaa seuraavia **lyhyen aikavälin** toimenpiteitä kaupunkilogistiikan kehittämiseksi

- Logistiikkasuunnitelmien edellyttäminen asemakaavavaiheessa
- kuormauspaikkojen lisääminen soveltuviin kohteisiin pysäyttämiskieltoalueella
- jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotto
- vuorovaikutuskampanjan toteuttaminen ja yhtenäisten sääntöjen luominen jakelulle.

Pidemmän aikavälin tai jatkuvia toimenpiteitä

- Selvitys aluerakentamisen yhteistoimintamahdollisuuksista mm. Viinikanlahti
- etuudet vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäville jakeluajoneuvoille
- selvitys kaupunkijakelun informaatiojärjestelmästä (ja sen toteutus)
- kaupunkilogistiikan kehittämisryhmän perustaminen
- yön aikaisen jakelun laajentaminen
- kaupunkilogistiikan minihubien edistäminen
- maankäytön ja jakeluliikenteen yhteensovittaminen.



”Citylogistiikka ei toimi koko alueella maan alta. Ratkaisuna pienemmät ja vähäpäästöisemmät ajoneuvot...”

”Pienellä kehittämisellä saadaan citylogistiikassa paljon aikaan, jatkuva kehitystyö.”

”Keskustan jakelulle päästö-, koko- ja aikarajoitukset. Velvoite kuormauspaikan käyttöön.”



- Kuormauspaikkojen käyttöä hallitaan digitalisaation keinoin. Esimerkiksi kadunvarsilla voidaan käyttää dynaamisia liikennemerkkejä helpottamaan huolto- ja jakeluliikennettä. Kuormauspaikan varaaminen voi tapahtua sähköisesti ja varausjärjestelmän käyttöön sitoutetaan kaikki toimijat. Tieto kuormauspaikan varaustilanteen ja käyttöasteesta on mahdollisimman reaaliaikaista.

LIIKENNEVERKOT 2040

JOUKKOLIIKENNEVERKKO KUVAUS

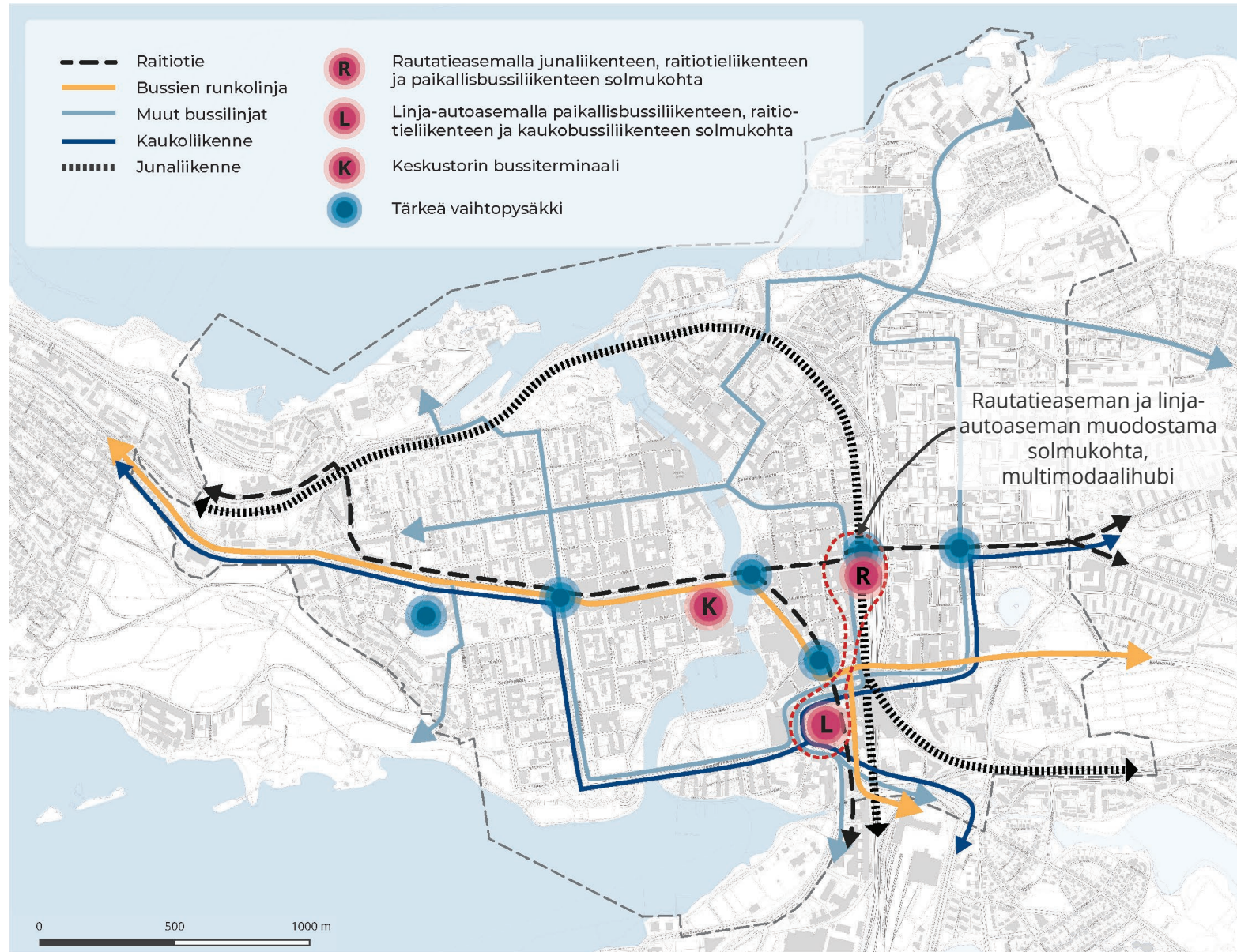
Keskustan joukkoliikenneverkko muodostuu

- raitiotieverkostosta
- seutuliikenteen runko- ja muista bussilinjoista
- kaukoliikenteen bussilinjoista
- Tampereen seudun lähijunaliikenteestä ja valtakunnallisesta kaukojunaliikenteestä ja yhteyksistä kansainväliseen lentoliikenteeseen
- pysäkeistä, vaihtopysäkeistä sekä useat eri kulkumuodot yhdistävistä terminaaleista.

Keskustan **bussiterminaalit** ovat Keskustori ja linja-autoasema.

- Keskustori säilyy tärkeänä terminaalina. Keskustorin laituritarve ja kehittämismahdollisuudet tarkentuvat raitiotien laajenemisen myötä.
- Linja-autoasemaa kehitetään myös paikallisliikenteen terminaalina. Pirkkala–Linnainmaa –raitiotien rakentaminen ja Matkahuollon poistuminen linja-autoasemalta mahdollistavat laituripaikkojen lisäämisen sekä ajoyhteyksien ja kävelyreittien kehittämisen.

Keskusta-alueella on kuusi merkittävää **vaihtopysäkkiä**; Pynikintori, Tuulensuu, Koskipuisto, Rautatieasema, Tulli ja Sorin aukio.



Joukkoliikenteen tavoiteverkko 2040.

LIIKENNEVERKOT 2040

JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Raide- ja bussiliikenteen kehittyminen

Seudullisen raitiotie- ja alueellisen lähijunajärjestelmän kasvun myötä merkittävä osa bussiliikenteestä sekä muusta liityntäliikenteestä kytkeytyy raideliikenteeseen ja keskustan ulkopuolella sujuvoitteen osaltaan bussiliikennettä keskustassa.

Nokialta, Lempäälästä ja Orivedeltä saavutaan Tampereen keskustaan junaliikenteellä. Vesilahti kytkeytyy Lempäälän junaliikenteeseen ja Ylöjärveltä kuljetaan junalla tai ratikalla (Lentävänniemeeseen kytkeytyen tai omalla Ylöjärvelle ulottuvalla ratalinjalla).

Ydinkeskustassa raitiotie ja bussien runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut bussilinjat täydentävät. Bussien runkolinjat ovat läntisessä keskustassa yhteneviä raitiotielinjan kanssa siirtyen kosken itäpuolella Hatanpään valtatieen kautta Kalevantielle.

Raitiotieverkko on laajentunut Pirkkalaan ja Linnainmaalle sekä Vuorekseen. Hervannan haaran matkustajakapasiteettia kasvatetaan.

Keskustan solmukohdat

Rautatieaseman ja linja-autoaseman yhteyteen kehitetään kaikki liikennemuodot yhdistävä solmukohta – multimodaalihuvi, jossa liikennevälineestä toiseen vaihtaminen on sujuvaa ja turvallista ja joka kytkee

Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Solmukohdan tulee täyttää TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtiin liittyvät tavoitteet mm. esteettömyydestä, eri liikennemuotojen integroinnista ja siirtymisestä päästöttömään tai vähäpäästöiseen liikkumiseen kaupunkilogistiikka mukaan lukien. TEN-T-asetuksessa edellytetään kaupunkisolmukohtia laatimaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP).

Ydinkeskustassa on kaksi hyvin saavutettavaa **paikallisliikenteen bussiterminaalia** (Keskustori ja linja-autoasema). Linja-autoasema säilyy kaukoliikenteen pääterminaalina ja osa kaukoliikenteen bussilinjoista käyttää rautatieaseman bussiterminaalia.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä kehitetään seutuyhteistyössä lähikuntien kanssa. Tampereella toteutetaan liityntäpysäköintiä autoille vähintään viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta. Tampereen eteläpuolisen, Koilliskeskuksen ja Hiedanrannan/Lielahden sekä lähikuntien liikkumishubien liityntäpysäköinti siirtää autolla liikkuja entistä enemmän bussien, raitiovaunun tai lähijunien kyytiin. Kaikilla raitiotie- ja runkobussipysäkeillä sekä lähijuna-asemilla on tarjolla liityntäpysäköintipaikkoja polkupyörille.



- Nykyiset informaatiojärjestelmät säilytetään mm. bussien reaaliaikainen seuranta, reaaliaikaiset virtuaaliset ja fyysiset pysäkinäytöt ja reaaliaikainen reittiopastus.
- Tapahtumalippu säilytetään ja sen soveltamista laajennetaan, kohderyhmänä myös liike- ja vapaa-ajan matkailijat.
- Joukkoliikenteen etuudet säilytetään ja laajentamista selvitetään. Joukkoliikenteen tehokkuutta lisätään reaaliaikaisen tiedon perusteella mm. pysähdysten välttäminen, vaihtojen tehostaminen.
- Reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköinnistä integroidaan lippu- ja informaatiojärjestelmään.
- Mikroliikkumisen palvelut integroidaan nykyisiin joukkoliikenteen laadukkaisiin lippu- ja informaatiojärjestelmiin.
- Automaattinen liikenne otetaan maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa huomioon.

LIIKENNEVERKOT 2040

KÄVELYN PÄÄVERKON KUVAUS

Kävelyn pääverkko

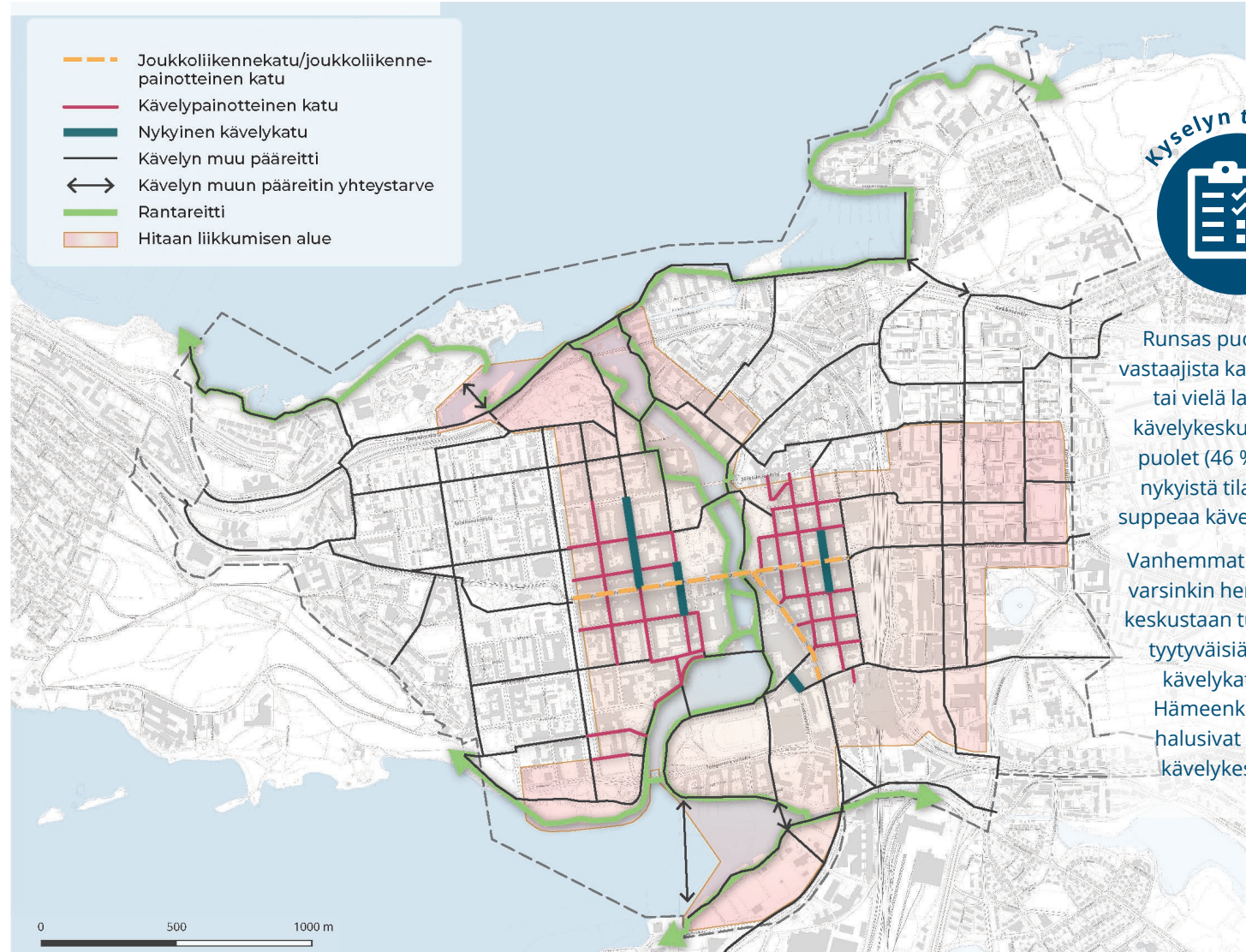
Kävelyn pääverkko muodostuu joukkoliikennekaduista ja joukkoliikennepainotteisista kaduista, kävelypainotteisista kaduista (ydinkeskustassa) ja kävelykaduista sekä muista pääreiteistä ja rantareiteistä. Se yhdistää keskustan tärkeimmät kohteet, kuten joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit, keskeisimmät julkiset palvelut, merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet ja virkistyskohteet sekä kävelyvirtoja synnyttävät tapahtumapaikat.

Hitaan liikkumisen alue

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman perusteella Kantakaupungin vaiheyleiskaavan hitaan liikkumisen alueen aluerajausta tarkistettiin. Kartalla on esitetty ehdotus uudesta rajauksesta lisättyä Viinikanlahden alueella.

Vaiheyleiskaavaehdotuksen keskustan osa-alueen kaavamääräyksessä on kuvattu hitaan liikkumisen alueen kehittämisen periaatteet seuraavasti:

”Liikenneympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella kehitetään jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja -reittien avulla. Alueen monimuotoista kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.”



Kävelyn pääverkko 2040.



Runsa puolet (52 %) vastaajista kannatti laajaa tai vielä laajempaa kävelykeskustaa. Vajaa puolet (46 %) kannatti nykyistä tilannetta tai suppeaa kävelykeskustaa.

Vanhemmat vastaajat ja varsinkin henkilöautolla keskustaan tulevat olivat tyytyväisiä nykyisiin kävelykatuihin ja Hämeenkatuun tai halusivat suppean kävelykeskustan.

LIIKENNEVERKOT 2040

KÄVELYN PÄÄVERKON KEHITTÄMINEN

Kehittämisperiaatteet

- Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan pääverkkoa, joka
- parantaa keskustan saavutettavuutta kävelen ja tarjoaa laadukkaan sekä turvallisen kävelykokemuksen
 - houkuttelee oleskeluun ja kävelen liikkumiseen
 - palvelee monipuolisesti kaikkia keskustassa asioivia, sillä myös keskustaan autolla tai joukkoliikenteellä saapuva liikkuu keskustan sisällä kävelen.

Kävelyn pääverkon houkuttelevuus, sujuvuus, esteettömyys, turvallisuus ja viihtyisyys huomioidaan mm. ennustettuun käyttäjämäärään nähden riittäväillä tilavarauksilla, reitin jatkuvuudella, opastuksella, oleskelumahdollisuuksilla, laadukkailla yksityiskohdilla, suojaa ja viihtyisyyttä tarjoavalla katuvihreällä ja korkeatasoisella talvihoidolla.

Esteettömyysperiaatteet keskustassa

Keskustan hitaan liikkumisen alueella ja kävelyn pääreiteillä katuratkaisut suunnitellaan esteettömyyden erikoistason suunnitteluperiaatteita noudattaen.



”Turvallisuudentunteen pitää korostua kävelykeskustassa. Autot, pyörät ja skuutit pidetään erillään kävelystä.”

”Kävelykeskustan pitäisi olla tiivis kokonaisuus.”



- Dynaamiset töyssyt turvaamaan kadunylitystä ylinopeutta ajavilta ajoneuvoilta.
- Keskustan valo-ohjatussa kadunylityksessä kävelijä tunnistetaan ja ylitys tilataan automaattisesti.
- Selvitetään mahdollisuutta varoittaa autoilijaa valo-ohjaamattomilla suojaiteilla liikkuvista kävelijöistä.
- Kehitetään kävelijän automaattista tunnistusta suojaiteiden vihreän vaiheen pidentämiseen koulujen tai turvattomien kohteiden läheisyydessä.
- Reaaliaikaisen tiedon saamista tietyömaista (ajankohta ja häiriövaikutus) kehitetään, jotta tietoa voidaan hyödyntää esim. reittioppaassa.
- Katuverkon kelin- ja kunnossapidon tilannekuvan reaaliaikaista jakamista kehitetään, jotta tieto voidaan integroida esim. reittioppaaseen ohjaamaan parhaiten kunnossapidetyille reiteille.
- Kävelyalueet suojataan älypollareilla.



LIIKENNEVERKOT 2040

PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKKO

Tampereella **pyöräliikenteen pääverkko** muodostuu seudullisista ja alueellisista pääreiteistä.

Tämän lisäksi pyöräverkkoon kuuluvat alemman verkon alueritit ja paikallisreitit. Alemman verkon reitit kulkevat keskustassa yleensä ajoradalla, puistoissa ja aukioilla.



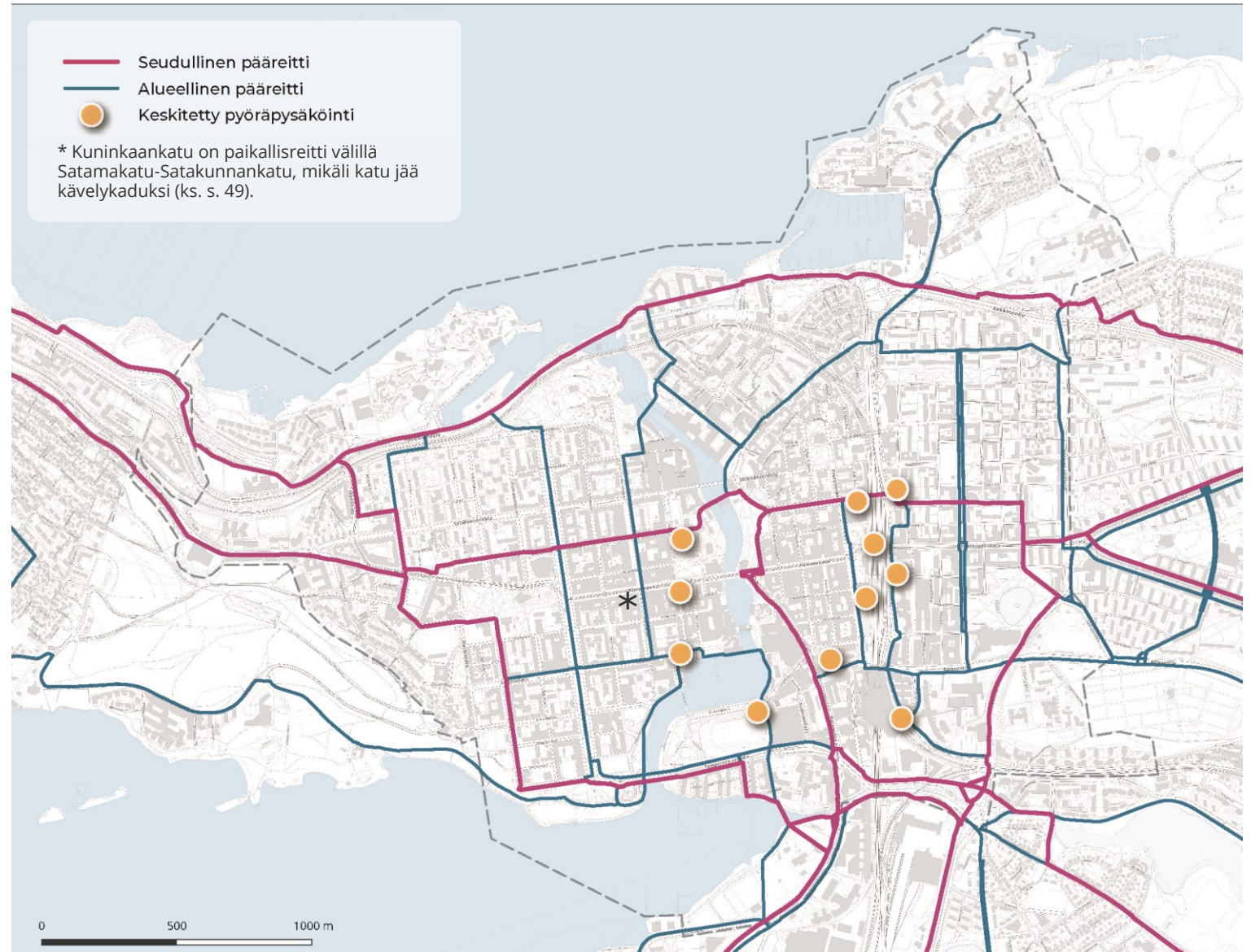
"Nopeat pyörätiet voisivat sijaita kävelykeskustan ympärillä."

"Hämeenpuisto nähtiin pyöräilyn pääreitillä, mutta historialliset haasteet mietityttivät. Hämeenpuisto on looginen reitti."



Verkkokyselyyn vastaajista lähes puolet nimesi Yliopistonkatu-Tammelan puistokatu pääreitiksi. Myös Ratapihankatua ja Pinninkatua pidettiin tärkeinä.

Ratinasta Keskustorille johtavaa pyöräreittiä pidettiin tarpeellisena.



Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja keskitetty pyöräpysäköinti.

LIIKENNEVERKOT 2040

PYÖRÄ- JA MIKROLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Pyörä- ja mikroliikenteen kehittämisen periaatteet keskustassa

Pyörä- ja mikroliikenteen verkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä, jotka

- parantavat keskustan saavutettavuutta
- kytkevät keskustan ympäröivään pääverkkoon
- mahdollistavat sujuvan ja houkuttelevan pyörä- ja mikroliikenteen keskustassa.

Pääreiteillä pyörä- ja mikroliikenne erotellaan rakenteellisesti jalankulusta ja tarvittaessa myös autoliikenteestä. Keskustassa lähtökohtaisesti pyörä- ja mikroliikenne erotetaan jalankulusta myös muulla verkolla lukuun ottamatta katualueen ulkopuolisia reittejä esim. puistoreittejä.

Pääreittien houkuttelevuutta, jatkuvuutta, sujuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä kunnossapitoa parannetaan huomioiden nykyiset ja ennustetut käyttäjämäärät. Kaksi- ja yksisuuntaisen pyöräliikenteen saumakohtien laadukkuuteen kiinnitetään erityistä huomiota varsinkin siirtymiin pyöräiteiltä kävelypainotteisille sekä korttelikaduille.

Keskustan kaduilla alhaiset ajonopeudet ja vähäiset liikennemäärät mahdollistavat turvallisen ja houkuttelevan ajoratapyöräilyn ja mikroliikenteen erillään jalankulusta. Osalla keskustan yksisuuntaista kaduista pyöräliikenne voi olla kaksisuuntaista, mikäli tietyt kriteerit, kuten autojen liikennemäärät, ajoradan leveys ja pysäköintiratkaisut, täyttyvät.

Pyörä- ja mikroliikenteen pysäköinnin kehittäminen

Laadukkaan ja hyvin järjestetyn pyörä- ja mikroliikenteen pysäköinnin toteuttaminen edistää näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta, jäsentää pysäköintiä ja vähentää pyörävarkauksia sekä parantaa muiden liikkujien turvallisuutta. Joukkoliikenteen vaihtopysäkeillä ja terminaaleissa sekä rautatieaseman ympäristössä tarjotaan laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja osana toimivaa matkaketjua. Mikroliikenteen pysäköintiä rajoitetaan ydinkeskustassa ja pysäköinti ohjataan mikroliikenteelle tarkoitettuihin pysäköintipaikkoihin.

Keskustan asioinnin, asumisen sekä työpaikkojen pyöräpysäköintiä kehitetään

- toteuttamalla kesäkuussa 2023 hyväksytyn pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin yleissuunnitelman toimenpiteitä mm. lisäämällä runkolukittavia kadunvarsipaikkoja johdonmukaisesti asiointikohteiden välittömään läheisyyteen sekä toteuttamalla keskitettyä pyörien pysäköintiä tunnistettuihin kohteisiin
- edellyttämällä pyöräpysäköinnin velvoitepaikkojen toteuttamista uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä
- edistämällä yritysten ja operaattorien välistä yhteistyötä työpaikkojen pyöräpysäköinnin velvoitepaikkojen sijoittamisessa nykyisiin autojen pysäköintilaitoksiin tai hankkimalla uusia tiloja työpaikkakeskittymien lähellä.

Pyöräpysäköinti huomioidaan ydinkeskustan maankäytön kehittämishankkeissa, jotta riittävät ja laadukkaat pyöräpaikat on mahdollista toteuttaa uutta maankäyttöä toteutettaessa.



- Pääreiteillä hyödynnetään pyörällä liikkujan tunnistamista tutkailmaisimilla sekä Crosscycle-sovellusta valoetuuksien tarjoamiseen.
- Reaaliaikaisen tiedon saamista tietyömaista (ajankohta ja häiriövaikutus) kehitetään, jotta tietoa voidaan hyödyntää esim. reittioppaissa.
- Älykkäät pyöräparkit kertovat vapaiden pysäköintipaikkojen määrän. Tunnistautuminen parantaa keskitettyjen pyöräparkkien turvallisuutta.
- Sovelluksilla rajoitetaan vuokrattavien sähköpotkualautojen pysäköintiä, nopeuksia ja vaikutetaan ajokäyttäytymiseen.
- Reaaliaikaista tietoa talvikunnossapidosta jaetaan suoraan käyttäjille.

5

KATUJEN JÄSENTELY

KATUJEN JÄSENTELY

KESKUSTAN KATUTYYPPEJÄ

Ydinkeskustan katuverkkoa jäsennellään katutyypeiksi liikenteellisen roolin määrittelemiseksi, liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi sekä mahdollistamaan turvallinen ja elävä ydinkeskustan kävely-ympäristö. Katutyypit määrittelevät tarkemmin kadun luonnetta keskustan liikennejärjestelmässä erityisesti autoliikenteen näkökulmasta. Katutyypien avulla keskustan liikennettä ja kulkutapavalintoja voidaan ohjata toivottuun suuntaan mm. turvallisuuden paraneminen hitaampien ajonopeuksien myötä, lyhytkestoisen asiointipysäköinnin helpottuminen, kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen sekä joukkoliikenteen edellytysten paraneminen. Katujen suunnittelussa otetaan huomioon talvikunnossapito ja lumitilavaatimukset.



Katusuunnittelussa tulee huomioida yksittäisten katujen erityispiirteet sekä itä- ja länsipuolen omat vetovoimatekijät mm. kulttuurikehä (historia, teatteri, taidemuseo). Halutaan monimuotoista katukuvaa, jossa painottuu kävely, pyöräily ja katuvihreä kadunvarsipysäköintiä unohtamatta.



Asukkaat painottivat vastauksissaan katutilan viihtyisyyttä, tilaa kävelylle ja kaupunkielämälle sekä kadun vehreyttä. Pyörä- ja skoottiliikenteen toivottiin olevan sujuvaa ja jalankulusta erotettua.



KATUJEN JÄSENTELY

KESKUSTAN KATUTYYPPEJÄ

Autokehä

Autokehä palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liikkumista. Autokehän liikenteellinen toimivuus turvataan kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen.

Autokehän nopeusrajoitus on 40 km/h. Tampereen seudun joukkoliikenne ja kaukoliikenteen bussit käyttävät autokehää. Autokehän rinnalla kulkee usein myös pyöräliikenteen pääreitti erillisellä jalankulusta erotellulla pyörätiellä.

Autokehän kanssa risteävät kävelyreitit edellyttävät turvallisia risteysjärjestelyjä.

Korttelikatu

Korttelikatu palvelee autokehältä maanalaiseen pysäköintiin siirtymistä. Korttelikadun nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.

Korttelikatu on nykytilan kaltainen perinteisen liikenteellisen tilanjaon katu, jossa on korkeat reunakivet ja sillä voi olla kadunvarsipysäköintiä. Korttelikadulla pyöräliikenne käyttää ajorataa, pyörätietä tai -kaistaa. Huolto- ja jakeluliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat.

Kävelypainotteinen katu

Kävelypainotteisten katujen katutila (seinästä seinään) suunnitellaan kohdekohtaisesti ottaen huomioon elinkeinoelämän ja palvelujen sekä kiinteistöjen ja käyttäjien tarpeet.

Kävelypainotteiset kadut palvelevat keskustassa liikkumista kävellen, pyörällä tai mikroliikkuen sekä kadun varrella sijaitsevien määränpäiden saavuttamista autolla.

Kävelypainotteisella kadulla pyöräliikenne käyttää ajorataa ja molemmin puolin katua on leveät jalkakäytävät, alhainen nopeustaso (enintään 30 km/h). Kadun käyttämistä läpiajooon hillitään.

Kävelypainotteisen kadun tarkempi ratkaisu riippuu siihen kytkeytyvästä kaupunkirakenteesta, kadun mahdollisesta hyödyntämisestä tapahtumiin, liiketilojen tai katuvihreän / hulevesiratkaisujen tarpeista sekä muista eri kulkumuotojen keskinäisistä painotuksista (ks. s. 42).

Joukkoliikennepainotteinen katu

Joukkoliikennepainotteisella kadulla on erityinen rooli joukkoliikenteellä, mutta myös muu liikenne on sallittua.

Joukkoliikenteelle voidaan toteuttaa etuisuuksia ja kadun suunnitteluratkaisuissa priorisoidaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräliikennettä.

Joukkoliikennekatu

Joukkoliikennekatu palvelee ensisijaisesti joukkoliikennettä ja kävelyä. Joukkoliikennekatu toimii myös joukkoliikenteen runkoreittinä ja sen nopeustaso on alhainen (20 km/h) turvallisen kadunylityksen mahdollistamiseksi. Kadulla on taksi-, huolto- ja jakeluliikenne sallittu.

Pyöräliikenne käyttää pyörätietä tai -kaistaa. Molemmin puolin katua on leveät jalkakäytävät.

Huolto- ja jakeluliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat. Lastauksen kestolle voidaan asettaa rajoituksia.

Kävelykatu

Kävelykatu on kävelylle tarkoitettu katu, jossa on tilaa oleskelulle ja erilaisille toiminnoille. Kävelykadulla tontille ajo on sallittu. Kävelykadulla huolto ja jakeluliikenne voidaan sallia ja osoittaa sille rajoituksia esimerkiksi huolto- ja jakeluliikenteen ajallisia tai kaluston kokoon liittyviä rajoituksia.

Pyöräliikenne on mahdollista kävelykadulla, mutta sille ei voi osoittaa omaa tilaa. Siksi pääreittiä ei linjata kävelykadulle.

KATUJEN JÄSENTELY

KÄVELYPAINOTTEINEN KATU

Joustoalue

Kävelypainotteisilla kaduilla joustoalue mahdollistaa katutilan monipuolisen käytön erilaisiin toimintoihin. Kävelypainotteisen kadun luonne ja kaupunkirakenne määrittelevät sen, miten katutilan jakoa painotetaan eri toiminnoille. Joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen, polkupyörien ja mikroliikenteen pysäköintiä, kuormauspaikkoja huolto- ja jakeluliikenteelle, kasvillisuutta, luontopohjaisia hulevesirakenteita, vettä läpäiseviä päällysteitä sekä penkkejä tai muita kadun kalusteita. Joustoaluetta voidaan talvisin hyödyntää lumitilana.

Katuja voidaan kehittää vaiheittain muuttamalla alkuvaiheessa tarvittavien pysäköintipaikkojen käyttötarkoitusta maanalaisen pysäköinnin toteutuessa.



Joustoalue

Painotukset

Kävelypainotteisella kadulla joustoalueelle sijoittuvia toimintoja voidaan painottaa kyseiselle kadulle jatkosuunnittelussa asetettavien tarkempien kehittämistavoitteiden mukaisesti. Kohdekohtaisessa suunnittelussa kuullaan käyttäjiä ja kadunvarren palveluyrittäjiä.

Esimerkiksi vilkkaalla kivijalkakauppojen alueella voidaan painottaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä ja pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä nopeaa liiketiloissa asiointia varten. Lisäksi tarjotaan kuormauspaikkoja liikkeiden jakelu- ja huoltoliikenteelle. Pysäköintipaikat toteutetaan siten, että kadulla on viihtyisää eikä pysäköinti hallitse katutilaa.

Leveillä kaduilla joustoalue on mahdollista toteuttaa niin leveänä, että sinne voidaan toteuttaa pieniä tapahtuma-alueita, viihtyisiä oleskelualueita tai runsaampaa kasvillisuutta. Leveä joustoalue mahdollistaa myös uudenlaiset liikkuvat ja vaihtuvat myyntitoiminnot sekä kahviloiden ja ravintoloiden terassit.

Oleskelua ja kävely-ympäristön viihtyisyyttä tukevat istutukset, terassit, aukiomaiset alueet, penkit sekä katutaide. Tavoitteena on tukea katutilan osalta ihmisiä viettämään aikaa ulkona ja kävelemään paikasta toiseen ympäristöstä nauttien.



Esimerkki hidaskatutyyppisestä painotuksesta jo toteutetulta Kyttälänkadulta.



Kadunvarsipysäköintiä toteutetaan palvelemaan lyhytaikaista asiointipysäköintiä.



Esimerkki pyöräkadusta.

KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 1/3

Autoliikenne

Autoliikenne on kävelypainotteisella kadulla sallittua. Läpiajoa hillitään alhaisella nopeusrajoituksella, kapeammalla ajoradalla ja rakenteellisin keinoin.

Kävelypainotteisella kadulla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Saapuminen kävelypainotteiselle kadulle voidaan osoittaa kadulla liikkujille rakenteellisin keinoin esimerkiksi käyttämällä ylijatkettuja jalkakäytäviä.

Tieliikennelaissa ei ole omaa liikennemerkkiä kävelypainotteiselle kadulle ja joissakin kaupungeissa keskustojen katuja on merkitty Pihakatu-liikennemerkillä. Ruotsissa on hidaskadulle oma liikennemerkki. Hidaskatu-liikennemerkkin käyttöön voidaan hakea liikenne- ja viestintäministeriöltä kokeilulupaa.

Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinti on sijoitettu joustoalueelle ja se osoitetaan lyhytaikaiseen piipahtamiseen. Kadunvarsipysäköinnin paikkamäärä tarkentuu katukohtaisessa jatkosuunnittelussa, kun kadun toimintoja, käyttäjien ja yritysten tarpeita sovitetaan yhteen. Pysäköinnin suunnittelussa otetaan huomioon lumitilavaatimukset ja ratkaisujen talvikunnossapidon toteuttaminen.

Huolto- ja jakeluliikenne

Huolto- ja jakeluliikenteelle osoitetaan liikennemerkkeillä ja ajoratamerkinnoilla kuormauspaikkoja joustoalueelle. Jokaiseen kortteliväliin pyritään toteuttamaan vähintään yksi kuormauspaikka toiselle näistä kadun puolista. Kuormauspaikkojen tarkempi määrä ja sijainti päätetään jatkosuunnittelussa yrittäjien ja kuljetusyritysten kanssa käytävän vuoropuhelun perusteella.

Havainnekuvat eri tyypisistä kävelypainotteisista kaduista, joissa on hyödynnetty joustotilaa eri käyttötarkoituksiin.



Kivitetty jalkakäytävä Joustoalue Matala reunakivi Asfaltoitu ajorata Joustoalue Kivitetty jalkakäytävä



Kivitetty jalkakäytävä Kapea joustoalue Kivitetty ajorata Leveä joustoalue Kivitetty jalkakäytävä

KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 2/3

Kävely ja esteettömyys

Kävelypainotteisella kadulla varataan nykyistä enemmän tilaa kävelylle. Kävelylle tarkoitettu alue voi olla molemmin puolin katua sijoittuva jalkakäytävä (A) tai pihakatu (B), jossa kävellä voi missä vain.

Ajorata voidaan erotella jalkakäytävästä matalalla reunakivellä (A) tai kynnyksettömällä kourulla (B). Kouru ei erotu näkövammaiselle henkilölle yhtä selkeästi kuin reunakivi, mutta helpottaa kadunylitystä rollaattorilla tai muulla jalankulkua avustavalla sähköttömällä kulkuvälineellä. Kynnyksetön katutila on usein myös helpompi tavarantoimitusta ja lastausta ajatellen.

Monikäyttöisyys ja viihtyisyys

Joustoalueelle varataan tilaa oleskelulle, viher- ja hulevesirakenteille, levähdyspenkeille, terasseille, myyntitoiminnalle, tapahtumille sekä lumen kasaukselle. Joustoalue mahdollistaa viihtyisän ja elävän katu ympäristön sekä kadun monikäyttöisyyden.

Kävelypainotteinen katu voidaan suunnitella tapahtumien tarpeisiin monikäyttöisenä, jotta katu on muunnettavissa tapahtumien tai vuodenajan perusteella esimerkiksi kävelykaduksi.

Autoliikenteen määrän väheneminen vähentää liikennemelua, mutta oleskeluun tarkoitettujen alueiden lisääntyminen voi lisätä melua ilta- ja yöaikaan sekä häiritä lähiasukkaita. Tämä on otettava huomioon jo kadun suunnitteluvaiheessa.

**Esimerkkejä eri tyyppisistä
kävelypainotteisen kadun toteutuksista.**



Kivetty jalkakäytävä Matala reunakivi Asfaloitu ajorata Joustoalue Kivetty jalkakäytävä



Kivetty ajorata Kynnyksetön kouru Joustoalue Kivetty jalkakäytävä

KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 3/3

Pyörä- ja mikroliikenne

Pyörä- ja mikroliikenne käyttää ajorataa ja yksisuuntaisilla kaduilla kulku molempiin ajosuuntiin sallitaan liikennemerkkein. Alhaiset autoliikenteen ajonopeudet ja pienet liikennemäärät tekevät pyörällä liikkumisesta houkuttelevaa ja turvallista. Ajoradalle sijoitettu pyöräliikenne mahdollistaa leveämmät joustoalueet ja jalkakäytävät sekä katuvihreän kehittämisen.

Pyöräliikenteen pääreiteillä voidaan toteuttaa erillinen pyörätie tai -kaista(t) tai pyöräkatu. Pyöräkadulla autojen on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja annettava esteetön kulku pyöräliikenteelle.

Pyörä- ja mikroliikenteen pysäköinti

Pyörä- ja mikroliikenteen kadunvarren pysäköintipaikat sijoitetaan joustoalueelle.

Huolto- ja jakeluliikenne

Huolto- ja jakeluliikenteelle osoitetaan liikennemerkkeillä ja ajoratamerkinnoilla kuormauspaikkoja joustoalueelle. Jokaiseen kortteliväliin pyritään toteuttamaan vähintään yksi kuormauspaikka toiselle näistä kadun puolista. Kuormauspaikkojen tarkempi määrä ja sijainti päätetään jatkosuunnittelussa yrittäjien ja kuljetusyritysten kanssa käytävän vuoropuhelun perusteella.

Talvikunnossapito

Ajoradalle sijoitettu pyöräliikenne edellyttää korkeatasoista talvikunnossapitoa. Kiinteistöjen vastuulla on jalkakäytävien talvihoito.

Esimerkkejä pyöräliikenteen kannalta erilaisista kävelypainotteisen kadun toteutuksista. Ylemmässä kuvassa pyöräliikennejärjestely on toteutettu erillisellä pyörätielle. Alemmassa kuvassa katu on toteutettu pyöräkatuna, jossa pyöräilijät käyttävät ajorataa.



Kivetty jalkakäytävä Joustoalue Asfaltoitu ajorata Pyörätie Joustoalue Kivetty jalkakäytävä



Kivetty jalkakäytävä Joustoalue Asfaltoitu ajorata Joustoalue Kivetty jalkakäytävä

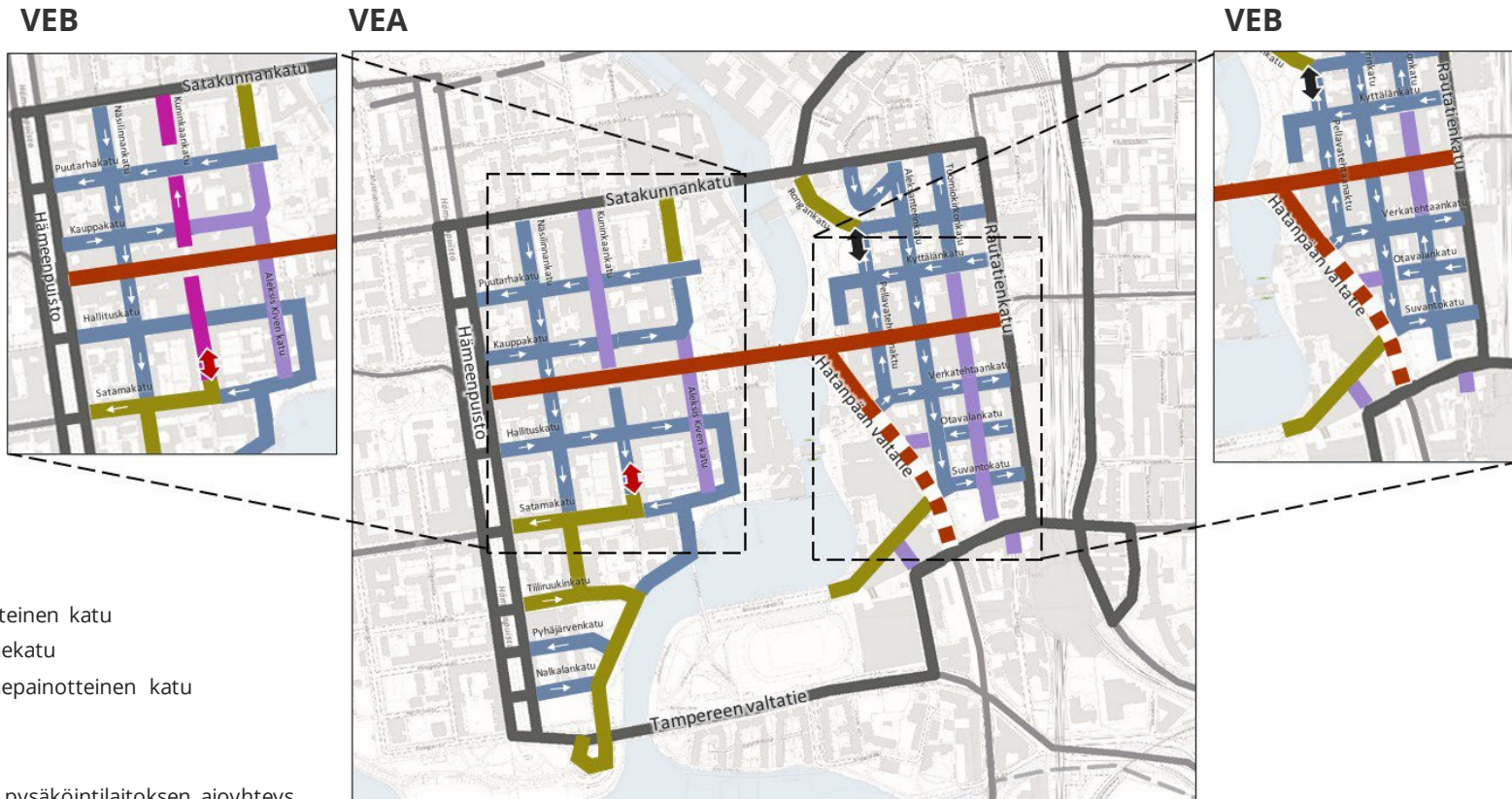
KATUJEN JÄSENTELY

YDINKESKUSTAN KATUTYYPIT 2040

Autokehän sisäpuolella ydinkeskustan katutyypit ja katujen suuntaisuudet on esitetty vaihtoehdoissa A ja B, jotka eroavat toisistaan Aleksis Kiven kadulla, Hallituskadulla, Kauppakadulla, Kuninkaankadulla ja Tuomiokirkonkadulla. Lopullinen vaihtoehto voi olla esitettyjen vaihtoehtojen yhdistelmä.

Vaihtoehdossa A Tuomiokirkonkadun kävelykatuosuutta laajennetaan etelään, Verkatehtaankatu ja Suvantokatu ovat koko katujaksolla yksisuuntaisia. Kuninkaankatu säilyy kävelykatuna. Keskustorin kulmalla Kauppakatu ja Aleksis Kiven katu ovat kävelypainotteisia katuja.

Vaihtoehdossa B Tuomiokirkonkatu on kävelypainotteinen katu Sorin aukiolta Verkatehtaankadulle saakka. Verkatehtaankadun ja Suvantokadun ajosuunnat jäävät nykyiselleen. Hallituskatu on kaksisuuntainen Hämeenpuistosta itään. Kuninkaankatu muutetaan pyöräkaduksi sekä Keskustorin kulmalla Kauppakatu ja Aleksis Kiven katu ovat kävelykatuja.



- Autokehä
 - Korttelikatu
 - Kävelypainotteinen katu
 - Joukkoliikennekatu
 - - - Joukkoliikennepainotteinen katu
 - Kävelykatu
 - Pyöräkatu
 - ↔ Maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoyhteys (nykyinen/uusi)
 - Yksisuuntainen katu (jos nuolta ei ole, katuosuus on kaksisuuntainen)
- Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin*

Autokehän sisäpuolisten katujen jäsentely katutyyppeihin ennustevuonna 2040.

KATUJEN JÄSENTELY

KESKUSTAN AUTOKEHÄN KEHITTÄMINEN

Autokehän yleisiä periaatteita

Autokehä rajaa hitaan liikkumisen alueen ydintä muodostaen keskustan eri osien välillä sujuvan yhteyden. Autokehää kehitetään vaiheittain keskustan muun kehittämisen aikataulun mukaisesti. Kadulle tehtävät toimenpiteet ovat pääasiassa liittymien kehittämistoimenpiteitä, joilla varmistetaan liittymien liikenteellinen toimivuus ja helpotetaan ajoa nykyisiin ja tuleviin pysäköintilaitoksiin.

Kaupunkiympäristön kannalta autokehän ilmettä uudistetaan ajan mittaan siten, että autokehä erottuu hillitysti muusta katuverkosta. Mahdollisia toimenpiteitä ovat mm. erilaisten katupinnoitteiden käyttö, yhtenäiset kadunkalusteet, opasteet ja valaisimet.

Pyöräliikenne ja -pysäköinti autokehällä

Pyöräliikenteen kehittämistarpeet huomioidaan autokehän suunnitelmaratkaisuissa. Pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan suunnitteluohjeen mukaisin ratkaisuin jalankulusta ja autoliikenteestä eroteltuna. Pyöräpysäköintiä kehitetään Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman mukaisesti.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja toimivuus huomioidaan autokehän suunnitelmaratkaisuissa. Bussipysäkkejä kehitetään laadukkaammiksi ja pysäkkiyhteyksiä turvallisemmiksi. Joukkoliikenteen etuisuudet otetaan huomioon liikennevalojen suunnittelussa.

Autokehän kävelyn olosuhteiden ja viihtyisyyden parantaminen

Kävelyn turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan autokehän ylityskohdissa. Esteettömyyttä edistetään yhtenäisillä kaupungin tyyppiipiirustusten mukaisilla ratkaisuilla.

Kaupunkivihreää lisätään katutilaa rajaavana elementtinä viihtyisyyden lisäämiseksi, hulevesien hallitsemiseksi sekä paahteisuuden vähentämiseksi.

Rautatienkatu

Rautatienkadulla muutokset liittyvät erityisesti auto- ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisen rautatieaseman alueen kehittyessä. Rautatienkatu säilyy osana autokehää.

Rautatienkadulla tavoitellaan auto- ja bussiliikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaamista linja-osuuksilla ja liittymissä. Kaupunkivihreän määrän lisääminen on myös tavoitteena. Rautatieaseman kohdalla tavoitteena on mahdollistaa sujuva vaihto junaan ja ratikkaan lisäämällä pysäkkien määrää ja parantamalla laatua.

Rautatieaseman ja Areenan ympäristössä kasvavien kävelyvirtojen tarpeisiin vastataan parantamalla kävelyn olosuhteita ja esteettömyyttä. Pyöräliikenteelle toteutetaan jatkuva yhteys jalankulusta ja autoliikenteestä eroteltuna.

Hämeenpuisto

Hämeenpuiston asemakaavamuutoksen tavoitteena on historiallisen puiston arvojen turvaaminen osana viherverkostoa, tapahtumien tukeminen, katujen kehittäminen osana autokehää ja eri liikennemuotojen turvallisuuden ja mukavuuden lisääminen.

Kaavan yhteydessä laaditaan liikennesuunnitelma, jossa esitetään vaihtoehtoja auto- ja joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiselle, joukkoliikenteen pysäkkien laadun parannukselle sekä pyöräliikenteen järjestelyille. Hämeenpuistossa turvataan autokehän toimivuuden edellyttämät kaistamäärät liittymissä ja linjaosuuksilla.

Tampereen valtatie

Auto- ja joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan tarvittavin liittymäjärjestelyin.

Ratapihankatu

Autoliikenteen toimivuus varmistetaan tarvittavin liittymäjärjestelyin.

Satakunnankatu

Auto- ja joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan toteuttamalla valo-ohjaukseen muutoksia ja lisäkaista Hämeenpuiston liittymään. Huoltoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan kuormauspaikoilla. Satakunnansillan leventämiseen kävelyolosuhteiden parantamiseksi on kaavallinen mahdollisuus.

KATUJEN JÄSENTELY

ITÄISEN YDINKESKUSTAN KATUJEN KEHITTÄMINEN

Kyttälässä kävelypainotteisten katujen toteuttaminen on mahdollista jo nykytilanteessa, sillä Hämpin parkki palvelee pidempikestoista pysäköintiä. Kyttälässä on paljon ravintolapalveluita, joten lyhytkestoista asiointipysäköintiä tarvitaan kivijalkaliikkeiden asiakkaille ja lisäksi kuormauspaikkoja yritysten tarpeisiin.

Verkatehtaankatu on merkittävä Hämeenkadun suuntainen kävelyreitti, jonka rooli tulee edelleen kasvamaan rautatieaseman ympäristön kehittämisen myötä. Katua kehitetään kävelypainotteisena katuna. Kadun ajosuunnat riippuvat alueen kokonaisratkaisusta ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Ajouradan yhdelle puolelle sijoitetulle joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen lyhytkestoisia pysäköintipaikkoja, kuormauspaikkoja, katupuita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Itä-länsisuuntainen katu tarjoaa mahdollisuuksia aurinkoiseen oleskeluun, joten joustotilassa huomioidaan myös mahdolliset terassien tai muun oleskelun tilavaraukset.

Otavalankadun merkitys kävelylle kasvaa rautatieaseman ympäristön kehittämisen myötä. Kadun monikäyttöisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota, sillä ajoneuvoliikennettä ohjautuu Otavalankadulle Nokia Arenan katusulkujen yhteydessä. Katua kehitetään autoliikenteelle yksisuuntaisena kävelypainotteisena katuna, jossa ajouradan yhdellä puolella on joustoalue. Joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen lyhytkestoisia pysäköintipaikkoja, kuormauspaikkoja, katupuita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Itä-länsisuuntainen katu tarjoaa mahdollisuuksia aurinkoiseen oleskeluun. **T**

Suvantokadun kehittämiseen vaikuttavat bussiliikenteen ratkaisut Sorin aukiolla. Katua kehitetään Hatanpään valtatie itäpuolella kävelypainotteisena katuna, jossa ajouradan yhdellä puolella on joustoalue. Kadun ajosuunnat riippuvat alueen kokonaisratkaisusta ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Sorin aukion kohdalla joustoalueella on lisäksi bussipysäkkejä. Itäpäässä joustoalueelle voidaan sijoittaa lisäksi kuormauspaikkoja sekä autojen lyhytkestoista pysäköintiä. Katu on tunnistettu potentiaaliseksi viherkaduksi. **V**

Hatanpään valtatielle toteutetaan Pirkkalan suunnan raitiotie. Linja-autoaseman kohdalla kiinteistön puolelta vapautuvaa tilaa käytetään kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen sekä katupuille.

Aleksanterinkatua kehitetään kävelypainotteisena katuna. Ratkaisuissa huomioidaan erityisesti kivijalkaliikkeiden tarpeet (mm. jakelu- ja asiakaspysäköinti) sekä varmistetaan pelastusliikenteen esteetön kulku. Joustoalueet sijoitetaan osin kadun molemmille reunoille. Kadun paikoitellen levenevä katutila mahdollistaa monipuolisen eri tarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Joustoalueille voidaan sijoittaa katupuita ja viherrakenteita, lyhytkestoista autopysäköintiä, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Bussiliikenteen tilapäiset reitit Arenan sulun aikana huomioidaan jatkosuunnittelussa. **V**

V Yleiskaavan selvityksissä tunnistettu potentiaalinen viherkatu

T Tapahtumien aikana katujen luonnetta voidaan muuttaa

Tuomiokirkonkatu toimii tärkeänä kävelyakselina Hämeenkadun ja Nokia Arenan välillä. Tuomiokirkonkatu on nykyisin kävelykatu Kyttälänkadun ja Verkatehtaankadun välillä. Vaihtoehdossa B Tuomiokirkonkatu toteutetaan autoliikenteelle yksisuuntaisena kävelypainotteisena katuna, joka voidaan tapahtumien aikaan muuttaa kävelykaduksi Verkatehtaankadun ja Sorin aukion välillä. Tuomiokirkonkadun paikoitellen levenevä katutila mahdollistaa monipuolisesti eri käyttötarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Joustoalueelle sijoitetaan viherrakenteita ja katupuita, autojen lyhytkestoista pysäköintiä, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintialueita. Vaihtoehdossa A Tuomiokirkonkatu muutetaan kokonaan kävelykaduksi. **V T**

Sorinkadun pohjoispää on mahdollista tulevaisuudessa muuttaa kävelykaduksi, jos kadun eteläpäähän toteutetaan kaikki liikennöintisuunnat mahdollistava liikennevalo-ohjattu neliaaraliittymä Jokikadun kanssa. **T**



Tuomiokirkonkatu voi toimia dynaamisen Kävelykatuliikennemerkkin pilotti-kohteena. Dynaamista merkkiä voidaan verrata betoniin ajoesteisiin pilotin aikana.

KATUJEN JÄSENTELY

LÄNTISEN YDINKESKUSTAN KATUJEN KEHITTÄMINEN

✓ Yleiskaavan selvityksissä tunnistettu potentiaalinen viherkatu

ⓧ Tapahtumien aikana katujen luonnetta voidaan muuttaa

Hämeenkadun eteläpuolella katujen kehittämisessä huomioidaan Kunkun parkin kevytversion ajoyhteyden aiheuttama lisäliikenne.

Aleksis Kiven kadun kävelykatua jatketaan Hallituskadun ja Laukontorin välillä. Tämä jo aiempina vuosina kesäkatuna toiminut katuosuus on luonteva jatke Keskustorin kävelykatu-osuudelle ja kytkee Laukontorin, kadunvarren kivijalkakaupat ja Keskustorin toimivaksi kokonaisuudeksi. Kehittämisessä huomioidaan erityisesti huolto- ja jakeluliikenne. ⓧ

Hallituskadun kehittämisessä otetaan huomioon kivijalkakaupan toimintaedellytykset. Katua kehitetään kävelypainotteisena katuna. Kauppaaucion sekä kauppahallin kohdalla tuetaan katutilallisilla ratkaisulla em. kohteiden houkuttelevuutta, turvallista liikkumista, viihtyisyyttä ja oleskelun edellytyksiä sekä huomioidaan kaupunkikuvalliset reunaehdot.

Hallituskadun ensimmäisen vaiheen yleissuunnitelmassa käsitellään Hallituskadun, Hämeenpuiston, Hämeenkadun ja Kuninkaankadun rajaamaa aluetta tavoitteena ratkaista Hämeenkadun ylittävä etelä-pohjoissuuntainen liikenne joko Näsilinnankadun tai Hämeenpuiston kautta. Suunnittelussa arvioidaan mahdollisuuksia muuttaa Hallituskatu joillakin osuuksilla kaksisuuntaiseksi. Lisäksi tavoitellaan pysäköintipaikkojen määrän säilymistä nykyisellä tasolla siten, että Kuninkaankadun pysäköintimahdollisuuksia voidaan tarpeen mukaan kehittää kyseisellä tarkastelualueella. Myöhemmin maanalaisen pysäköinnin laajentuessa tarkastellaan kaupunkivihreän ja oleskelun alueiden lisäämistä.

Satamakatua kehitetään Kunkun parkin kevytversion ajoyhteyden toteuttamisen myötä. Kuninkaankadun eteläpäähän Laukontorin lähelle sijoittuu maanalaisen pysäköinnin ajoyhteys, mikä voi edellyttää Satamakadun kaksisuuntaistamista Näsilinnankadun ja Kuninkaankadun välillä.

Satamakatu Hämeenpuiston ja Kuninkaankadun välillä toimii korttelikatuna ja itäosa kävelypainotteisena katuna, jotta uusi Kunkun parkin kevytversion ajoyhteys ei lisäisi pysäköintiin suuntautuvaa liikennettä Laukontorin läpi. Maanalaisen pysäköinnin ajoyhteyttä ja vaikutuksia Satamakatuun ja sen liittymiin, joustoalueen mahdollisuuksiin sekä pyöräliikenteen pääreitit toteutettavuutta tarkastellaan jatkosuunnittelussa.

Näsilinnankatu toimii Hämeenpuiston suuntaisena reittinä, jolla on autoliikenteen yhteys Hämeenkadun yli. Näsilinnankatua kehitetään kävelypainotteisena katuna, jolla Kunkun parkin käyttöönoton myötä tutkitaan viistopysäköinnin korvaamista kadunsuuntaisella pysäköinnillä. Tämä mahdollistaa turvallisen kaksisuuntaisen ajoratapyöräilyn yksisuuntaisella kadulla. Pysäköinti sijoitetaan joustoalueille, joita voidaan sijoittaa osin kadun molemmille reunoille. Paikoitellen levenevä katualue mahdollistaa monipuolisen eri tarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Jousto-alueille voidaan pysäköinnin lisäksi sijoittaa katupuita ja viherrakenteita, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikrolilikenteen pysäköintiä. ✓

Hämeenkadun pohjoispuolella on kaksi vaihtoehtoista tapaa Aleksis Kiven kadun, Kuninkaankadun sekä Kauppakadun kehittämiselle. Vaihtoehdot riippuvat Keskustorin maankäytön kehittämissuunnitelmista.

Puutarhakadulla kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti. Katua kehitetään kävelypainotteisena katuna, jolla pyöräliikenteelle on erillinen nykyistä leveämpi pyörätie kadun pohjoislaidalla. Kadulle toteutetaan kuormauspaikkoja. Katu toimii viherkatu-pilottikohteena (Green street). ✓

Aleksis Kiven katua kehitetään Kauppakadun ja Puutarhakadun välillä vaihtoehdossa A kävelypainotteisena katuna ja vaihtoehdossa B kävelykatuna. Kävelykaturatkaisu edellyttää myös Kauppakadun itäpäähän muuttamista kävelykaduksi. Molemmissa vaihtoehdoissa Aleksis Kiven katu Puutarhakadun ja Satakunnankadun välillä toimii korttelikatuna Frenckellin P-laitoksen ajoyhteyden johdosta.

Kuninkaankatu säilyy kävelykatuna vaihtoehdossa A. Pyöräily kävelykadulla on edelleen mahdollista, mutta sen verkollinen asema muutetaan pääreitistä paikallisreitiksi. Kävelykaduille esitetään huolto- ja jakeluliikenteelle aikarajoituksia katujen rauhoittamiseksi jalankululle ja oleskelulle. Vaihtoehdossa B Kuninkaankatua kehitetään kaksisuuntaisena pyöräkatuna, jossa on yksisuuntainen autoliikenne Puutarhakadun ja Kauppakadun välillä. Satakunnankadun suunnasta järjestetään kaksisuuntainen ajoyhteys Puutarhakadun ja Satakunnankadun väliseen kortteliin. Kuninkaankadun muuttuessa pyöräkaduksi, toteutetaan kadun keskelle kaksisuuntainen pyörätie ja sen molemmille puolille korkeatasoiset ja leveät jalkakäytävät. Pyöräkatu toimii pyöräliikenteen pääreitinä. Huolto- ja jakeluliikenteen siirtyessä kadun keskelle voidaan jalkakäytäviä kehittää esteettöminä ja oleskeluun soveltuvina alueina. ✓

Kauppakadun historiallinen merkitys entisenä pääkatuna huomioidaan ratkaisussa (mm. kaupunkikuva sekä kulkueet/paraatit). Vaihtoehdossa A koko katu on yksisuuntainen kävelypainotteinen katu, jossa joustoalueelle sijoitetaan lyhytkestoista pysäköintiä sekä pyörä- ja mikrolilikenteen pysäköintiä sekä oleskelun alueita. Vaihtoehdossa B kadun itäpää on kävelykatu. ⓧ

6

HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

KEHITTÄMISOHJELMA

Tampereen keskustan liikenteen kehittämissuunnitelma on tässä suunnitelmassa esitetty kahdessa vaiheessa.

- Vaihe I v. 2024-2030
- Vaihe II v. 2030 jälkeen

Vaiheistus on suuntaa-antava.

Kehittämistavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös liikennepalveluiden ja -politiikan kehittämistä.

Kaupallisen ydinkeskustan katujen toteutusjärjestyksessä on otettu huomioon viherympäristön kehittämistavoitteet, hulevesien käsittelyn tarpeet, kunnallistekniikan saneeraustarpeet sekä maanalaisen pysäköinnin kehittämissuunnitelma tai kytkentä maankäytön kehittämishankkeisiin taikka suuriin infrastruktuurihankkeisiin.

Kehittämiskokonaisuudet on muodostettu yhteneviksi keskustan kehittämissuunnitelmassa esitettyjen hankkeiden kanssa.

Vaiheistuksessa ja jatkosuunnittelussa huomioidaan käyttäjien tarpeet ja taloudelliset mahdollisuudet. Hitaan liikkumisen alueella voidaan tehdä ensimmäisessä vaiheessa nykyiseen katutilaan viihtyisyyttä parantavia pieniä toimenpiteitä.



HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISPOLKU

Pysäköinnin keskittäminen maan alle mahdollistaa tulevaisuudessa monipuolistuvat pysäköintiratkaisut ja kadunvarsipysäköinnissä liike-elämän, kulttuurin ja keskustan asukkaiden tarpeiden huomioimisen.

Pysäköintiratkaisut tukevat liike-elämän elinvoimaa ja mahdollistavat keskustan monipuolisen palvelutarjonnan. Keskustan alueen tapahtumien aikana tarjotaan monipuolisia liikkumis- ja pysäköintimahdollisuuksia.

Seuraavan kymmenen vuoden aikana maanalaisen pysäköinnin kärkihankkeita ovat Hämpin parkin laajennus ja Kunkun parkki kevytversio. Maanalaisen parkiston kehittäminen mahdollistaa keskustan pysäköintitalokiinteistöjen kehittämisen tehokkaampaan maankäyttöön. Maanalaisen pysäköinnin rakentaminen edellyttää kustannustehokkaiden ajoyhteysien suunnittelua ja toteuttamista sekä täydennys- ja uudisrakentamishankkeiden velvoitepysäköintipaikkojen mahdollistamista kiinteistökohtaisten pysäköintipaikkojen sijaan keskitettyihin pysäköintilaitoksiin.

Merkittäviä pysäköintimuutoksia ei tehdä ennen kuin rakenteelliset pysäköintiratkaisut sen mahdollistavat. Pysäköintipolitiikalla ohjataan uudis- ja täydennysrakennuskohteiden autopaikkamitoitusta. Keskusta-alueella kiinteistöillä vajaakäytössä olevia pysäköintipaikkoja pyritään saamaan älyratkaisuilla tehokkaampaan käyttöön. Liityntäpysäköintiä lisäämällä ja joukkoliikennettä tehostamalla voidaan vähentää autopaikkojen kysyntää keskustassa.

Maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanne

- P-Hämppi laajennuksineen ja Kunkun Parkki yhteensä noin 2 700 autopaikkaa
- uudet ajoyhteydet Viinikankadulta ja Rantaväylän tunnelista
- huoltotunneliyhteydet.



Nykytilanne

- Nykyinen P-Hämppi (970 ap)



Vaihe I

- P-Hämpin laajennus vaihe I (500 ap)
- Maanalainen ajoyhteys Viinikankadulta



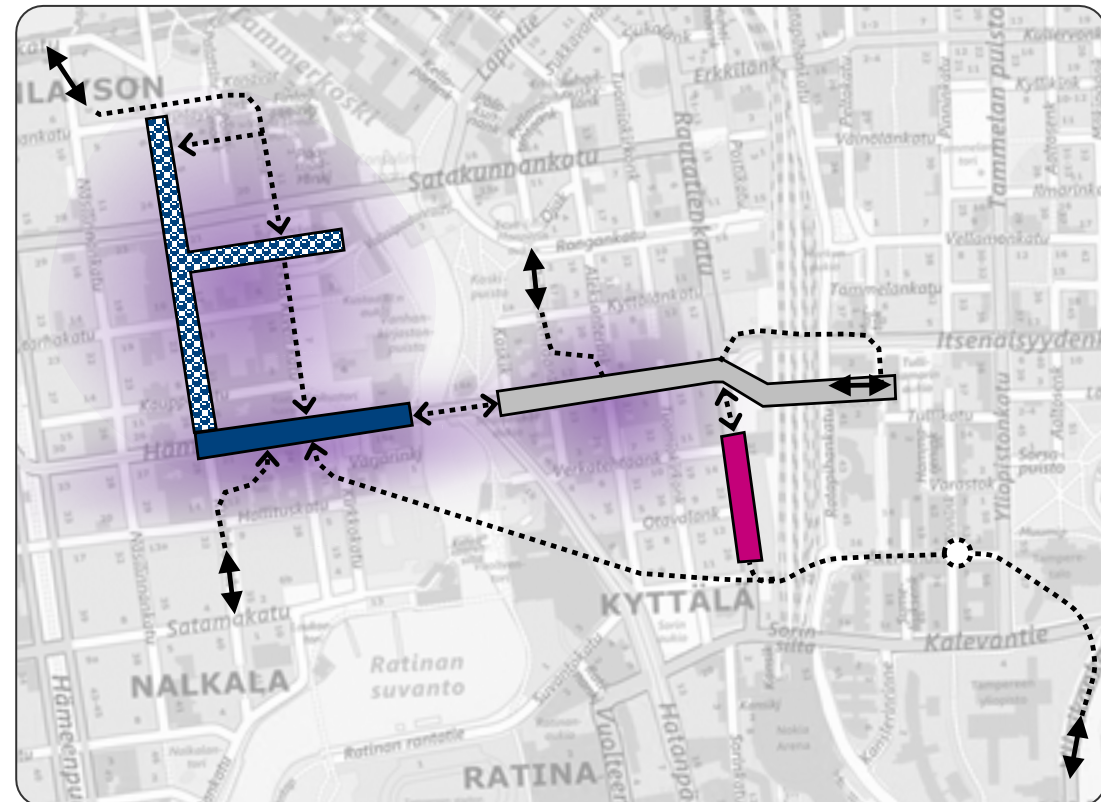
Vaihe IIa

- Kunkun parkki kevytversio (500 ap)
- Ajoyhteys Nalkalassa



Vaihe IIb

- Kunkun parkki (700 paikkaa lisää)
- Ajoyhteydet Rantaväylältä



Maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanne 2040.

HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

VAIHE I (2024-2030)

1. Rautatieaseman ympäristön kehittäminen

Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa Itsenäisyydenkadun alikulkusilta, 3. välilaituri, raitiotiepysäkkimuutokset ja 1. pyöräpysäköintilaitos. Pohjoiskannan myötä uudet jalankulkuyhteydet radan yli ja laitureilta Areenalle. Asemakeskuksen I-kaavavaiheen rakennukset ja 2. pyöräpysäköintilaitos.

2. Maanalainen pysäköinti

Ajoyhteysien tarkempi suunnittelu ympäröivä liikenneverkko huomioiden. P-Hämpin laajennus vaihe I ja ajoyhteys Viinikankadulta. Keskustan kiinteistöjen vajaakäytöllä olevien pysäköintipaikkojen hyödyntäminen älykkään pysäköinnin keinoilla.

3. Tammerkosken sillat ja reitit

Ratinan suvannon uusi pyöräliikenteen ja jalankulun reitti, Valssipadonsillan leventäminen ja Mältinrannan rantareitti.

4. Raitiotie ja joukkoliikenneterminaalit

Raitiotien jatkaminen Hatanpään valtatieitä etelään kohti Pirkkalaa ja kääntöraide. Linja-autoaseman kehittäminen myös paikallisliikenteen terminaalina.

5. Ratasiltojen, Tampereen valtatie ja Viinikan liikennealue

Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa Tampereen valtatie yltävien ratasiltojen uusiminen. Tampereen valtatie ja Sorinkadun kehittäminen.

6. Ratina

Ratinanniemen liikennejärjestelyjen kehittäminen tukemaan paremmin alueen tapahtumia, oleskelua ja kävelyä esim. koskenrannan rantapromenadi.

7. Särkänniemi

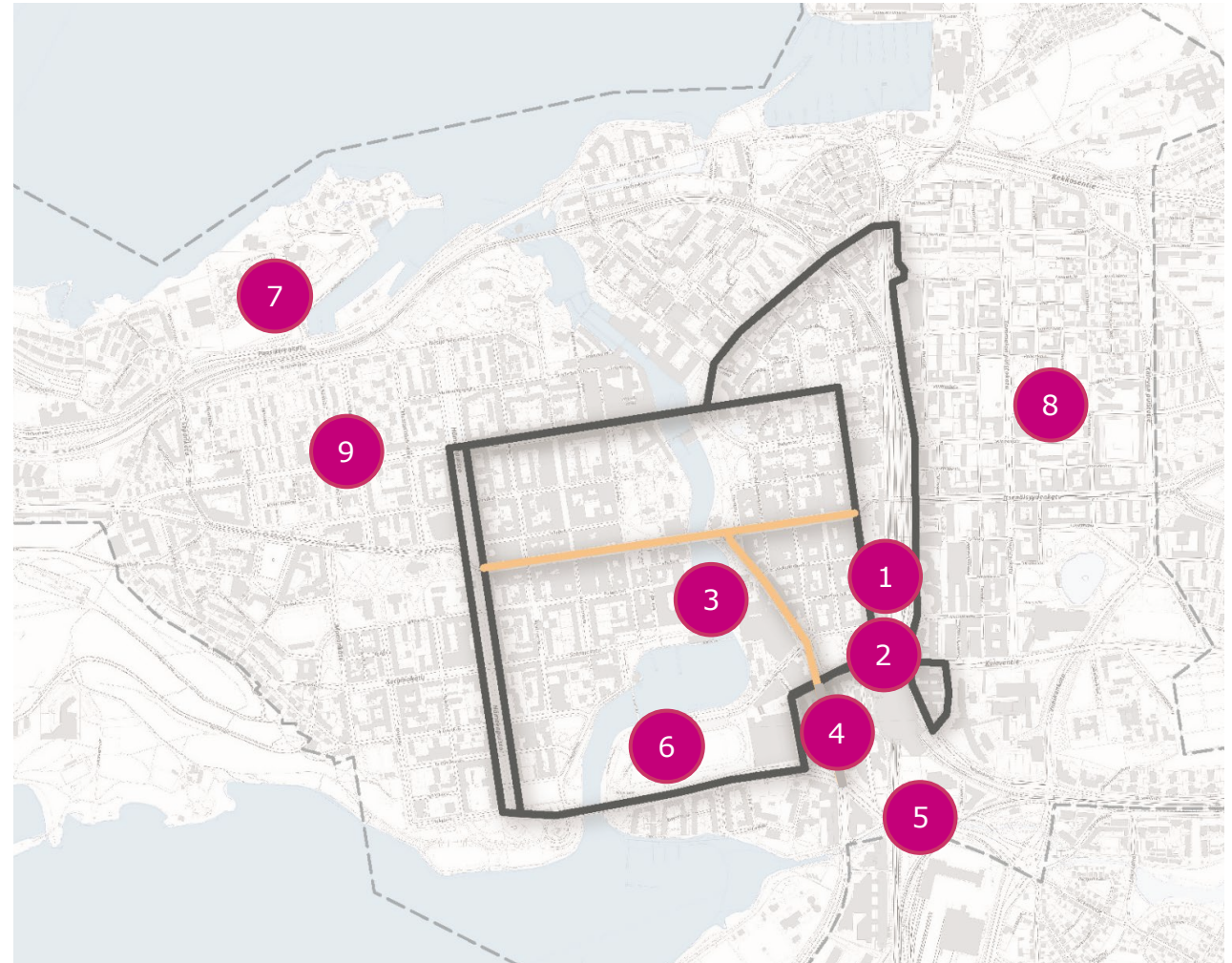
Särkänsilta, satama-alue ja rantareitit, Paasikivenkadun muutokset.

8. Tammela

Tammelan liikenneverkkosuunnitelman mukaisia katujen rauhoittamistoimenpiteitä, kävelyn pääreittien parantaminen erityisesti Tammelan stadionilta keskustan suuntaan, seudullisen pyöräliikenteen pääreitin parantaminen Vellamonkadulla esim. pyöräkatuna, Tammelan puistokadun kehittäminen mm. pyöräliikenteen pääreitti.

9. Amuri

Pyynikintori–Taidemuseo–Särkänniemi -kävelyakselin vahvistaminen, raitiotie- ja bussipysäkkien saavutettavuuden parantaminen.



HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

VAIHE II (2030 JÄLKEEN)

10. Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen vaihe II ja III

Kunkun parkki kevytversio ja Nalkalan ajoyhteys. Kunkun parkki kokonaisuudessaan ja ajoyhteydet Rantaväylältä.

11. Viinikanlahti ja Hatanpää

Viinikanlahden asuinalueen katuverkko ja uudet siltayhteydet Ratinaan, pyöräliikenteen pääverkon muutokset, Viinikanlahden pysäköintilaitokset.

12. Jussinkylä

Alueen katuverkon kehittäminen täydennysrakentamisen myötä mm. jalankulun olosuhteiden parantaminen ja ajoratapyöräilyn tukeminen molempiin ajosuuntiin.

13. Tulli

Alueen kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen (Pinninkatu ja Tullikatu), Tullikamarin aukion kehittäminen, Hammareninkadun ja Varastokadun saneeraus.

14. Amuri

Alueen katuverkon uudistaminen täydennysrakentamisen myötä sekä virkistysverkon kehittäminen ja parantaminen.

15. Tammerkosken sillat ja reitit

Vuolteensillan parantaminen, Värjärinkujan silta.

16. Pyynikintori

Alueen liikenteellinen kehittäminen liittyen taidemuseon rakentamiseen.

17. Tammela

Toriparkin ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen toteutus mm. Tammelantoria ympäröivillä kaduilla.

18. Kaakinmaa

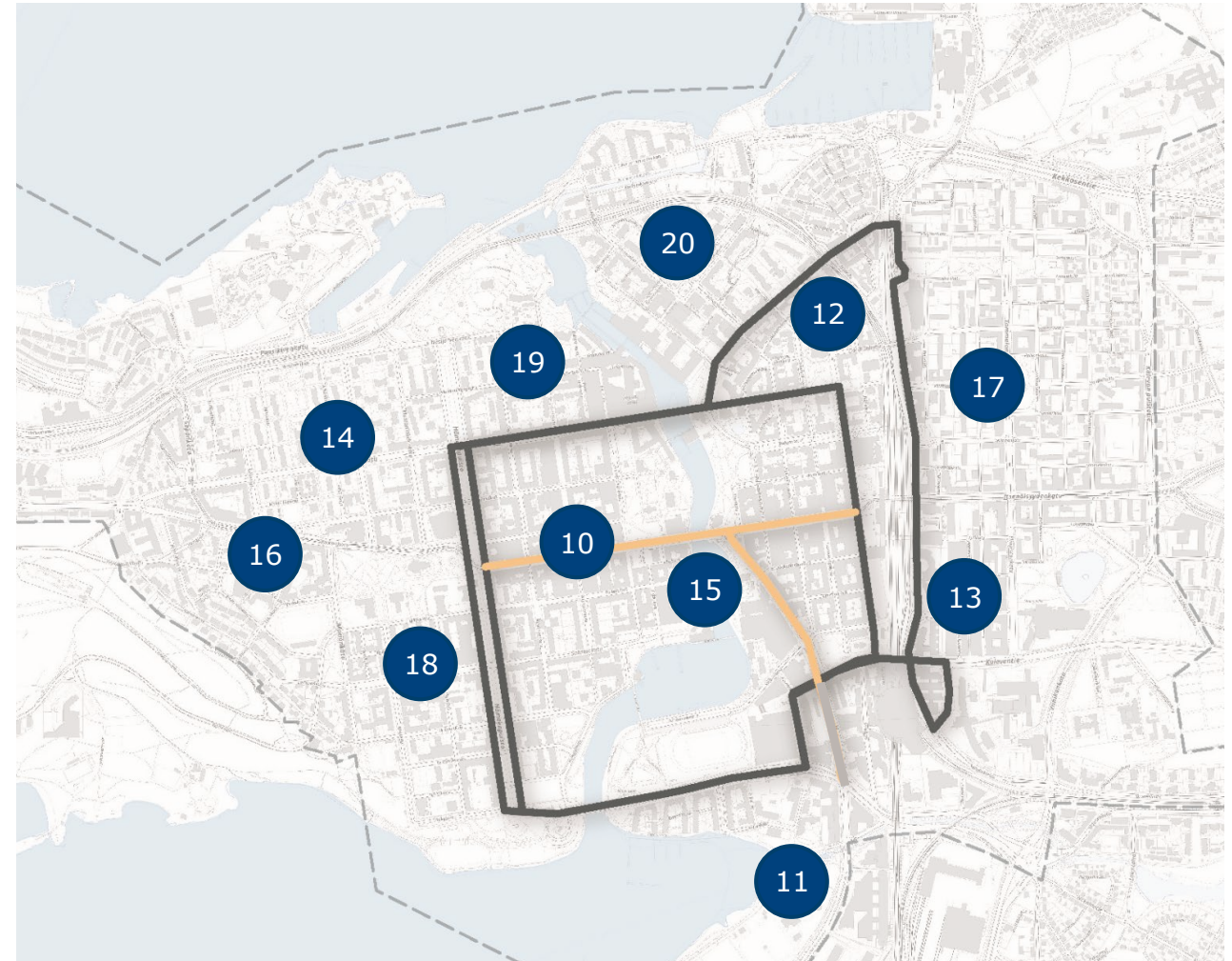
Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä mm. läpiajon houkuttelevuuden vähentäminen ja kaksisuuntaisen ajoratapyöräilyn olosuhteiden parantaminen, kävelyn liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen, pyöräliikenteen pääreittien parantaminen, pysäköinnin tehostaminen täydennysrakentamisen myötä, kytkennät pysäkeille (erit. Hämeenpuisto).

19. Finlayson

Finlaysoninkadun kävelykatu, kävelypainotteiset kadut. Särkänniemen kävelyreitit ja kävelyn pääreittien kehittäminen, Palatsinsillan pyöräliikenteen pääreitit ja sen kytkentöjen kehittäminen.

20. Tampella ja Ranta-Tampella

Ranta-Tampellan rantareittien kehittäminen kävelysillat mm. Lapinniemeen.



HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

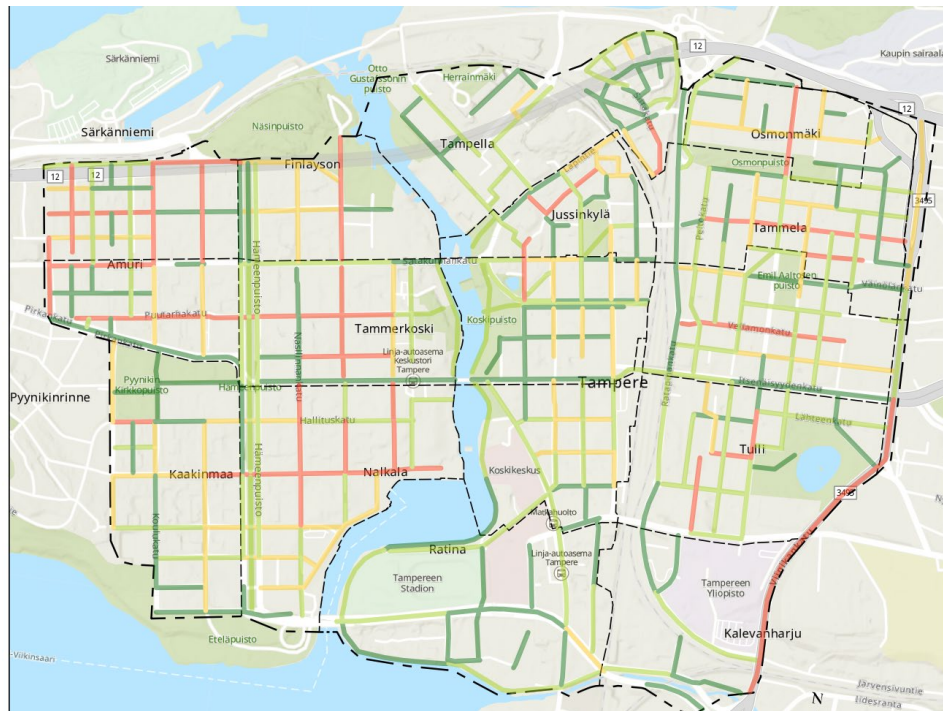
AUTOKEHÄN SISÄPUOLISTEN KATUJEN SANEERAUKSEN VAIHEISTUS

- Vaihe I (2024-2030)
- Vaihe II (2030 jälkeen)
- Ei ohjelmoitua tarvetta

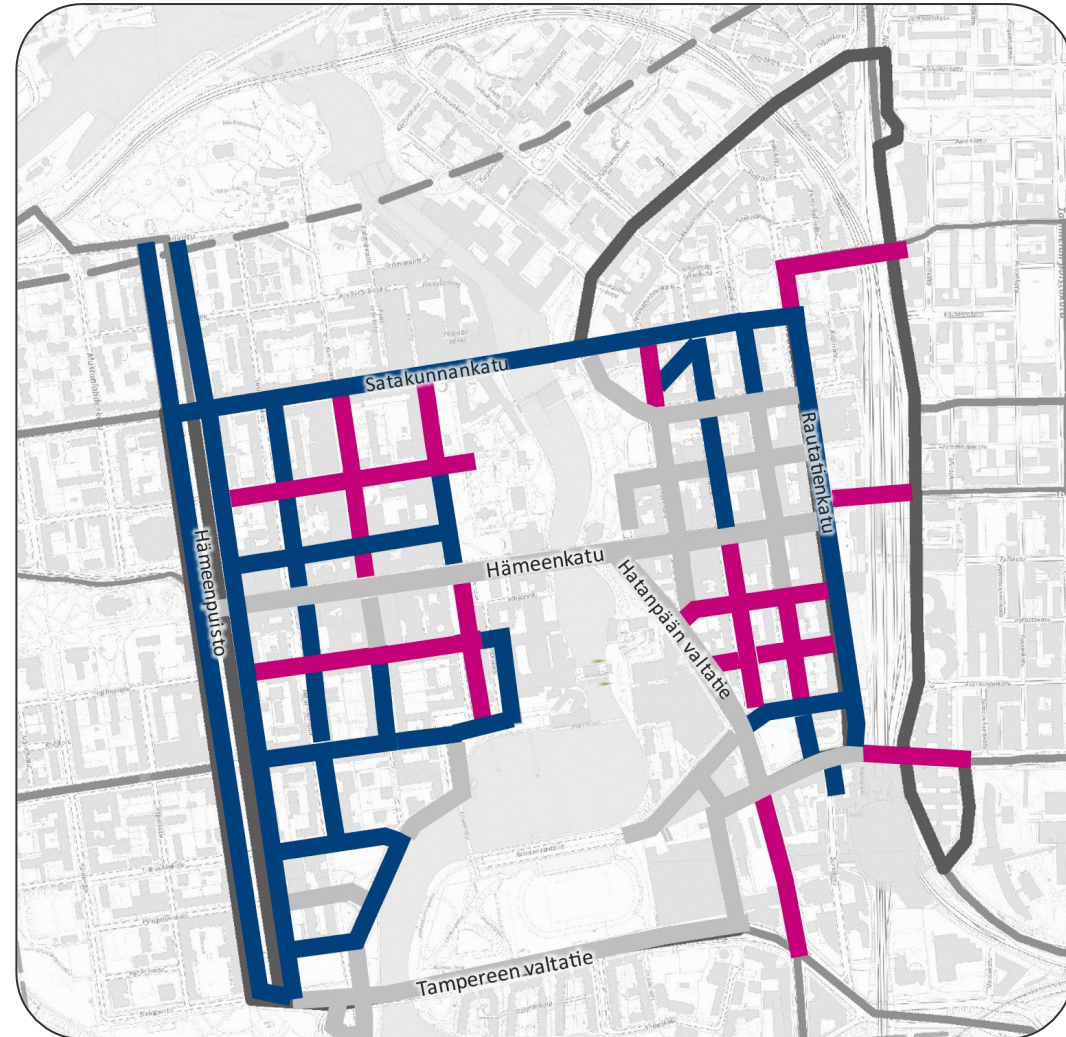
Merkintöjen selitys

Saneeraustarve

- Pieni
- Kohtalainen
- Suuri
- Erittäin suuri
- Kaupunginosan raja
- Aluerajaus



Kunnallistekniikan saneerauksen kiireellisyys (Keskustan vesihuollon yleissuunnitelma 2022).



Ydinkeskustan autokehän sisäpuolisten katujen saneerauksen vaiheistus.

7

VAIKUTUKSET

VAIKUTUKSET

ARVIOINTITEEMAT

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia nykytilaan verrattuna arvioitiin seuraavien teemojen ja vaikutusten kautta

- vaikutukset keskustan kohteiden ja palveluiden saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla
- vaikutukset yritysten toimintaan sekä katutilan hyödyntämiseen mm. terasseille
- vaikutukset autoliikenteeseen ja pysäköintiin
- vaikutukset huolto- ja jakeluliikenteeseen
- vaikutukset joukkoliikenteeseen
- vaikutukset kävelyyn
- vaikutukset pyörä- ja mikroliikenteeseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin peilaamalla niitä työn alussa asetettuihin tavoitteisiin sekä kaupungin asettamiin strategisiin tavoitteisiin.

Vaikutukset on arvioitu pääosin vaihtoehdon A mukaisesti. Vaihtoehdossa B ei ole huomioitu Hallituskadun kaksisuuntaisuutta. Kaksisuuntaisen Hallituskadun vaikutukset tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.



VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

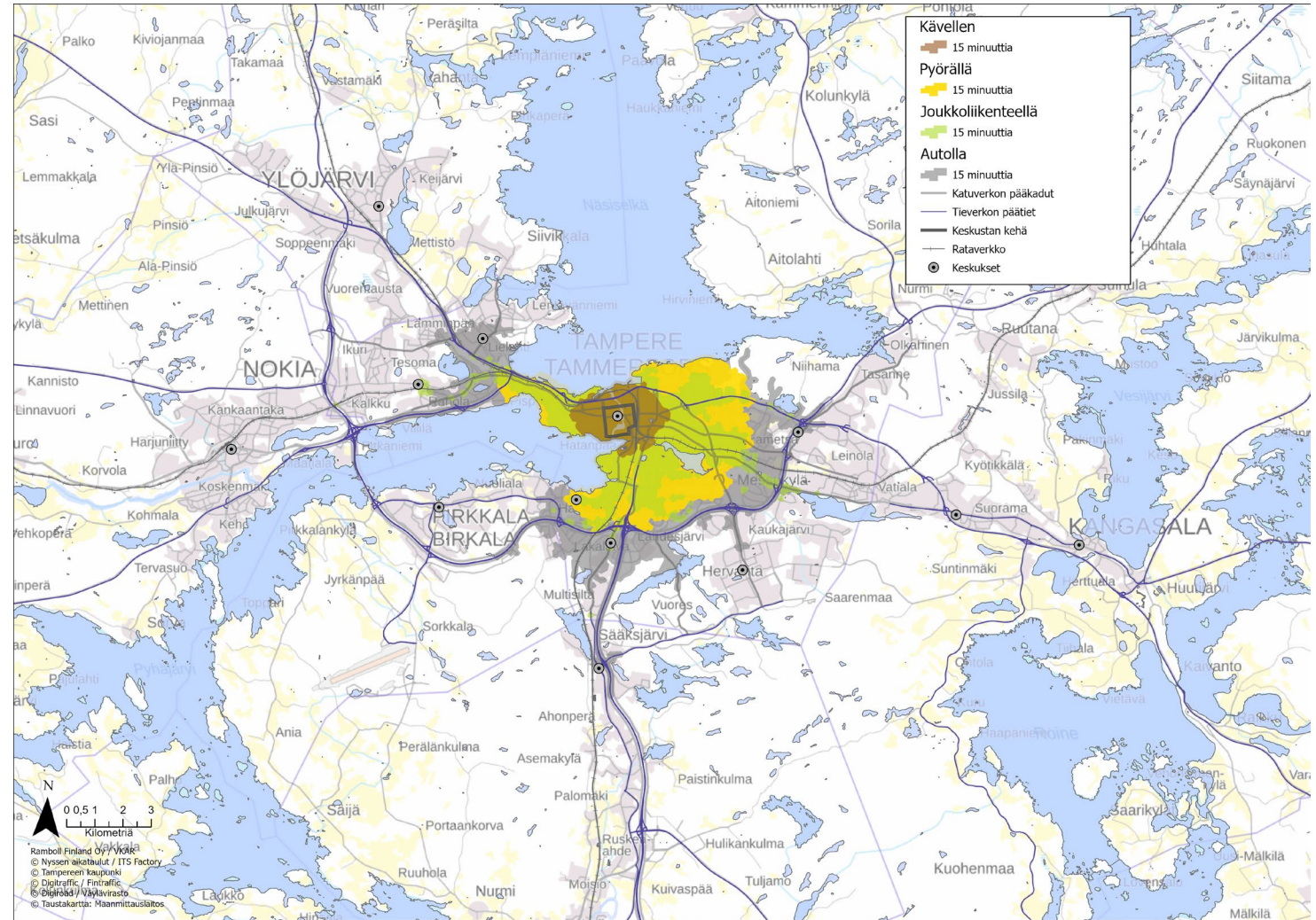
KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 1/4

Kaupunkistrategia: Tampereen keskustan saavutettavuus ja elinvoima on parantunut.

Pormestariohjelma: Keskusta on helposti saavutettava kaikilla kulkumuodoilla.

LJS:n visio: Tampereen keskustaan pääsee edelleen kaikilla kulkumuodoilla. Yhä useampi saapuu keskustaan kestävästi, mikä tukee keskustan sujuvaa saavutettavuutta. Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla.

Selkeä liikkumisympäristö ja älykäs liikennejärjestelmä ohjaavat keskustassa liikkujaa.



Keskustan autokehän saavutettavuus nykytilanteessa eri kulkutavoilla 15 minuutissa.

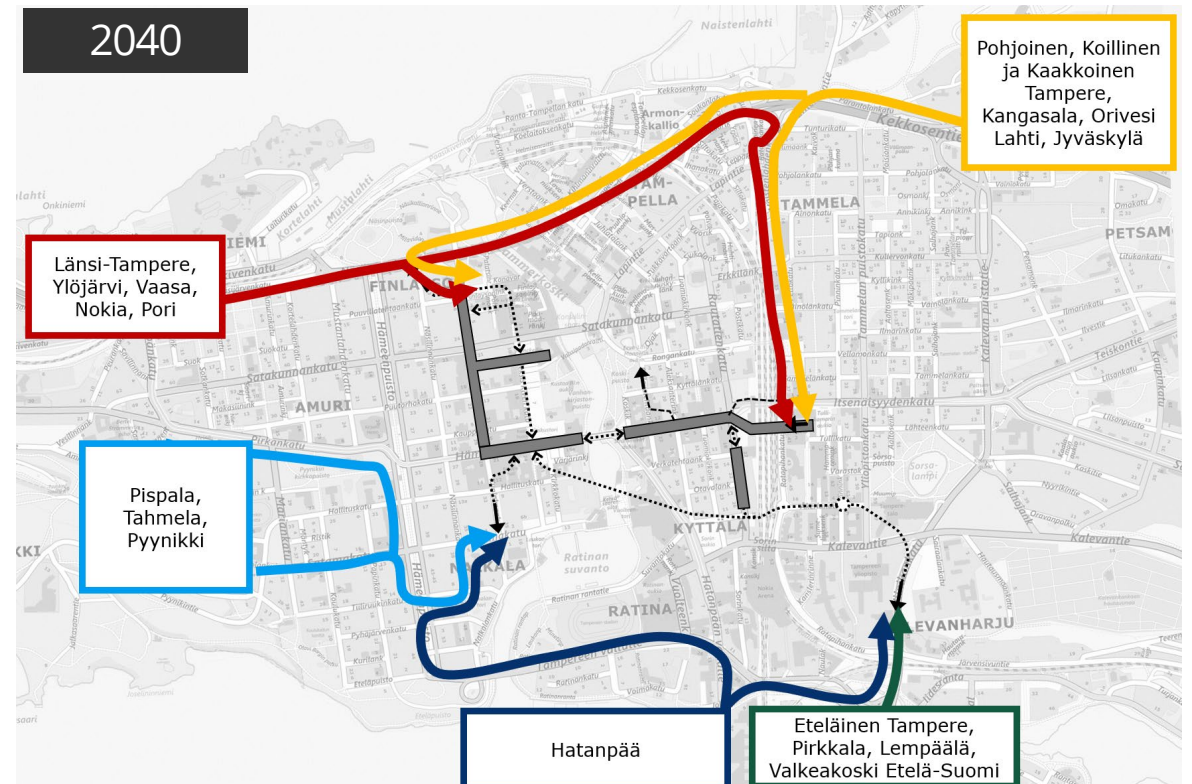
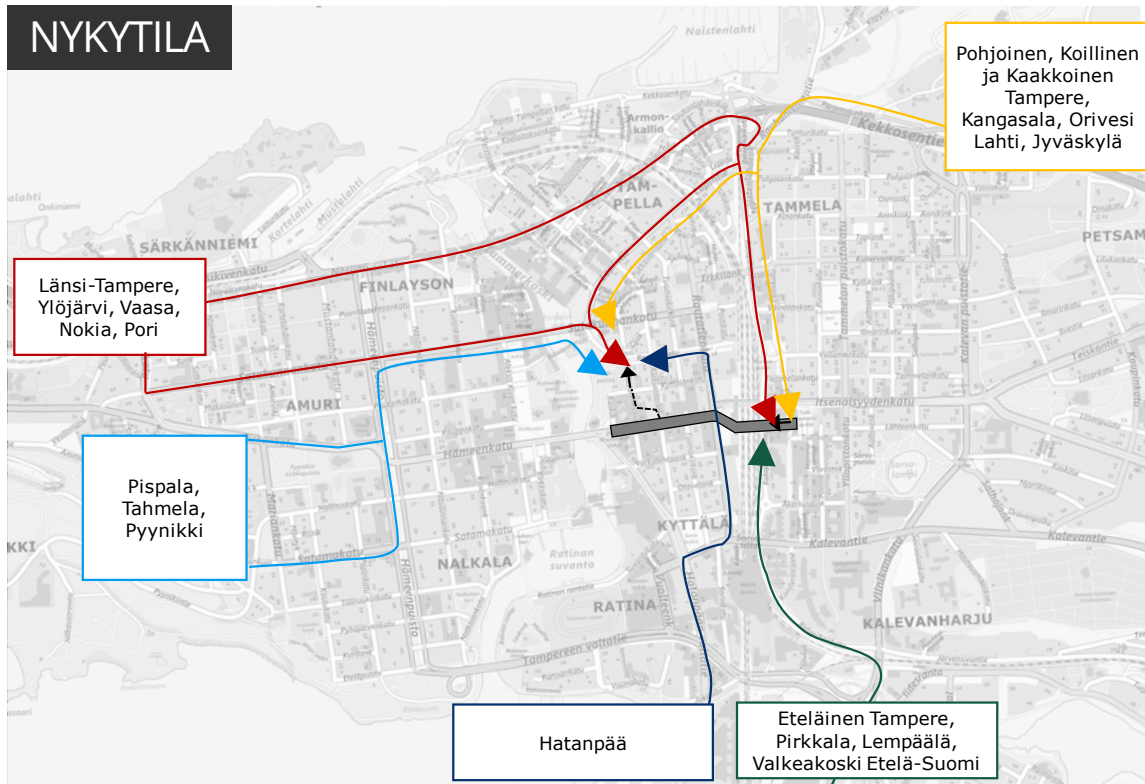
VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 2/4

Keskustan maanalaisen pysäköinnin saavutettavuus paranee

Pysäköinnin opastusjärjestelmä autokehällä ja autoilun pääreiteillä, parantavat pysäköinnin löytämistä ja sitä kautta saavutettavuutta. Maanalaisten pysäköintilaitosten ajoyhteydet sijoittuvat siten, että ruuhkaisimpia autokehän osia vältetään.

Rantaväylän ja Viinikankadun sujuvampien reittien toteuduttua, Rongankadun sekä Kuninkaankadun ajoyhteyksien merkitys maanalaisen pysäköinnin saavuttamiseksi vähenee nykyisestä.



Keskustan maanalaisen pysäköinnin sisäänajojen saavutettavuus eri suunnista nyky- ja tavoitetilanteessa.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 3/4

Keskustan saavutettavuus kävellen maanalaisesta pysäköinnistä

Pysäköinnin keskittyessä maan alle, kulku pysäköintipaikalta maanpinnalle ja kohteeseen tapahtuu hissiyhteyksien ja kävelypainotteisten katujen kautta. Osa kohteista voi olla suoraan sisätilojen kautta saavutettavissa, mikäli hissejä integroidaan rakennuksiin.

Oheisella kartalla on kuvattu maanalaisen pysäköinnin hissiyhteyksien vaikutusalue ydinkeskustassa 200 metrin etäisyydellä. Keskitetty maanalainen pysäköinti on helposti kävellen saavutettavissa kaikkialla kävelypainotteisten katujen alueella.

Finlaysonin ja Tullin alueet ovat maanalaisen pysäköinnin vaikutuspiirissä. Laukontorille arvioitu etäisyys on yli 200 m, kuten myös Hämeenpuistoon.

Keskustan saavutettavuus kävellen lähialueilta

Keskustan saavutettavuus kävellen lähialueilta paranee kävelyn pääreittien kehittämisen myötä. Viinikanlahden uudet siltayhteydet, rautatieaseman kansiratkaisut sekä Tammerkosen ylittävät uudet ja nykyiset sillat helpottavat keskustan eri osien saavuttamista suorinta reittiä pitkin.

Maanalaisen pysäköinnin kattavuus (kävellen 200 m säteellä).



- ↔ Ajoyhteys katuverkolta tai Rantaväylältä
- Maanalaisen pysäköinnin vaikutusalue ydinkeskustassa (200 m)
- Yhteys katuverkkoon hissillä (katkoviivalla viitteelliset kohteet)

Keskeiset huomiot

Helposti saavutettava alue ulottuu autokehän ulkopuolelle Finlaysonin alueelle sekä Tullin alueelle, joten niiden kävelyn olosuhteita on tarpeen kehittää maanalaisen pysäköinnin laajentuessa.

Hissiyhteyksien turvallisuus ja mahdollinen säänsuojaan sijoittaminen parantaa esteettömyyttä ja käyttökokemusta, kun kauppaan pääsee kuivin jaloin ja helposti lastenvaunuilla. Tämä vahvistaa kivitajaliikenteiden asemaa suhteessa kauppakeskuksiin.

Yli 200 metrin etäisyydellä olevien kohteiden saavutettavuutta kävellen voidaan parantaa kehittämällä niille johtavia katutiloja mm. Laukontorille Aleksis Kiven katua ja Hämeenpuistoon Hallituskatua, Kauppakatua, Puutarhakatua.

Maanalaisen pysäköinnin täydentyessä ja yhteenkieteytyessä toisiinsa syntyy maanalaista liikennettä, jonka turvallisuuteen pitää kiinnittää erityistä huomiota.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 4/4

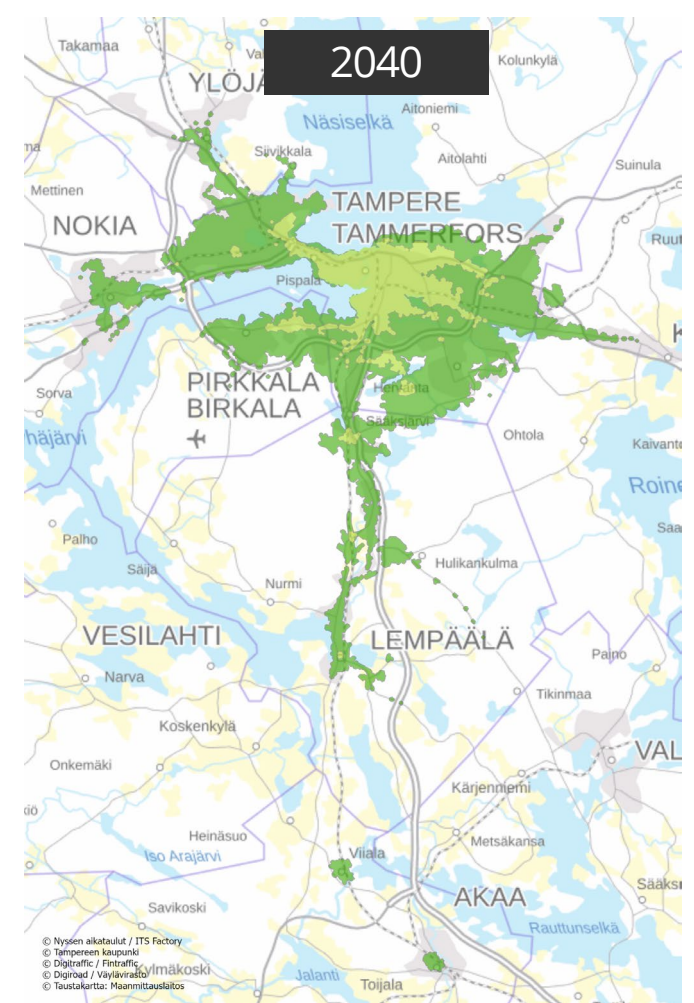
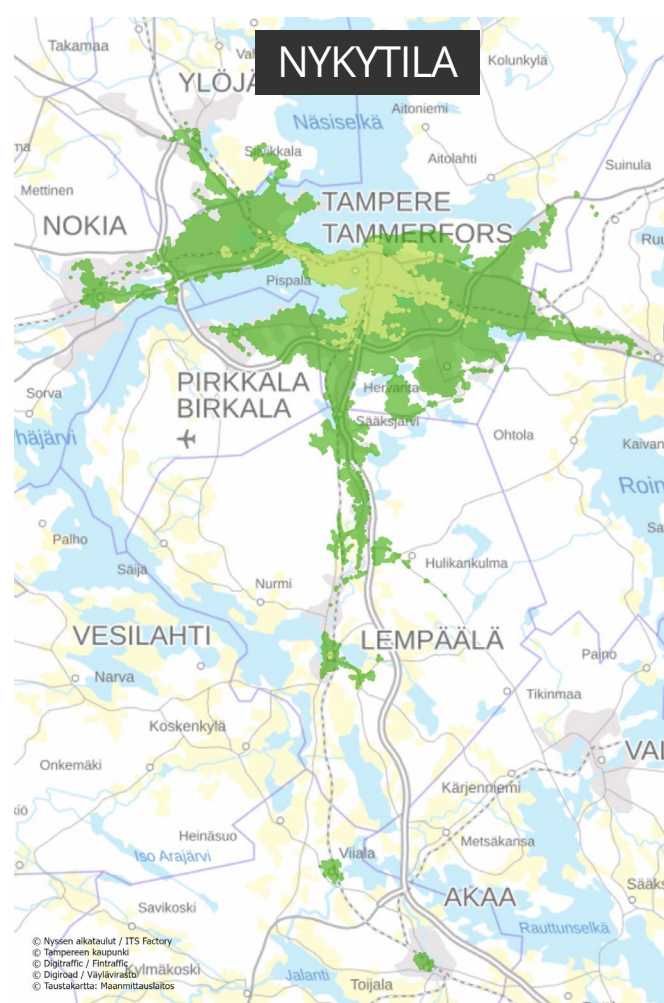
Saavutettavuus joukkoliikenteellä

Tampereen keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä on aiemmin vastannut autoliikenteen saavutettavuutta. Raitiotien myötä saavutettavuus on parantunut huomattavasti ja tulee edelleen paranemaan raitiotien laajentumisen myötä. Raitiotie Pirkkala-Linnainmaa parantaa Linnainmaan ja Pirkkalan suuntien saavutettavuutta ja matka-aikaa. Lempäälän suunnalla näkyy lähijunaliikenteen vaikutus.

Bussiliikenteen kannalta saavutettavuudessa ei tapahdu huomattavaa muutosta. Raitiotien lisäksi keskustan saavutettavuus paranee lähijunaliikenteen, vaihtopysäkkien ja joukkoliikenneterminalien kehittämisen myötä. Osalla matkustajista joukkoliikennematka muuttuu mahdolliseksi tai matka tehdään osittain liityntäliikenteellä, mutta yleisesti keskustaan pääsy joukkoliikenteellä helpottuu ja nopeutuu. Raideliikenteen ja liityntäliikenteen lisääntymisen myötä keskustaan asti jatkuvan bussiliikenteen linjojen määrä vähenee, mutta keskusta on myös tulevaisuudessa saavutettavissa bussilla.

Saavutettavuus pyörällä tai mikroliikkuen

Keskustan saavutettavuus pyörä- ja mikroliikenteellä paranee kehitettävien pyöräliikenteen pääreittien myötä. Erityisesti etelän suunta paranee huomattavasti Viinikanlahden ja Ratinan suvannon uusien siltojen sekä Tampereen valtatie kehittämissä myötä. Seudullinen pääreitti keskustan läpi paranee Puutarhakadulla ja on parantunut jo Rongankadulla. Keskustan katujen kehittäminen kävelypainotteisina mahdollistaa ajoratapyöräilyn, mikä mahdollistaa pyörällä kaikkien kohteiden ja palveluiden mukavan ja vaivattoman saavuttamisen.



15 minuuttia



30 minuuttia

Tietojen lähteet:

Nyssen aikataulut kevät 2023 (GTFS)
2040 Remix linjasto (GTFS)
VR henkilöliikenteen aikataulut kevät 2023 (GTFS)
Digiroad-tieverkko kevät 2023

Keskimääräiset arkipäivän matka-ajat joukkoliikenteellä keskustan autokehälle (Ratina, Hämeenpuisto, Rautatieasema, Satakunnansilta) nykytilanteessa ja vuonna 2040.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET YRITYKSIIN JA KATUTILAN HYÖDYNTÄMISEEN

Pormestariohjelma: Keskustan elävöittämistä jatkettava tavoilla, jotka edesauttavat kaupunkilaisten kohtaamisia ja yrittäjyyttä.

LJS:n visio: Keskustan liikennejärjestelmä tukee elinvoimaisen, monimuotoisen, viihtyisän sekä kestäväen keskustan kehittämistä. Kasvavassa kaupungissa keskustan kadut mukautuvat monenlaiseen liikkumiseen ja käyttötarkoitukseen. Selkeä liikkumisympäristö ja älykäs liikennejärjestelmä ohjaavat keskustassa liikkujaa.

Elinvoima ja palvelut

Keskustan kokonaissaavutettavuus sekä keskustaympäristön viihtyisyys ja turvallisuus paranevat, mikä turvaa palveluiden saavutettavuutta ja parantaa elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Keskustan täydennysrakentaminen ja sen mukana vahvistuva lähiostovoima on keskeistä palveluiden elinvoimaisuudelle.

Elämyksellinen ja viihtyisä katutila on keskustan ulkopuolisia kohteita houkuttelevampi asiointiympäristö. Ostosten teon ohella voidaan kokea kaupunkielämää ja kulttuuria. Keskustan kilpailukyky erityisesti ravintola- ja viihdepalveluiden sekä kivijalkakauppojen kannalta paranee.

Pysäköintipaikan löytäminen helpottuu

Pysäköinnin keskittäminen ja opastaminen keskitettyihin pysäköintilaitoksiin helpottaa keskustassa asiointia, kun löytyy helposti säältä suojattu sekä sujuvasti autoliikenteen pääreittejä pitkin saavutettava pysäköintipaikka. Keskustan pysäköintijärjestelmä parantaa keskustan houkuttelevuutta automarketteihin nähden.

Pysäköintipaikkojen saatavuus nopealle pysäköinnille lähellä kohdetta paranee, koska lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti ja progressiivinen hinnoittelu lisäävät pysäköintipaikoilla vaihtuvuutta mikä tehostaa paikkojen käyttöä. Rakennuksiin integroidut hissikuilut maanalaiseen pysäköintiin hyödyttävät osaa yrityksistä.

Kävelijä on keskustan kuningas

Keskustassa kävellen liikkuvien määrä on viime vuosina kasvanut ja tulee edelleen kasvamaan. Turvallisempi ja esteettömämpi jalankulkuympäristö lisää keskustan houkuttelevuutta asiointikohteena. Ydinkeskustaan voi hakeutua entistä enemmän kävelyyntä tukevia palveluita.

Kävellen liikkujien ostovoima on keskustassa merkittävä. Tampereen asiointitutkimuksen perusteella kävelyn osuus on viidennes keskustan asiointimatkoista ja kävelijöiden kertaostos on pieni, mutta koska asiointikäyntejä on useita suurin vuosikulutuksen määrä kertyy kävelijöillä. Autolla liikkujat käyvät harvemmin keskustassa, joten vaikka kertaostos on suurempi pidemmällä aikavälillä autolla liikkujat tuovat vähiten liikevaihtoa.

Joustoalue tukee yritysten toimintoja

Kävelypainotteisilla kaduilla mahdollistetaan laadukas kaupunkiympäristö ja liiketoimintojen levittyminen kadulle joustotilaan ja tällä on merkitystä erityisesti tapahtumien ja teemaviikkojen aikana. Liiketilöiden laajeneminen joustoalueelle luo varsinkin kesällä miellyttävää kaupunkiympäristöä asiointiin ja viihtymiseen. Lisäksi palvelut tulevat ohikulkijoille paremmin näkyviksi.

Joustoalue mahdollistaa katuvihreän lisäämisen, mikä osaltaan parantaa keskustan viihtyisyyttä ja parantaa mahdollisuuksia oleskeluun.

Keskeiset huomiot

Yhteistyöllä ja huolellisella suunnittelulla voidaan ottaa paikallisten yritysten, asukkaiden ja muiden sidosryhmien tarpeet huomioon.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET AUTOLIIKENTEeseen

Kaupunkistrategia: Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on noussut valtuustokauden loppuun mennessä 5 prosenttiyksikköä.

LJS:n tavoite: Kestävien kulkutapojen käytön lisääntyminen tukee myös keskustan saavutettavuutta autolla. Keskustan ohittava autoliikenne ohjataan valtakunnallisille pääväylille ja Ratapihankadulle. Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan pääosin pääkaduille, keskustan autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.

Liikenneverkon toimivuus

Keskustan liikenneverkon kuormitusta on tarkasteltu Dynameq- liikennemallilla vuoden 2040 ennustetilanteessa. Maanalaisen pysäköinnin tavoitetilannetta on verrattu tilanteeseen, jossa maanalainen pysäköinti on nykyisen kaltainen. Mallinnus ei ota huomioon kulkumuotosiirtymiä, matkan määräpaikan valinnan muutoksia tai pysäköinnin hinnoittelua.

Kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat keskustan auto- ja joukkoliikennesaavutettavuuden paraneminen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen. Kestävien kulkutapojen suosion kasvu parantaa kokonaisuudessaan liikenneverkon toimivuutta. Älyliikenteellä voidaan autoilijoille välittää tietoa matka-ajoista ja liikenteen sujuvuudesta, mikä voi lisäksi vaikuttaa reitinvalintaan ja vähentää ruuhkautumista.

Dynameq-mallinnuksen perusteella vuoden 2040 tilanteessa maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanteen mukainen kokonaisuus (n. 2700 ap) ajoyhteyksineen vähentää keskustan maanpäällisten katujen kuormitusta. Vaikutus näkyy keskustan autokehällä esimerkiksi Satakunnankadulla, Lapintiellä, Hämeenpuistossa, Tampereen valtatiellä, Naistenlahdenkadulla ja Ratapihankadulla. Alemman katuverkon läpiajopaine pienenee mm. Tampellassa. Tämä parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä keskustassa. Viinikankadun P-Hämpin maanalainen ajoyhteys vähentää Tampereen valtatie liikennettä ja vähentää keskustan eteläosan kuormitusta.

Keskustan katuverkon häiriöherkkyys vähenee. Liikenneverkon sujuvuus ja palvelutaso säilyy tarkastelun perusteella riittävällä tasolla eikä keskustan katuverkon välityskyky ylitä.

Ydinkeskustan katujen jäsentelyn vaihtoehtojen väliset erot

Dynameq-mallinnuksen perusteella LJS:n katuverkkovaihtoehtojen autoliikenteen sujuvuuserot jäävät suhteellisen pieniksi. Vaihtoehto VEB ohjaa autoliikennettä autokehälle voimakkaammin kuin VEA, mikä on katuverkon jäsentelyn tavoitteiden mukaista. Autoliikenteen sujuvuuden kannalta merkittävimmät muutokset vaihtoehdossa VEB ovat suuremmat liikennemäärät Rautatienkadulla Itsenäisyydenkadun ympäristössä sekä Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteyksessä, jotka ovat kuormittuneita jo nykyään. Autoliikenteen ohjaaminen autokehälle lisää vaihtoehdossa VEB kokonaisviivytystä autoliikenteen näkökulmasta hieman vaihtoehtoa VEA enemmän.

Lisätietoja Dynameq-mallinnuksen tuloksista liitteissä 1 ja 2.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET PYSÄKÖINTIIN

Keskustan strateginen oyk: Maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä hitaan liikumisen alueen kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähennetään.

Pormestariohjelma: Kunkun parkin kevytversio tulee rakentaa nopeasti ja tavoitteena täytyy olla, että maanalainen verkosto, ilman Amurin tunnelia, läpäisee koko Tampereen keskustan.

LJS:n tavoite: Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja jakeluun. Kadunvarsipysäköinnistä vapautuva tila hyödynnetään kävelyyn, oleskeluun, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiin.

Uudis- ja täydennysrakentamien mahdollistuu

Pysäköinnin toteutus keskitetysti on tehokkaampaa ja maanpäällistä tilaa vapautuu muuhun käyttöön. Autojen pintapysäköinnin ja kansipysäköinnin väheneminen lisää korttelien viihtyisyyttä ja tonttipihojen monipuolista käyttöä esim. hulevesien käsittelyyn ja isojen sekä pitkäikäisten puiden istuttamiseen.

Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä tulee säilymään nykytasolla maankäytön tehostumisesta huolimatta. Tämä johtuu siitä, että täydennysrakentamisen uudet paikat on keskitetty yhteiskäyttöisiin pysäköintilaitoksiin.

Asukkaiden autopaikat sijoittuvat nykyistä useammin yhteiskäyttöisiin pysäköintilaitoksiin, mikä nostaa pysäköinnin hintaa, mutta parantaa laatutasoa ja mahdollistaa tehokkaamman täydennysrakentamisen. Viihtyisässä ympäristössä hyväksyttävä kävelyetäisyys pysäköinnistä palvelun luokse pitenee.

Pysäköinnin älykäs hallinta tehostaa käyttöä

Maanalaisen pysäköinnin rakentaminen on kallista, mutta käyttö helppoa. Samalla toteutettavat älykkäät pysäköinnin ohjausjärjestelmät optimoivat liikenteen kulkua ja vähentävät päästöjä. Pysäköinnin ohjaaminen reaaliaikaisesti auttaa pysäköintipaikan löytämistä, vähentää paikkojen etsimiseen kuluvaa aikaa ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Samalla pysäköinti tehostuu eikä paikkatarve ole niin suuri. Reaaliaikainen liikennetiedotus mahdollistaa optimaalisen reitinvalinnan ja vähentää ruuhkia. Sähköiset pysäköinnin maksujärjestelmät tekevät pysäköinnistä kätevää ja nopeaa.

Maanalainen pysäköinti edellyttää uusia ajoyhteyksiä

Maanalainen pysäköinti edellyttää uusien sisäänajojen rakentamista, sillä nykyisten Rongankadulla ja Pakkahuoneenaukiolla sijaitsevien liittymien välityskyky on rajallinen. Maanalaiseen pysäköintiin toteutettavat useammat uudet ajoyhteydet helpottavat nykyisten ajoyhteyksien kuormitusta, vähentävät ydinkeskustan katujen läpiajon tarvetta mm. autokehän sisäpuolella ja tuovat järjestelmään joustavuutta. Uusi maanalaisen pysäköinnin ajoyhteys Kuninkaankadulla lisää autoliikennettä läntisen keskustan alueella. Laukontorin kohdalla ajoyhteys saattaa lisätä läpiajon määrää.

Keskeiset huomiot

Suunnitelman mukainen pysäköintijärjestelmä edellyttää määrätietoista, kestävästi liikennejärjestelmään tähtäävää poliittista päätöksentekoa.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET HUOLTO- JA JAKELULIIKENTEeseen

Kaupunkistrategia: Luomme yrittäjille ja yrityksille parhaat puitteet onnistua.

LJS:n tavoite: Keskustaan toteutetaan maanalainen pysäköintiverkosto, jota hyödynnetään myös citylogistiikkaan ja huoltoon. Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja jakeluun.

Pysäköinnin keskittäminen parantaa huollon ja tavaraliikenteen olosuhteita

Yritysten näkökulmasta huolto- ja tavaraliikenteen toimivuus on keskeistä. Huolto- ja tavaraliikenne mahdollistetaan edelleen kaikilla kaduilla. Kadunvarsipysäköinnin muuttuminen lyhytkestoisemmaksi hitaan liikkumisen alueella parantaa huolto- ja tavaraliikenteen pysäköinnin mahdollisuuksia. Pysäköintipaikkaa etsivien autojen määrä on pienempi, mikä helpottaa huolto- ja tavaraliikennettä. Myös maanalaista pysäköintiä voidaan käyttää huolto- ja tavaraliikenteeseen, mikäli se otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Kuormauspaikat tehostavat lastaustoimintaa

Kävelykaduilla tai kävelypainotteisilla kaduilla pysäköidyt huoltoautot heikentävät viihtyisyyttä ja aiheuttavat turvattomuutta muille käyttäjille (kävelijät, pyörällä sekä mikroliikkuen kulkevat). Huolto- ja tavaraliikenteelle järjestettävät kuormauspaikat mahdollistavat varmemman purun ja lastauksen ja estävät hallitsematonta lastaustoimintaa. Kevytjakelulle, esimerkiksi sähköavusteisille tavarapyörille, osoitettavat lastaus- ja purkupaikat vähentävät jakeluautojen ajosuoritetta ja vapauttavat tilaa muuhun käyttöön, sillä tilantarve on vähäisempi.

Sähköinen ja pienjakelu kasvaa keskustan alueella

Kaupunki ohjaa jakelua tapahtumaan entistä enemmän sähköisellä ja pienemmällä kalustolla. Sähköiset ajoneuvot ja pienkalusto vähentävät päästöjä ja vaativat vähemmän tilaa. Pienempien kuljetusyksiköiden liikkuminen katutilassa on ketterämpää. Kaupunkijakelun informaatiojärjestelmä ja älykäs paikan varaaminen helpottaa tiedonsaantia lastaus- ja purkupaikoista sekä niiden varustilanteesta vähentäen jakeluautojen ajosuoritetta.

Sähköisen kaupan kasvun myötä kuluttajien lähinoutopisteiden tarve kasvaa. Noutopisteiden tulisi sijaita lähellä asukkaita, mutta helposti tavaraliikenteen saavutettavissa.

Kuluttajien palveluiden monipuolistuminen näkyy keskustassa

Suoraan kuluttajille tapahtuva jakelu kasvaa tulevaisuudessa, kun sähköinen asiointi lisääntyy. Tämä tarkoittaa, että keskustassa on tarvetta pakettiautomaateille tai päivittäistavaraostosten jakelupisteille. Myös jakamistalouden toiminnoille mm. ruokalähetille tarvitaan tilaa ravintoloiden läheisyydestä, jotta pysäköidyt ajoneuvot eivät tuki kulkureittejä.

Keskeiset huomiot

Maanalaista pysäköintiä voidaan hyödyntää tavara- ja huoltoliikenteeseen täydennysrakentamiskohteissa, mikäli ratkaisut mahdollistetaan suunnitteluvaiheessa.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET JOUKKOLIIKENTEeseen

Pormestariohjelma: Kaupungin ja seudun liikennejärjestelmässä tulee näkyä kestävyys ja kulkumuoto-osuuksien kehittyminen kohti kestäviä kulkumuotoja MAL-sopimuksen mukaisesti.

Suorat, sujuvat, bussiyhteydet keskustaan ja keskustasta ovat edelleen tärkeässä asemassa monien asuinalueiden kulkuyhteyksinä. Myöskin toimivia liityntäpysäköinti-mahdollisuuksia on kehitettävä.

LJS:n tavoite: Keskustassa kulkumuodosta toiseen vaihtaminen on helppoa. Raitiotien seudullinen laajeneminen, kehittyvä lähijunaliikenne ja runkobussilinjat mahdollistavat joukkoliikenteellä keskustaan saapumisen helposti ja nopeasti. Raitiotie on Hämeenkadulla ensisijainen joukkoliikennemuoto. Bussiliikenne muilla keskustan kaduilla varmistaa joukkoliikenteen saavutettavuuden. Asemakeskus on laadukas liikkumisen solmukohta ja portti maailmalle. Joukkoliikenteen terminaalit ja uudet liikkumis- ja digipalvelut mahdollistavat helpot ja esteettömät vaihdot kulkumuotojen välillä.

Raitiotie kytkee uusia alueita paremmin keskustaan

Joukkoliikenteen kannalta keskeiset vaikutukset liittyvät raitiotien laajenemiseen ja keskustan parempaan saavutettavuuteen uusien, täydennysrakennettavien ja nykyisten asuinalueiden kannalta. Tehokas joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa kestävä kasvun. Keskustan liikennejärjestelmän kannalta keskeistä on terminaalien ja rautatieaseman ympäristön kehittäminen vastaanottamaan kasvava matkustajamäärä.

Keskittämällä kulkutavasta toiseen vaihtamista yhteen paikkaan säästetään matkustajien aikaa ja helpotetaan vaihtotapahtumaa. Keskustorin ja linja-autoaseman terminaalissa sekä rautatieasemalla voidaan tarjota paremmin matkustajien palveluita kuten odotustiloja, WC-tiloja, kauppoja, kahviloita ja ravintoloita, mikä parantaa matkustuskokemusta ja odottelu on mukavampaa. Terminaalit ovat hyvin valaistuja ja odottelu tuntuu turvalliselta. Tällä on erityisesti merkitystä sellaisille väestöryhmille, joiden pitää liikkua esim. vuorotöihin yöaikaan. Terminaaleissa ja vaihtopysäkeillä mahdollinen katulämmitys lisää esteettömyyttä.

Vaihtopysäkeillä laadukas vaihto bussista ratikkaan

Raitiotien myötä suoria bussiyhteyksiä keskustaan muuttuu vaihdollisiksi. Osa bussilinjoista kiertää keskustan autokehää pitkin. Vaihtopysäkkien kehittäminen ja ratikasta bussiin vaihtamisen sujuvoittaminen mahdollistaa sujuvan keskustaan pääsyn myös tulevaisuudessa. Bussilla keskustaan saakka tulevien kannalta olosuhteet eivät parane nykytilanteesta ilman huomattavia joukkoliikenteen etuisuuksien lisäämisiä.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti mahdollistaa autolla liikkumisen tehokkaan joukkoliikennepalvelun ääreen ja edelleen keskustaan. Liityntäpysäköintiä kehittämällä vähennetään keskustan ja sisääntuloväylien ruuhkautumista ja päästöjä sekä vähennetään autopaiikkojen kysyntää.

Keskeiset huomiot

Autokehällä on varmistettava bussiliikenteen toimivuus, sillä busseja siirtyy Hämeenkadulta raitiotien laajentuessa autokehälle. Kävelypainotteisia katuja pitkin kuljetaan autokehän bussipysäkeiltä keskustaan.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET KÄVELYYN

Pormestariohjelma: Keskustan viihtyvyyteen, elävyyteen, turvallisuuteen ja kaupunkivihreään liittyviä toimenpiteitä tulee viedä eteenpäin läpi koko valtuustokauden. Kävelyn mahdollisuuksia kaupungissa on edistettävä.

LJS:n tavoite: Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisänä ympärivuotisen kokonaisuutena. Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston. Kävelen liikkuminen koetaan turvalliseksi ja esteettömäksi.

Elävä keskusta lisää kävelyn ja oleskelun määrää

Tampereen keskusta muodostaa viihtyisän, elämyksellisen ja ympärivuotisen oleskelun ja asioinnin kohteen. Kävelyn pääreitit ja kävelypainotteiset kadut parantavat keskustan kohteiden välisten kävely-yhteyksien laatua ja houkuttelevat kävelemään keskustan sisäisiä matkoja.

Autokehän sisäpuolella katuympäristö on miellyttävämpi ja äänimaailma hiljaisempi. Viihtyisässä kaupunkitilassa oleskelun määrä lisääntyy. Katujen joustotila mahdollistaa katutilan hyödyntämisen monipuolisesti erilaisiin kävelyä ja oleskelua tukeviin toimintoihin.

Keskustassa kävelyn määrä kasvaa joukkoliikenteen käytön, maanalaisen pysäköinnin ja keskustan täydennysrakentamisen myötä. Keskustan katuja ja pääreittejä kehittämällä mahdollistetaan kasvava kävelijöiden määrä.

Keskustan rooli tulee vahvistumaan tapahtumapaikkana ja vapaa-ajanvietossa, joten kävelysiirtymisten lisäksi myös keskustassa oleskelu sekä ympäristöstä ja kaupunkitilasta nautiskeleminen eli ”flaneeraus” tulee lisääntymään. Kävelypainotteisten katujen toteuttaminen tukee kaikilla aisteilla koettavaa ja elämyksellistä kaupunkitilaa.

Kävelijä on eri kulkumuodoista alttein säätilan vaihteluille; viimalle ja paahteelle. Kaupunkivihreän lisääminen kävelypainotteisille kaduille tasaa pienilmastoa, tekee kaduilla liikkumisesta miellyttävämpää ympärivuotisesti ja eri säätiloissa.

Kävelyn turvallisuus ja esteettömyys paranee

Kävelypainotteisten katujen suunnitteluratkaisut alentavat autoliikenteen ajonopeuksia. Tämä vähentää onnettomuuksien todennäköisyyttä ja vakavuutta sekä lisää kävelijöiden turvallisuutta. Alhaiset nopeudet myös parantavat autojen ja kävelijöiden välistä vuorovaikutusta ja lisäävät sitä kautta liikenneturvallisuutta ja riskitilanteet on helpompi ennakoida etukäteen.

Kadun ylittäminen helpottuu ja on turvallisempaa, kun ylitettävä matka lyhenee ajoratojen kaventuessa.

Jalankululle on enemmän tilaa käytössä, mikä tekee kävelystä helpompaa ja esteettömämpää. Turvallisemmat pyöräilyolosuhteet ajoradalla ja jalkakäytävän ajoradasta poikkeava materiaali vähentävät jalkakäytävällä pyöräilyn houkuttelevuutta ja lisäävät kävelyn turvallisuutta ja esteettömyyttä. Joustoalueelle sijoitetut pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintipaikat sekä yritysten mainostelineet parantavat esteettömyyttä.

Älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet tukevat keskustan liikenneympäristön turvallisuutta.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VAIKUTUKSET PYÖRÄ- JA MIKROLIIKENTEeseen

Pormestariohjelma: Pyöräilyn mahdollisuuksia kaupungissa on edistettävä. Myös ympärivuotisesta, olemassa olevan pyörätieverkoston laadukkaasta hoidosta ja jatkuvasta käyttökuntoisuudesta pitää huolehtia. Reittejä ja pyöräilyn baanaverkostoa on tarkasteltava riittävän isoina kokonaisuuksina.

LJS:n tavoite: Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräliikenteen seudullisia pääreittejä. Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat ympärivuotiseen liikkumiseen. Pyörä- ja mikroliikenne on selkeästi eroteltu jalankulusta. Pyöräliikenteen reitit muodostavat jatkuvan ja loogisen verkoston. Pyörä- ja mikroliikenne ajoradalla on turvallista ja houkuttelevaa keskustan hitaan liikkumisen alueella, sillä autojen määrä on vähäinen ja ajonopeudet alhaisia. Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikkumiselle.

Reittien verkosto ja loogisuus sekä ympärivuotisuus

Keskustassa pääreittien kehittäminen lisää pyöräliikenteen reittien jatkuvuutta, sujuvuutta ja loogisuutta. Keskustan länsiosan pääreittien kehittäminen parantaa yhteyksiä keskustan etelä- ja pohjoisosan välillä.

Ajoradalle sijoitettu pyörä- ja mikroliikenne koko keskustan alueella tekee reiteistä jatkuvia ja sujuvia, kun

väylätyyppi jatkuu samana koko alueella eikä puolenvaihtoja tarvita.

Talvikunnossapito on yksinkertaisempaa pyöräliikenteen sijoituessa ajoradalle. Pyörällä liikkumisen sujuvuus edellyttää kuitenkin laadukasta talvihoitoa keskustan kaduilla. Ajoradalla pyöräliikenne on autoja alttiimpi lumen, jään, sohjon ja polanteiden vaikutuksille.

Elävämpi kaupunkikeskusta tapahtumineen houkuttelee pyörällä ja mikroliikenteellä kulkijoita, joten niiden määrä voi lisääntyä huomattavasti nykyisestä. Tampereen asiointitutkimuksen mukaan pyöräliikenteen osuus kokonaiskulutuksesta on suurimmillaan tapahtumissa.

Pyöräliikenteen tavoiteltava kulkutapaosuus tarkoittaisi pyöräliikenteen määrän kaksinkertaistamista. Suunnitelma mahdollistaa pyöräilijämäärien kasvun laatutason noston ja pyöräpysäköinnin kehittämisen myötä. Pääreittien kehittäminen lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta keskustassa ja osaltaan tukee tavoitteen saavuttamista.

Turvallinen liikkuminen ja pysäköinti keskustassa

Pyörä- ja mikroliikenne erotellaan jalankulusta käytännössä koko keskustan alueella puistossa kulkevia reittejä lukuun ottamatta. Tämä parantaa pyöräilyn sujuvuutta sekä samalla jalankulun turvallisuutta ja esteettömyyttä.

Kävelypainotteiset kadut hidastavat ajonopeuksia, mikä lisää pyöräliikenteen turvallisuutta. Ajoradan jakaessaan auto-, pyörä- ja mikroliikenteen välinen vuorovaikutus lisääntyy, mikä parantaa turvallisuuden tunnetta erityisesti pyörämäärien kasvaessa.

Joustoalueet mahdollistavat pyörien ja mikroliikkumisen pysäköinnin kehittämisen lähellä asiointikohdetta. Eri puolille keskustaa sijoitetuissa keskitetyissä pyöräpysäköintilaitoksissa on turvallista pysäköidä pyörä. Keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen on edellytys keskustan liikkumisen muutoksille kohti kestävämpiä kulkutapoja. Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyörällä tapahtuvaa asiointia.

Keskeiset huomiot

Talviolosuhteissa pyöräliikenteen kannalta on keskeistä pitää eniten käytettyjen pyöräliikenteen reittien ajoradat ajokelpoisina, hyvin kunnossapidettyinä ja polanteettomina. Tämä pätee myös pyöräpysäköinnin talvikunnossapitoon.

Pyöräliikenteen turvallinen liikkuminen ajoradalla edellyttää autoliikenteen ajonopeuksien sovittamista pyöräliikenteen nopeuksiin.

Ymmärrys mikroliikenteen paikasta katutilassa edellyttää viestintää ja kampanjoita.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

TUNNISTETUT RISKIT

Tampereen liikenteen tulevaisuuden skenaariot (2022) -taustaselvityksessä tutkittiin kolmea eri skenaariota, joissa muuttujina olivat väestönkehitys, energian hinta, työnteko, vapaa-aika, asiointi sekä omistajuus / palveluistuminen / automaatio. Seuraavassa on peilattu skenaarioissa tunnistettuja vaikutuksia liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyihin toimenpiteisiin.

	Kuvaus	Vaikutukset	Riskit
SKENAARIO 1	<ul style="list-style-type: none"> Väestönkehitys tavoitteen mukainen (300 000 asukasta) Energian hinnassa ei suuria muutoksia Työnteko perustuu pääosin läsnäoloon Vapaa-aikaa ja asiointia tehdään paikan päällä Ei merkittäviä edistysaskelia liikenteen automaatiossa 	<ul style="list-style-type: none"> Paljon painetta keskustan katutilalle -> joustavuus korostuu. Solmupisteiden rooli korostuu. Kävelyn, mikroliikkumisen ja oleskelun rooli korostuvat Pyöräliikenteessä keskustaan suuntautuvien pääreittien merkitys kasvaa. Lisääntyvät tapahtumat keskustassa tukevat laajan kävelypainotteisen keskustan kehittämistä. Merkittävästi jakelua keskustassa. 	<ul style="list-style-type: none"> Investoinnit liikennejärjestelmään eivät ole riittäviä tai jäävät jälkeen lisääntyvän asukasmäärän kehityksestä, jolloin LJS:ssä asetettuihin tavoitteisiin ei päästä. Keskustan autoliikenne ruuhkautuu, mikäli kestäviin kulkumuotoihin ei tapahdu siirtymää tarpeeksi. Katutilan ruuhkautuminen mm. jakeluliikenteestä. LJS:n työn aikana käydyissä keskusteluissa ei oltu valmiita rajoittamaan jakeluliikennettä.
SKENAARIO 2	<ul style="list-style-type: none"> Väestö on kasvanut selvästi ennakoitua enemmän (yli 300 000 asukasta). Energian hinta on noussut merkittävästi Digitalisaatio on merkittävä elämään vaikuttava tekijä, ja lähes kaikki on mahdollista hoitaa kotoa käsin etänä Liikkuminen perustuu jaettuihin liikkumispalveluihin ja henkilöautoilun määrä on vähentynyt tuntuvasti. Käytössä on autonomisia robottibusseja ja kaupunkilogistiikka on pitkälle automatisoitua. 	<ul style="list-style-type: none"> Energian korkea hinta hillitsee yksityisautoilua. Ruuhkat tasoittuvat, autoliikenne keskustassa vähenee Keskustassa liikutaan paljon kävellen, pyörällä ja mikroliikkumisvälinein. Näiden tilantarve katutilassa kasvaa. Paljon autonomista liikennettä Kaupan merkitys keskustassa vähenee. Keskustan palvelutarjonta yksipuolistuu ja vapaa-ajan vietto korostuu. 	<ul style="list-style-type: none"> Mahdolliset tapahtumat ja kasvava ravintolatarjonta saattavat heikentää keskustan asukkaiden turvallisuudentunnetta Uudet liikkumismuodot luovat turvattomuutta ja haastetta katutilan käytölle Infrainvestoinnit keskustassa eivät toteudu ja vievät pohjaa pois LJS:n tavoitteilta, jotka perustuvat pitkälti maanalaisen pysäköintijärjestelmän kehittämiseen Läntinen keskusta ei kehity -> Kunkun parkki sekä katujen kehittäminen ei etene suunnitellusti
SKENAARIO 3	<ul style="list-style-type: none"> Asukasluku on jäänyt alle 300 000, sillä työnteon tavaksi vakiintunut etätö on johtanut kasvaneeseen oman tilan tarpeeseen. Ympäryskunnat kasvavat. Työtä tehdään, vapaa-aikaa vietetään ja asiointia hoidetaan sekä etänä että paikan päällä. Keskusta on menettänyt merkitystään ja kehitys painottunut aluekeskuksiin. Hajautunut kaupunkirakenne ja energian alhainen hinta tekevät henkilöautoilusta suosittua, ja joukkoliikenne ei pysty kilpailemaan sen kanssa runkolinjastoa lukuun ottamatta. 	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan ikärakenne vanhenee, esteettömien katutilojen tarve kasvaa Keskustan liikennepaine vähenee, mutta henkilöautoa käytetään muualla kaupungissa paljon alhaisen energiahinnan vuoksi Keskusta-alue kehittyä rajoitetummin. Pysäköintipaikkojen tarve keskustassa vähenee – keskitettyjen pysäköintilaitosten rakentaminen tyrehtyy Raideliikenteen (ml. raitiotie) investoinnit voivat tyrehtyä Katujen ja pysäköintijärjestelmän kehittäminen tapahtuu oletettua suppeammalla alueella 	<ul style="list-style-type: none"> Suuret infrainvestoinnit keskustassa eivät toteudu ja vievät pohjaa pois LJS:n tavoitteilta, jotka perustuvat pitkälti maanalaisen pysäköintijärjestelmän kehittämiseen Raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä toteutuu suunniteltua suppeampana, minkä myötä bussiliikenteen rooli on merkittävä. Samalla menetetään raitiotiejärjestelmän mahdollistamat muutokset mm. Hämeenkadulla sekä Rautatieasemalla.

8

JATKOSUUNNITTELU

JATKOSUUNNITTELU

JATKOSUUNNITTELUN OHJELMOINTI

Ydinkeskustan katujen jäsentelyn vaihtoehdot toimivat jatkosuunnittelun pohjana. Valittava vaihtoehto tarkentuu jatkosuunnittelussa. **Tarkemmat katukohtaiset kuvaukset on esitetty sivuilla 47-49.**

Toteuttaminen kytketään osaksi muuta kaupunkikehitystä.

Keskustan katuverkon kehittäminen jatkuu katu- tai aluekohtaisina yleissuunnitelmina. Yleissuunnitelmien yhteydessä käydään aktiivista vuoropuhelua keskustan liike-elämän, asukkaiden ja päätöksentekijöiden kanssa. Vuoropuheluun esitetään perustettavaksi keskustafoorumi, johon kutsutaan sidosryhmät osallisiksi.

Käynnissä olevat merkittävimmät suunnitelmat

- Hatanpään valtatie (Pirkkalan raitiotien osuus)
- Hämpin parkin ajoyhteys Viinikankadulla
- Puutarhakatu
- Patosilta ja Valssipadonraitti
- Ratapihankatu
- Rautatienkatu

Yleissuunnittelun ohjelmointi (seuraavat 3 vuotta)

2025

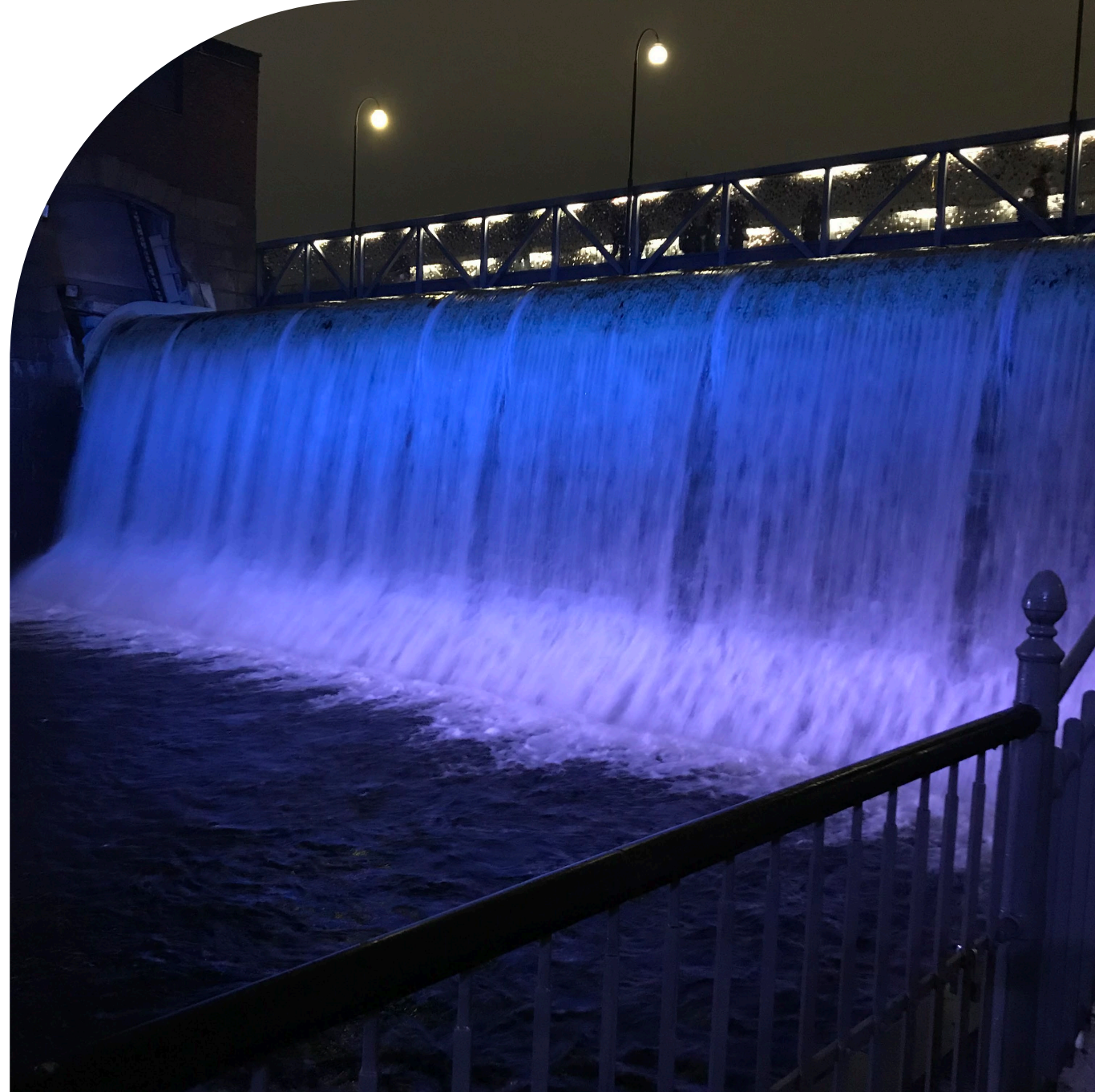
- Hallituskadun yleissuunnitelma
- Ratinan suvannon uusi pyöräliikenteen ja jalankulun silta

2026

- Tuomiokirkonkadun ja Kyttälän muiden katujen alueellinen yleissuunnitelma
- Kuninkaankadun alueellinen yleissuunnitelma välillä Hämeenkatu - Satakunnankatu
- Linja-autoasema

2027

- Aleksis Kiven kadun alueellinen yleissuunnitelma välillä Hämeenkatu - Laukontori



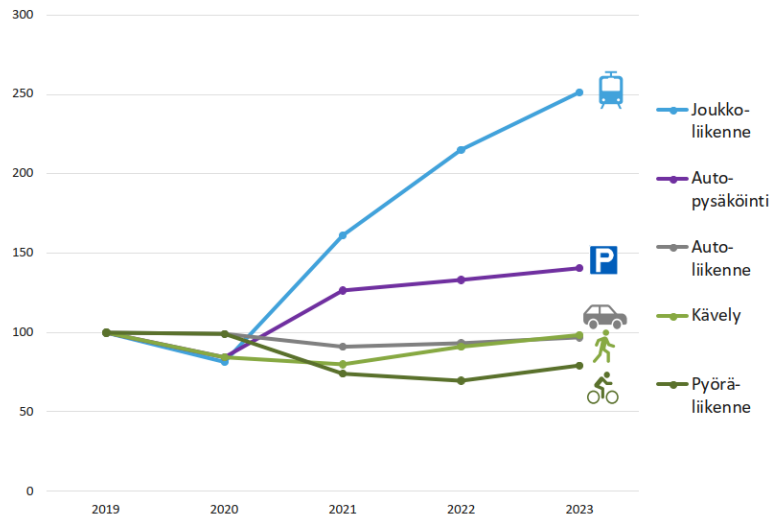
JATKOSUUNNITTELU

SEURANTA

Liikennejärjestelmän toteutumista seurataan liikenne-toimikunnassa vuosittain. Tämän suunnitelman tavoitteita ja niiden pohjalta muodostettuja seurantamittareita voidaan hyödyntää toteutumisen seurannassa.

Lähtötilanteena pidetään vuotta 2024. Lähtötilannetta arvioidaan liikennevaloasteikolla, mikäli numeerista tietoa ei ole saatavissa. Ensimmäinen varsinainen arviointi tehdään vuonna 2025, jolloin myös seurantamittarit tarkentuvat.

Tampereen keskustan liikkumis- ja pysäköinti-indeksit
(vuosi 2019=100)



Keskustan asiointitutkimus 2024

Tavoitekokonaisuus	Seurantamittari	Lähde
Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla	Kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen tai kävelyn pääreittien toteutuminen	Laadullinen arviointi
	Kävelijöiden osuus keskustan kokonaisostovoimasta	Keskustan asiointitutkimus
	Tyytyväisyys ydinkeskustan kehittämiseen	Uusi mittari
Keskusta on seudullisen joukkoliikennejärjestelmän sydän	Ratahankkeiden sekä solmupisteisiin tai vaihtopysäkkeihin liittyvien toimenpiteiden toteutuminen	Laadullinen arviointi Lähijunamatkustajien määrän kehitys (Nysse)
	Joukkoliikennematkustajien tyytyväisyys Tyytyväisyys joukkoliikenteen toimivuuteen	Nyssen ja TRO:n asiakastutkimukset Liikennebarometri
Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkuen	Pyöräliikenteen pääreittien tavoiteverkon laatutason mukaan rakentuneet kilometrit (km) ja osuus (%) keskustan alueella	Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman seurantamittarin sovellus
	Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla (km)	Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman seurantamittarin sovellus
	Pyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen määrä keskustassa (kadunvarsi/keskitetty pyöräpysäköinti)	Uusi mittari
Autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua	Autoliikenteen sujuvuus keskustassa Tyytyväisyys autoliikenteen olosuhteisiin keskustaan saavuttaessa	Sujuvuusraportti Liikennebarometri
Keskustan pysäköintiä hallitaan kokonaisvaltaisesti	Pysäköinnin määrä keskustassa	Keskustan pysäköinti-indeksi
	Pysäköinnin älyratkaisujen kehittäminen	Laadullinen arviointi
	Lastauspaikkojen toteuttaminen	Laadullinen arviointi

Liitteet

LIITTEET

LIITE 1 Kunkun parkin vaikutukset ajoneuvoliikenteen toimivuuteen, WSP 9.4.2024

LIITE 2 LJS Keskustan katuverkko, liikenteen toimivuusvaikutukset, WSP 9.4.2024
(Hallituskatu on molemmissa tutkituissa vaihtoehdoissa 1-suuntainen)

LIITE 3 Luettelo hankkeessa mukana olleista sidosryhmistä

Muut taustamateriaalit

[Pohjoismaiset esimerkkikohteet](#)

[Katutilakyselyn tulosraportti](#)

[Katutilatyöpajan muistio 19.9.2023](#)

[Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman verkkokysely, tulosraportti 2023](#)

[Keskustan liikennejärjestelmäsuunnittelun verkkotyöpajan muistio 9.5.2023](#)

[Keskustan liikennejärjestelmän suunnittelun työpajan muistio 8.2.2023](#)


[Keskustan joukkoliikenneterminaalit](#)

[Tampereen liikenteen tulevaisuuden skenaariot \(2022\)](#)

[Tampereen pysäköinninopastuksen kehittäminen ja laajentaminen](#)

SANASTO

- **Hubi** on liikenteellinen keskus, jossa useat eri kulkumuodot yhdistyvät. Hubeilla on vahva julkinen liikenne ja suuret, säännölliset kävijämäärät.
- **Kaupunkilogistiikka** on erilaisten tavaroiden ja materiaalien jakelua ja keräilyä yrityksille ja kotitalouksille kaupunkiympäristössä.
- **Kulikutapaosuus** on eri liikkumismuodoilla (kävely, pyöräily, henkilöauto, julkiset liikennevälineet) tehtyjen matkojen osuus (%) joko matkojen määrästä (kpl) tai suoritteesta (km).
- **Matkaketju** on eri kulkumuotojen yhdistämistä kokonaisuudeksi, jossa kulkutavan vaihto on sujuvaa.
- **Mikroliikkumisella** tarkoitetaan kokoelmaa pieniä, yleensä kevyitä kulkuvälineitä, kuten polkupyöriä ja sähköpotkulautoja.
- **Runkolinjalla** tarkoitetaan joukkoliikenteen linjaa, jolla on paljon matkustajia, tavanomaista tiheämpi vuoroväli ja erilaisia joukkoliikennettä nopeuttavia ratkaisuja.
- **Seudullinen pääväylä** palvelee seudullista ja kaupungin sisäistä liikennettä kaupungin eri alueiden välillä. Nopeusrajoitus väylällä on 50-60 km/h. Uusia tonttiliittymiä tai pysäköintiä väylällä ei sallita. Pyöräliikenne tapahtuu omalla väylällä. Liikenteen nopeus ja sujuvuus, katujen selkeys sekä tekninen laatu ovat tärkeitä.
- **Pääkokoojakatu** on kaupungin osa-alueen sisäistä liikennettä ja alueen yhteyksiä päätieverkkoon palveleva katu, jolta pitkämatkainen liikenne pyritään poistamaan ja jonka nopeusrajoitus on yleensä 40–50 km/h. Linja-autopysäkit suunnitellaan levennyksinä ja kävely- ja pyöräliikenne tapahtuu omalla väylällä.
- **Paikallinen kokoojakatu** on kaupunginosan sisäistä liikennettä palveleva katu, joka yhdistää tonttikadut seudullisiin pääväyliin tai pääkokoojakatuihin ja jonka nopeusrajoitus on yleensä 30–40 km/h. Mitoitus perustuu ympäristöön sekä liikenneturvallisuuteen. Normaaliähtökohtana on katu, jolla rakenteellisin keinoin pidetään nopeudet suunnitellulla tasolla.
- **Tavoiteverkko** linjaa liikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä ja antaa suosituksia tavoitteellisista liikennejärjestelyistä mm. kävely- ja pyöräilyreittien osalta.
- **Tonttikatu** palvelee alimman tason katuyhteytenä ja liikennemäärät ovat vähäisiä. Lisäksi alhainen nopeustaso mahdollistaa eri kulkumuotojen turvallisen yhteiselon samassa tilassa. Nopeusrajoitus tonttikaduilla on yleensä 30–40 km/h poislukien teollisuusalueet. Linja-autopysäkit suunnitellaan joko hidastepysäkkeinä tai ajoratapysäkkeinä. Pyöräliikenne tapahtuu ajoradalla ja jalankulku joko jalkakäytävällä tai ajoradalla. Mitoitukset perustuvat liikenneturvallisuuteen ja ympäristön viihtyisyyteen.
- **Velvoitepaikka** on asemakaavassa määrätty pysäköintipaikan rakentamisvelvoite, joka määräytyy kerrosneliömetrien määrän mukaan.
- **Älyliikenne** on sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista älykkäästi tieto- ja viestintätekniikan avulla.



LIITE 1:
Kunkunparkin
vaikutukset
ajoneuvoliikenteen
toimivuuteen

9.4.2024

Työn lähtökohdat

Tässä työssä on tarkasteltu, miten Kunkunparkki ja siihen liittyvien maanalaisten yhteyksien toteuttaminen vaikuttaa ajoneuvoliikenteen liikennevirtoihin, toimivuuteen ja saavutettavuuteen keskustassa.

Tampereen keskustasta on aikaisemmin laadittu ajoneuvoliikenteen toimivuuden tarkasteluun tarkoitettu Dynameq-simulointimalli, jota käytettiin Kunkunparkin ja maanalaisten yhteyksien liikennevaikutusten arviointiin. Malli on laadittu vuoden 2022 ja vuoden 2040 verkkokuvausten ja liikenne-ennusteiden perusteella. Liikenne-ennuste huomioi koko Tampereen seudun maankäytön kasvun ja Tampereen kaupungissa yleiskaavan mukaisen maankäytön vuoteen 2040.

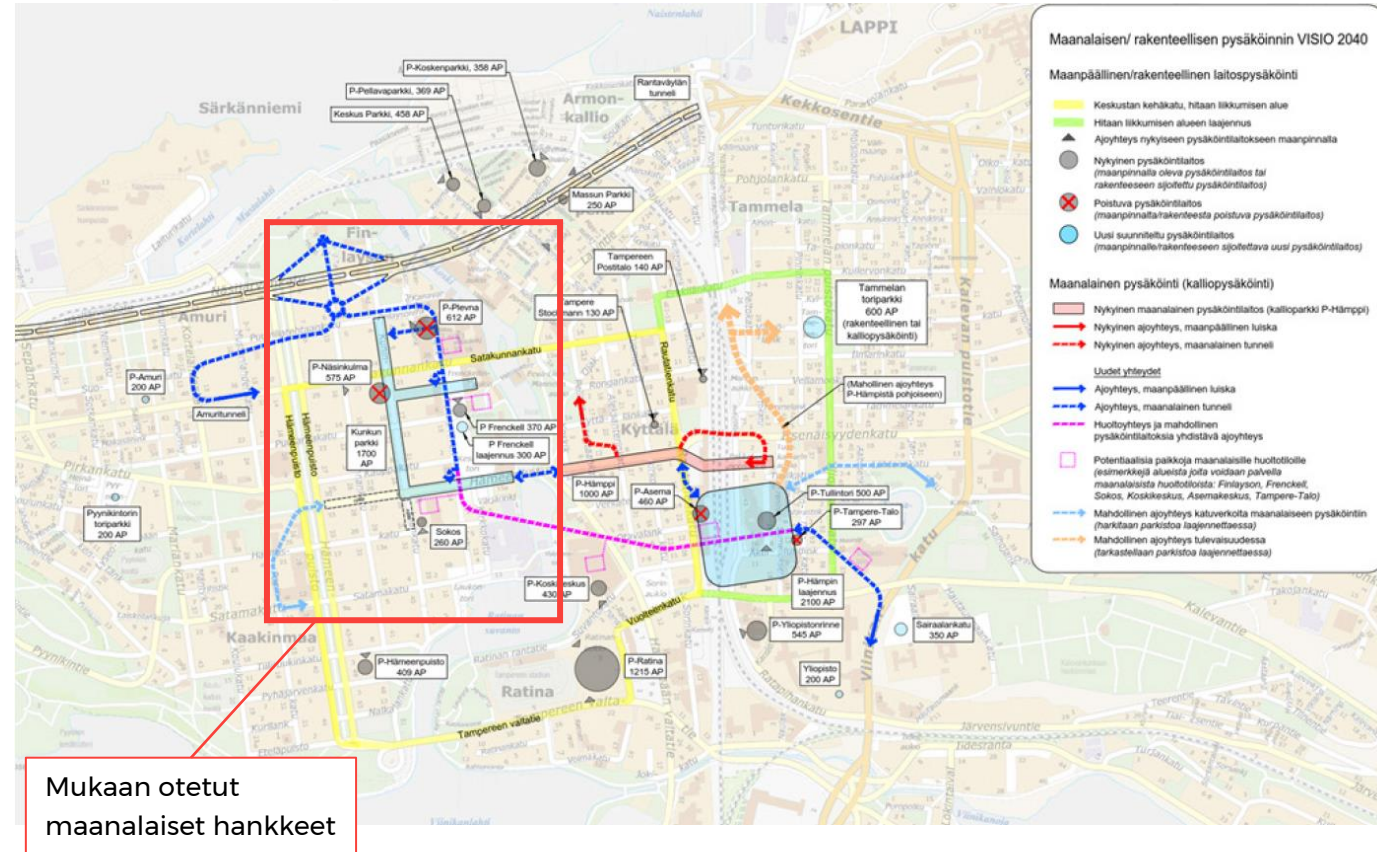
Työn on laatinut WSP Finland Oy:ssä Samuli Kyytsönen, Riku Nevala, Abdulrahman Al-Metwali. Tilaajana on Tampereen kaupunki ja työtä on ohjannut Ari Vandell, Katja Seimelä, ja Timo Seimelä

Liikenneverkon muutokset

Vertailuvaihtoehto (Ei kunkunparkkia -skenaario):
 2040 perusverkossa on mukana P-Hämpin laajennus ja uusi ajoyhteys pysäköintiin Viinikankadulta. Muita maanalaisia pysäköintiyhteyksiä ei ole mukana.

Hankevaihtoehto (Kunkunparkki -skenaario):
 Tarkastellussa skenaariossa vertailuvaihtoehtoon on lisätty Kunkunparkki (1700 autopaikka), maanalainen ajoyhteys Rantatunnelista Kunkunparkkiin, ajoyhteys Kuninkaankadulta Kunkunparkkiin sekä ajoyhteys P-Hämpistä Kunkunparkkiin Tammerkosken ali. Amuritunnelia ei ole tarkastelussa mukana.

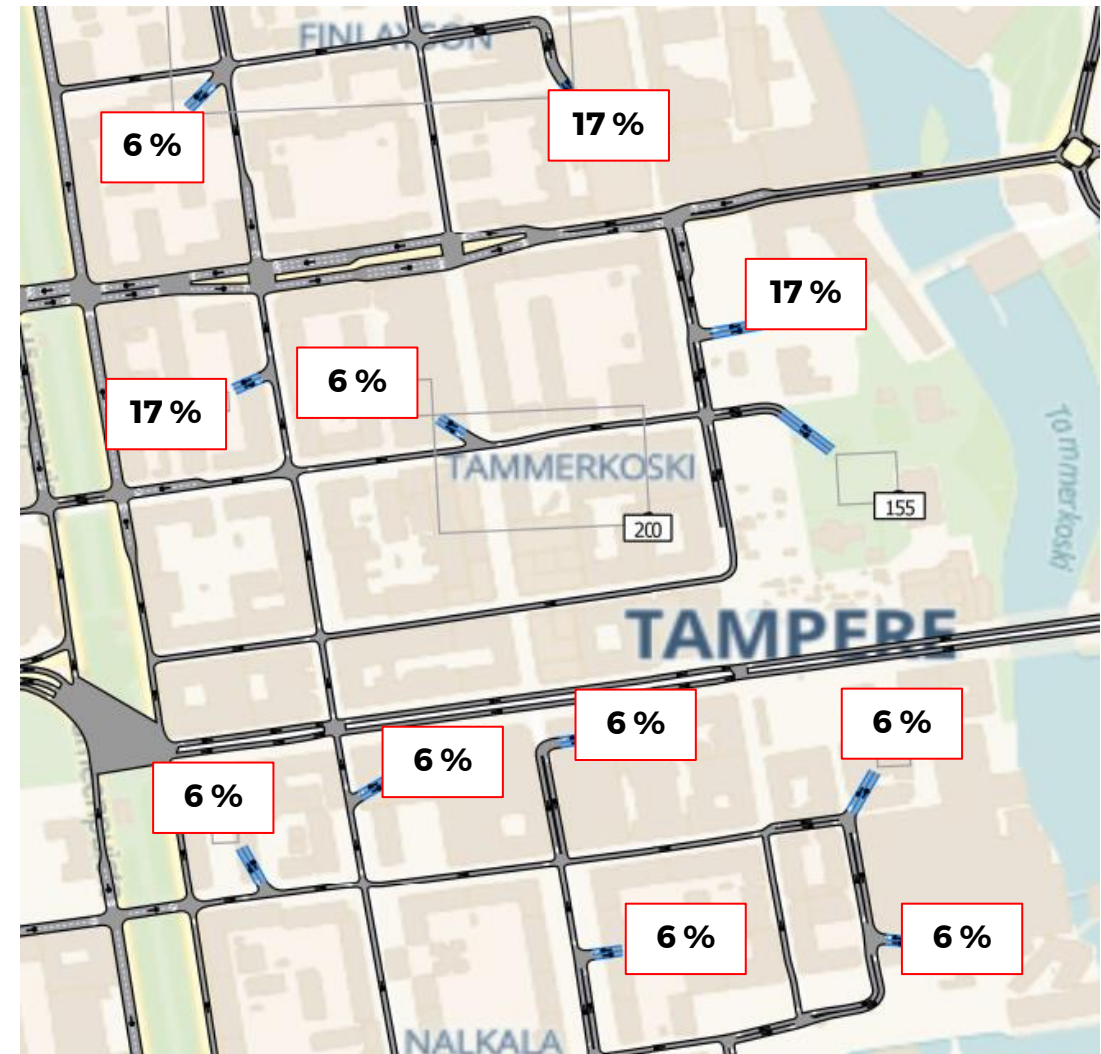
Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelma 2040



Muutokset matkatuotoksiin

Vuodelle 2040 laaditun liikenne-ennusteen (Sitowise 2022) Kunkunparkin matkatuotos iltahuipputunnissa on 510 lähtevää ajoneuvoa ja 360 saapuvaa ajoneuvoa. Tämä matkatuotos on siirretty katutason aluesyötöiltä Kunkunparkkiin oheisen kuvan mukaisesti.

Eniten liikenteen arvioitiin siirtyvän Frenckellin, Plevnan ja Näsinkulman alueilta. Muuten liikenne siirtyy tasaisesti Tammerkosken länsipuolisilta aluesyötöiltä.



Kunkunparkkiin siirtyvä liikenne

6 %: Siirtyy 30 lähtevää, 20 saapuvaa ajoneuvoa
 17 %: Siirtyy 90 lähtevää, 60 saapuvaa ajoneuvoa

Liikennemäärät - Ei Kunkunparkkia



2040 'Ei Kunkunparkkia' mallinnus

Liikennemäärä (ajon / h)

— Liikennemäärä

Liikennemäärät - Kunkunparkki



Muutokset liikennevirroissa

Tampellan alueen läpiajoliikenne vähenee, kun maanalaiset P-yhteydet Rantatunneliin toteutuvat.

Merkittävin liikennevirta siirtyy Paasikivenkadulta Rantatunneliin.

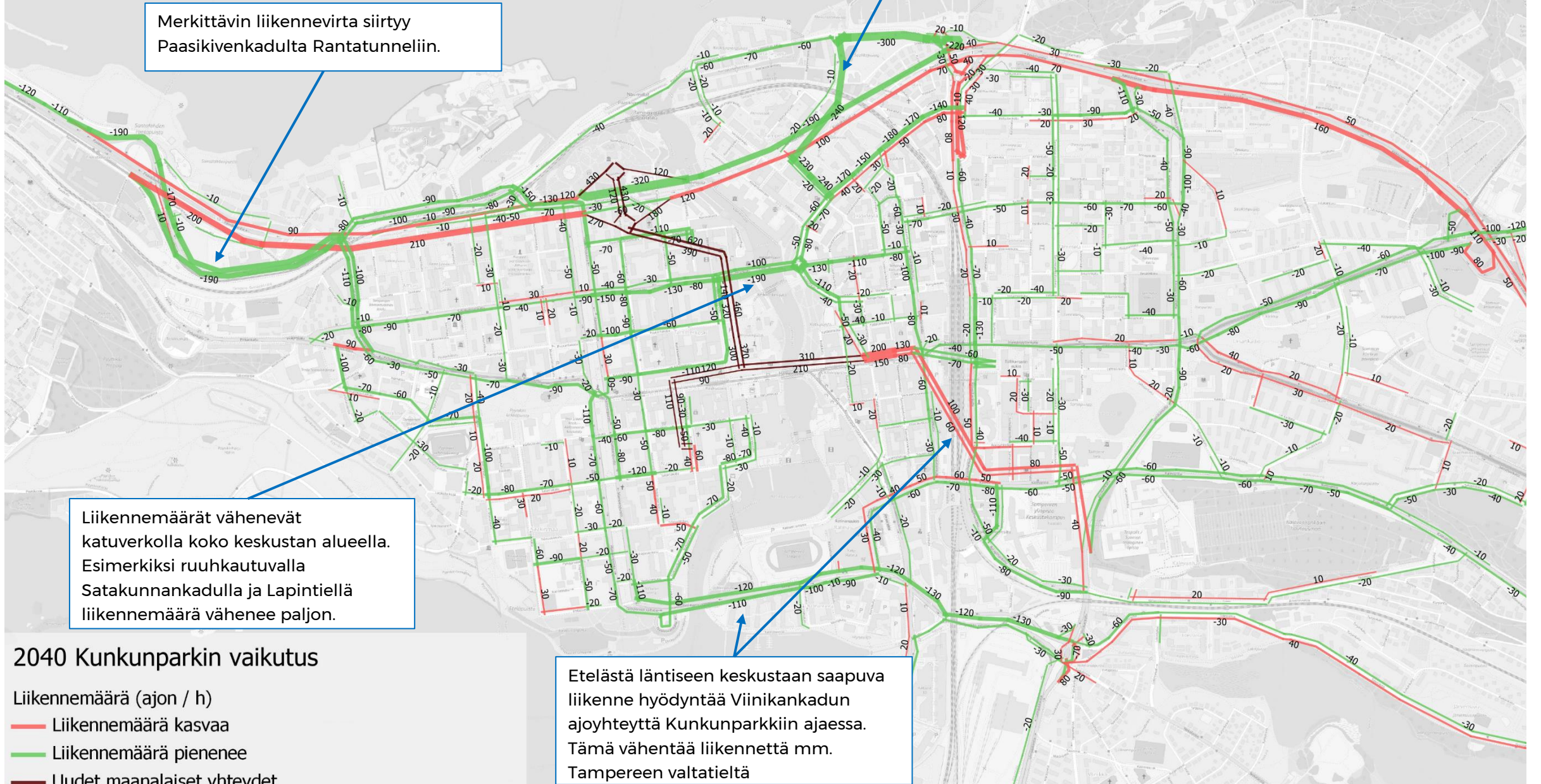
Liikennemäärät vähenevät katuverkolla koko keskustan alueella. Esimerkiksi ruuhkautuvalla Satakunnankadulla ja Lapintiellä liikennemäärä vähenee paljon.

Etelästä läntiseen keskustaan saapuva liikenne hyödyntää Viinikankadun ajoyhteyttä Kunkunparkkiin ajaessa. Tämä vähentää liikennettä mm. Tampereen valtatieltä

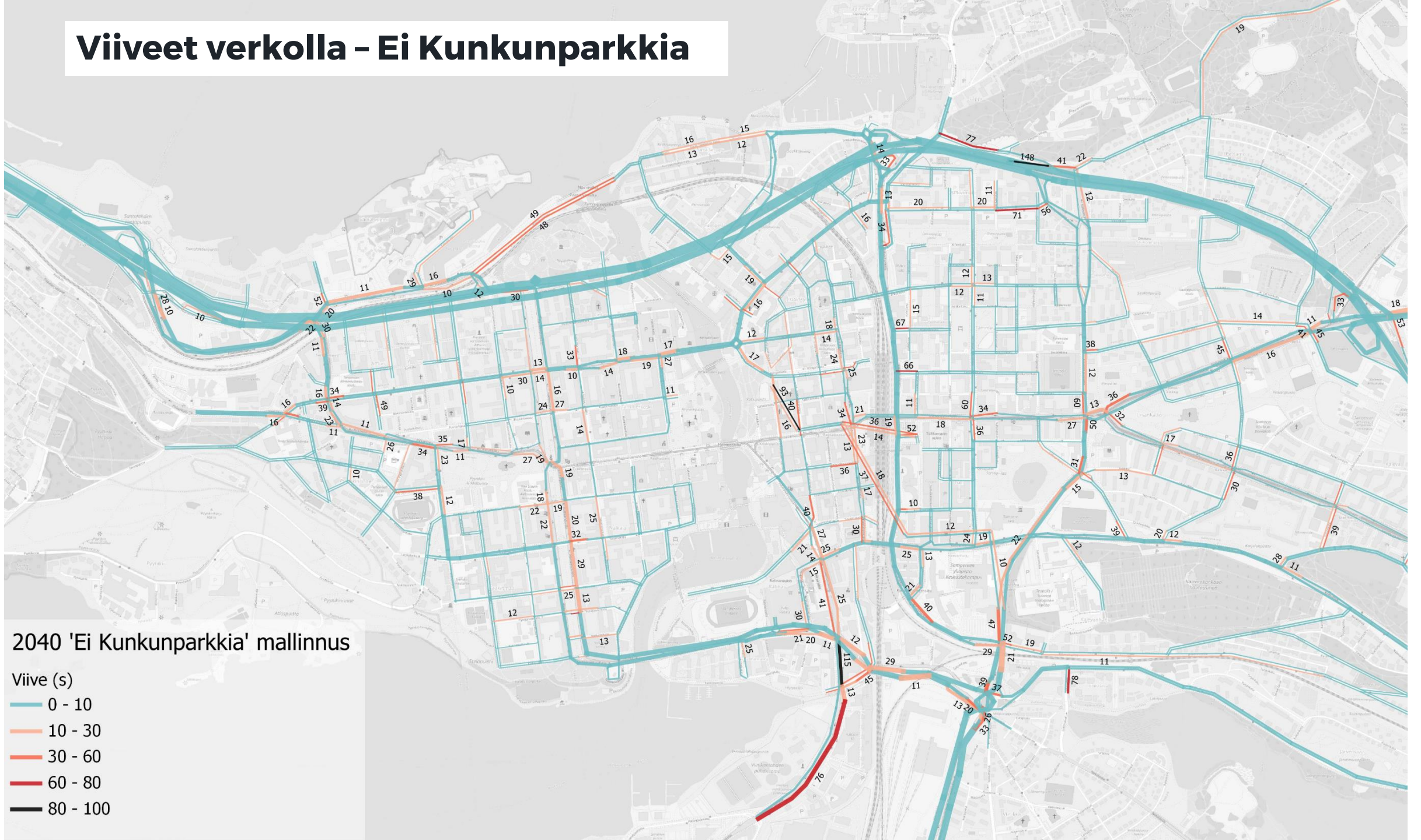
2040 Kunkunparkin vaikutus

Liikennemäärä (ajon / h)

- Liikennemäärä kasvaa
- Liikennemäärä pienenee
- Uudet maanalaiset yhteydet



Viiveet verkolla - Ei Kunkunparkkia



Viiveet verkolla - Kunkunparkki

Viiveet pienenevät Hämeenpuiston ja Hämeenkadun risteyksissä liikennemäärien vähentyessä.

P-Hämpin ulosajojen ruuhkat vähentyvät Kunkunparkin myötä

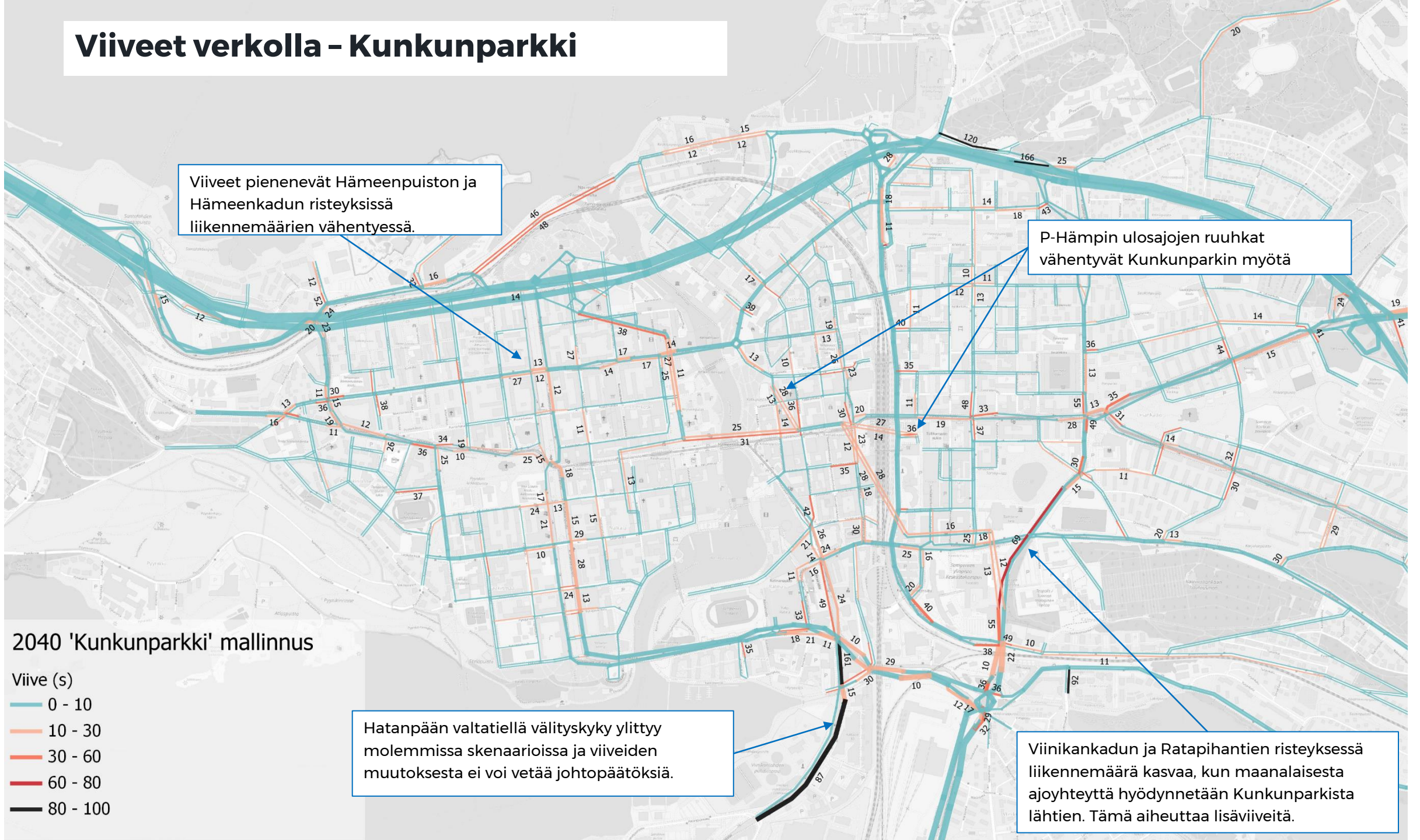
Hatanpään valtatiellä välityskyky ylittyy molemmissa skenaarioissa ja viiveiden muutoksesta ei voi vetää johtopäätöksiä.

Viinikankadun ja Ratapihantien risteyksessä liikennemäärä kasvaa, kun maanalaisesta ajoyhteyttä hyödynnetään Kunkunparkista lähtien. Tämä aiheuttaa lisäviiveitä.

2040 'Kunkunparkki' mallinnus

Viive (s)

- 0 - 10
- 10 - 30
- 30 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100

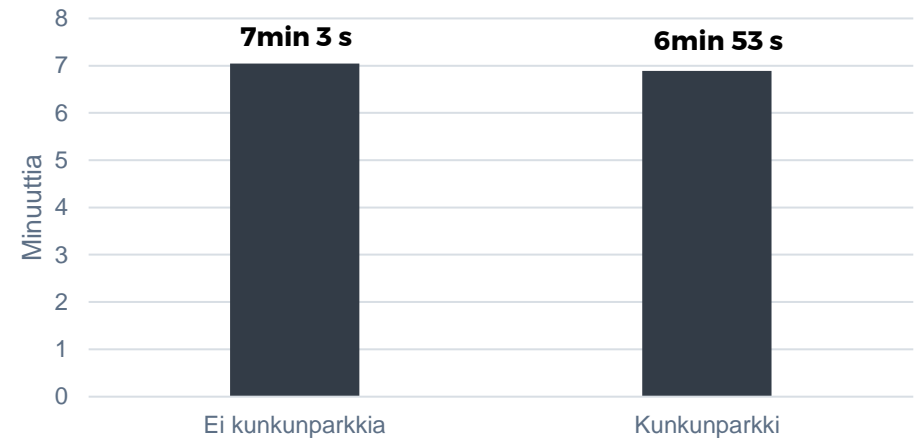


Matka-ajan muutos

Kunkunparkin myötä keskustassa tehtyä ajoneuvomatkaa kohden matka-aika pienenee iltahuipputunnissa noin 10 sekuntia eli 2-3 %. Muutos johtuu kahdesta tekijästä: Matkat ovat lyhyempiä maanalaisia yhteyksiä pitkin ja verkon ruuhkaisuus maanpäällisellä verkolla pienenee. Iltaruuhkatunnin autoliikenteen kokonaismatka-ajan kertymä on n. 70 tuntia pienempi Kunkunparkin myötä.

Kuvattu ero huomioi kaikki mallialueella tehtävät matkat, mutta suurimmalla osalla matkoista matka-aika ei juurikaan muutu. Tietyillä yhteysväleillä muutokset ovat huomattavasti suurempia. Seuraavaksi on tarkasteltu läntisen ydinkeskustan saavutettavuutta tarkemmin, sillä siellä muutokset ovat suurimmat.

Matka-aika keskimäärin matkaa kohden (IHT)

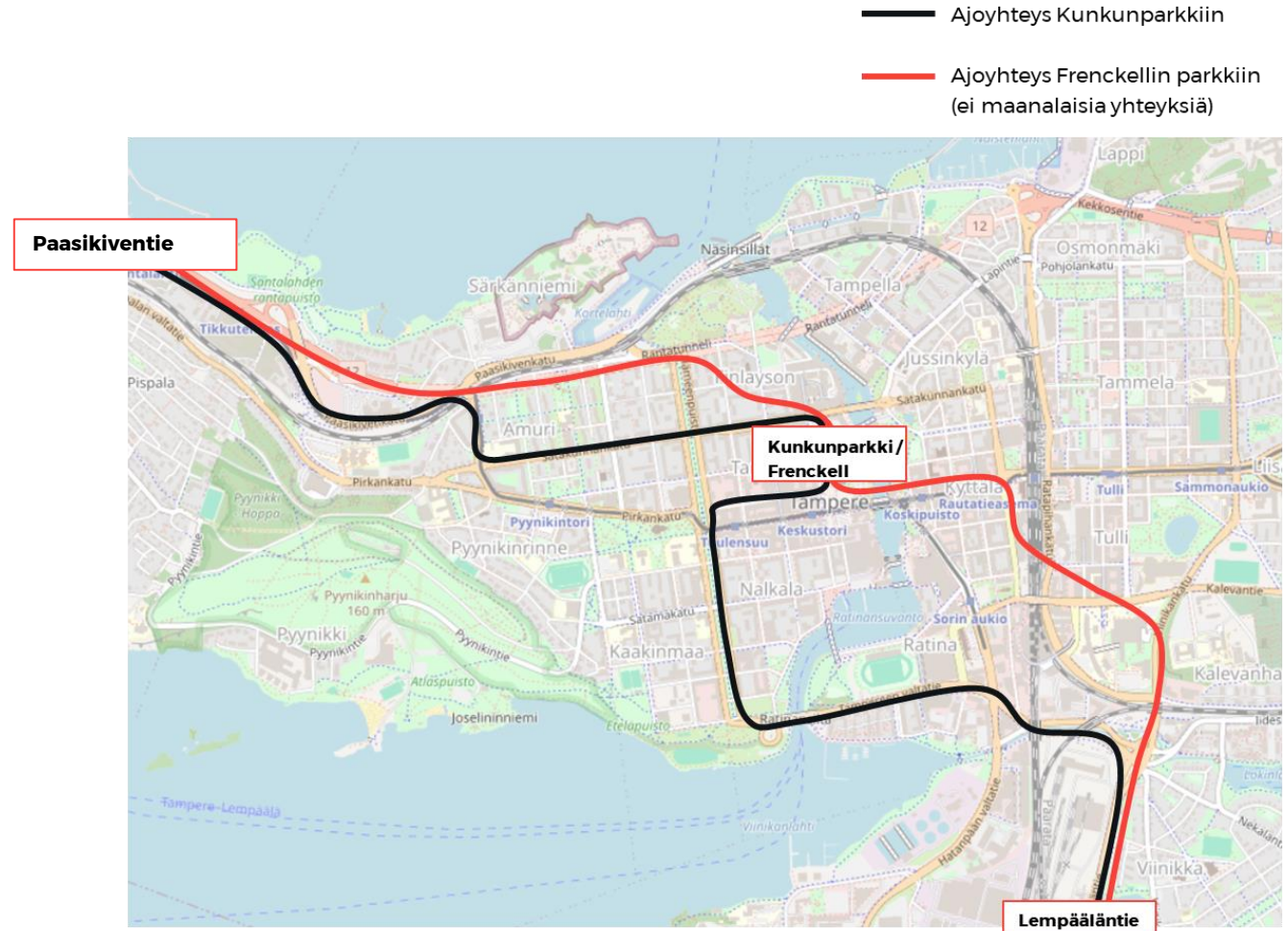


Huomioitavaa

Kokonaismatka-ajan arvioinnissa on epävarmuuksia, sillä Dynameq-malli ruuhkautuu voimakkaasti Teiskontiellä, ja alueella kokonaisviiveet ja ”läpi pääsevien autojen” määrät muuttuvat todella herkästi malliajojen välillä. Tämä heijastuu osittain koko verkon liikennemääriin. Koko verkon matka-ajat on arvioitu ilman Teiskontien viiveitä.

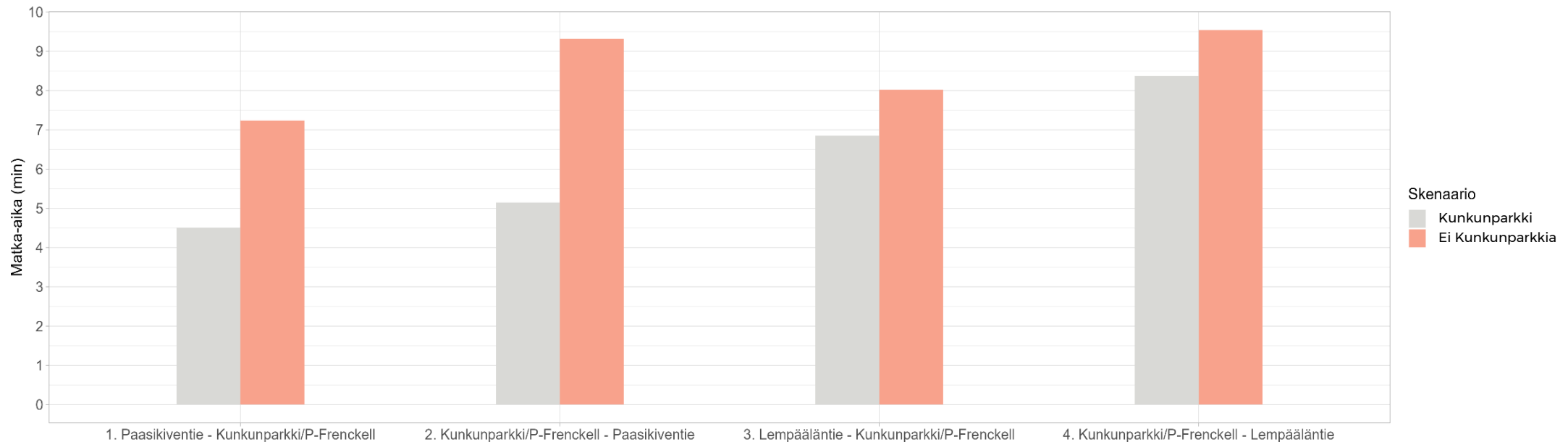
Läntisen keskustan saavutettavuus henkilöautolla

Matka-aikoja tutkittiin Paasikiventieltä ja Lempääläntieltä keskustaan joko Frenckellin parkkiin (yksi Kunkunparkin vaihtoehdoista P-laitoksista skenaariossa ilman Kunkunparkkia) tai Kunkunparkkiin (Kunkunparkki -skenaario). Reitit skenaarioissa on esitetty kuvassa.



Läntisen keskustan saavutettavuus henkilöautolla

Maanalaiset ajoyhteydet helpottavat pääsyä ja nopeuttavat ajoaikaa keskustan pysäköintilaitoksiin. Paasikiventieltä Kunkunparkkiin tai vastakkaiseen suuntaan ajaa noin 3-4 minuuttia nopeammin kuin P-Frenckelliin, jos maanalaisia yhteyksiä ei ole toteutettu. Lempääläntieltä saavuttaessa Kunkunparkki saavutetaan noin minuuttia nopeammin kuin Frenckellin parkki ilman maanalaisia yhteyksiä.



Johtopäätökset

Kunkunparkin ja siihen kytkeytyvien maanalaisten yhteyksien toteutuessa keskustan palvelut ja pysäköinti ovat helpommin saavutettavissa henkilöautolla.

- Tarkastelussa ei ole huomioitu kulkumuotosiirtymiä, matkan määräraikan valinnan muutoksia tai pysäköinnin hinnoittelua. Ajoneuvoliikenteen kokonaismatkamäärä on molemmissa tarkasteluissa sama. Keskustan pysäköinnin parempi saavutettavuus voi lisätä autonkäyttöä keskustaan suuntautuvilla matkoilla ja myös osittain korvata muilla kulkumuodoilla tehtäviä matkoja.

Keskustaan henkilöautolla saapuvat kuormittavat vähemmän maanpäällisiä katuja maanalaisten yhteyksien toteutuessa.


- Tämä parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuotojen kehittämisen edellytyksiä keskustassa, kun katuverkolta voidaan varata tilaa muilla kulkumuodoille.

Ajoneuvoliikennemäärät vähenevät keskustan kehällä. Liikennemäärien lasku on suurta esimerkiksi Satakunnankadulla, Lapintiellä, Hämeenpuistossa, Tampereen valtatiellä, Naistenlahdenkadulla ja Ratapihankadulla.

- Lisäksi läpiajopaine alemmalla katuverkolla pienenee kuten Tampellassa.

Liikenteen simulointien visuaalisen arvioinnin perusteella liikenteen sujuvuus paranee läntisellä katuverkolla mm. Puutarhankadulla, Hämeenpuistossa, Aleksis Kiven kadulla ja keskustan itäpuolella Ratapihankadulla. P-Hämpin maanalaista ajoyhteyttä keskustan länsipuolen pysäköintiin käytetään Viinikankadulta asti. Tämä liikenne siirtyy mm. Tampereen valtatieä, mikä voi vähentää ruuhkia keskustan eteläosissa. Esimerkiksi Hatanpään valtatieen kuormittuneen risteuksen liikennemäärät vähenevät.

Kunkunparkin ja maanalaisten yhteyksien toteuttaminen vähentää liikennemääriä liikenteellisesti hankalissa kohteissa, mikä vähentää keskustan katuverkon häiriöherkkyyttä. Dynameq-tarkastelussa keskustan verkon välityskyky ei kuitenkaan vielä ylity, vaikka Kunkunparkkia ja maanalaisia pysäköintiyhteyksiä ei toteutettaisi.



LIITE 2: LJS Keskustan katuverkko Liikenteen toimivuusvaikutukset

9.4.2024 (26.8.2024 päivitetty liikenneverkon jäsentely)

WSP Finland Oy (Samuli Kyytsönen, Riku Nevala, Abdulrahman Al-Metwali)

Tilaaja: Tampereen kaupunki

Työn lähtökohdat

Tampereella on käynnissä keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on hahmoteltu keskustan katuverkon rakennetta ja pohdittu katujen roolia eri kulkumuotojen osalta.. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laatii Ramboll Oy.

Tässä työssä on tarkasteltu, miten keskustan katuverkon eri jäsentämisvaihtoehdot vaikuttavat autoliikenteeseen.

Tarkastelut on tehty Tampereen keskustan Dynameq-simulointimallilla vuoden 2040 iltaruuhkan liikennetilanteessa eri katuverkkovaihtoehdoille.

Työn on laatinut WSP Finland Oy:ssä Samuli Kyytsönen, Riku Nevala, Abdulrahman Al-Metwali. Tilaajana on Tampereen kaupunki ja työtä on ohjannut Ari Vandell, Katja Seimelä, ja Timo Seimelä.

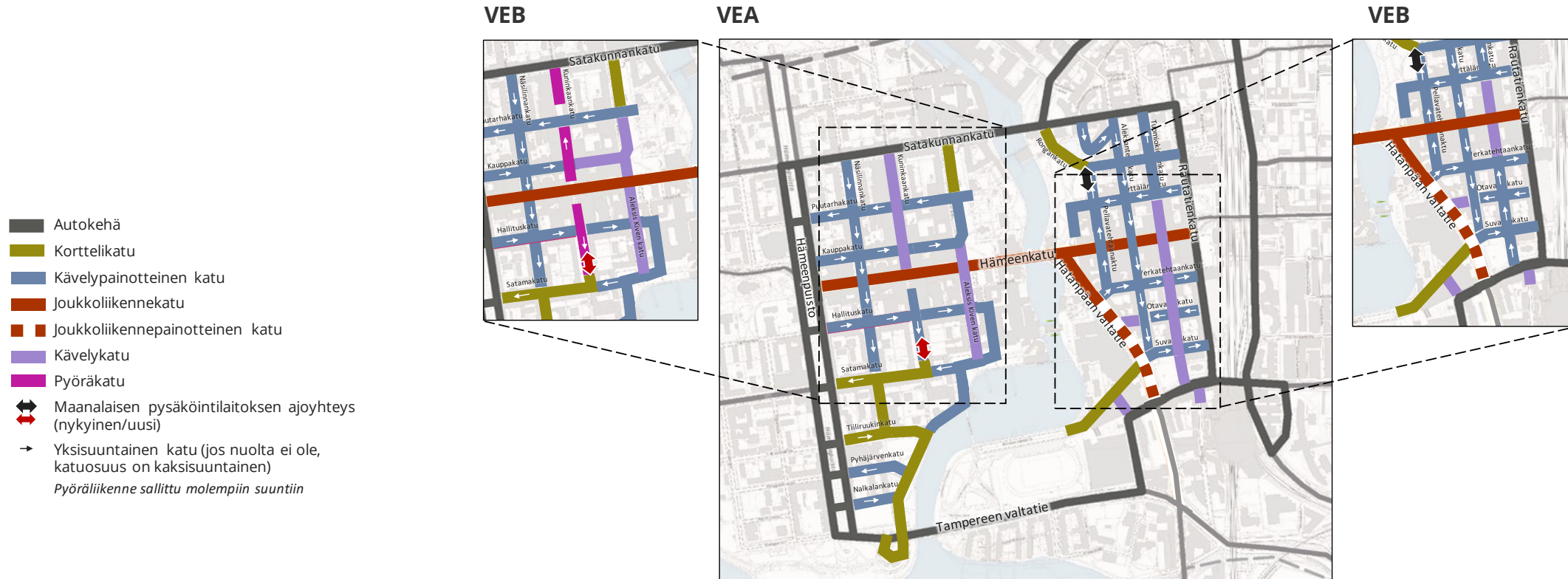
Keskustan katuverkko vaihtoehdot

Liikenneverkon jäsentely

Liikennejärjestelmätöissä on hahmoteltu kaksi erilaista keskustan katuverkko vaihtoehtoa (VEA ja VEB). Molemmissa vaihtoehdoissa Hämeenpuisto-Satakunnankatu-Rautatienkatu-Vuolteenkatu-Tampereen valtatie muodostavat autoliikennepainotteisen kehän.

Kehän sisällä kadut ovat pääosin joukkoliikenne- ja kävelypainotteisia sekä korttelien maankäyttöä palvelevia katuja.

Taustaoletuksena tarkasteluissa on pysäköintilaitosten laajennukset ja uuden maanalaiset yhteydet laitoksiin ja laitoksien välillä.



Keskustan katuverkko vaihtoehdot

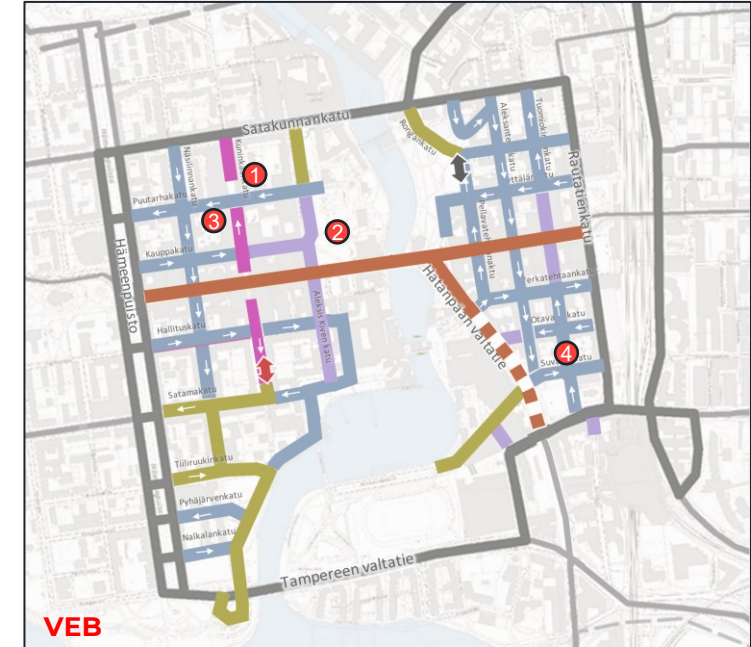
Liikenneverkon jäsentely

Katuverkko vaihtoehdojen merkittävimmät erot autoliikenteen osalta ovat:

1. VEA:ssa Kuninkaankatu on kävelykatu välillä Hämeenkatu-Satakunnankatu. VEB:ssä Kuninkaankatu on pyöräkatu, mutta läpiajoliikenne on estetty Hämeenkadulta ja Puutarhakadulta pohjoiseen.
2. VEB:ssä Kauppakadun itäpää ja Aleksis Kiven kadun väli Kauppakadulta Puutarhakadulle muuttuvat kävelykaduksi.
3. VEB:ssä Puutarhakatu on pyöräkatu.
4. Tuomiokirkonkatu on kokonaan kävelykatu Hämeenkadun eteläpuolella (myös välillä Verkatehtaankatu-Suvantokatu)

Tarkastelussa Dynameq-malliin on kuvattu autoliikenteen yhteyksien muutokset.

Kävelypainotteisilla kaduilla autoliikenteen ajonopeuksia laskevat mm. kadunvarsipysäköijät ja pyöräliikenne. Dynameq-malli ei suoraan mallinna kadunvarsipysäköinnin tai hitaammin ajavien pyöräilijöiden autoliikennettä hidastavaa vaikutusta. Dynameq-mallitarkastelussa ei-autoliikennepainotteisten katujen ruuhka-ajan hidastavaa vaikutusta on kuvattu laskemalla autoliikenteen tavoitteleva nopeustaso 15-20 km/h:ssa. Tämä ei tarkoita nopeusrajoituksen laskua, vaan pyrkii kuvaamaan mallissa katutyypin vaikutusta autoliikenteen nopeustasoon. Jos hidastavia elementtejä ei ole vallitsevassa tilanteessa olemassa, autoliikenne pystyy ajamaan nopeusrajoituksen mukaisella tasolla.



Työn aikana Puutarhakadun ratkaisuksi valittiin kaksisuuntainen pyörätie ja hidaskatuvaihtoehto. Muutoksella ei ole Dynameq-mallin tarkkuus huomioiden vaikutusta tuloksiin. Käytännössä pyöräliikenteen erottelu ajoneuvoliikenteestä voi hieman lisätä kadun houkuttelevuutta ajoneuvoliikenteelle, mutta liikennemäärän muutos olisi todennäköisesti pieni.

Liikennemäärät, iltaruuhka 2040



Liikennemäärät, iltaruuhka 2040



Liikennemäärät, iltaruuhka 2040

Liikennemäärämuutokset

Tammerkosken länsipuolella VEB:ssä liikennemäärä vähenee VEA:han verrattuna varsinkin Kauppakadulla ja Aleksis Kiven kadulla. Vastaavasti liikennepaine lisääntyy Satakunnankadulla ja Hämeenpuistossa Satakunnankadun ympäristössä.

Tammerkosken itäpuolella liikennepaine lisääntyy erityisesti Verkatehtaankadulla, Rongankadulla ja Rautatienkadulla.

VEB ohjaa autoliikennettä autokehälle voimakkaammin kuin VEA, mikä on katuverkon jäsentelyn tavoitteiden mukaista.

Autoliikenteen sujuvuuden kannalta merkittävimmät muutokset VEB:ssä ovat suuremmat liikennemäärät Rautatienkadulla Itsenäisyydenkadun ympäristössä sekä Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteyksessä, jotka ovat kuormittuneita jo nykyään.



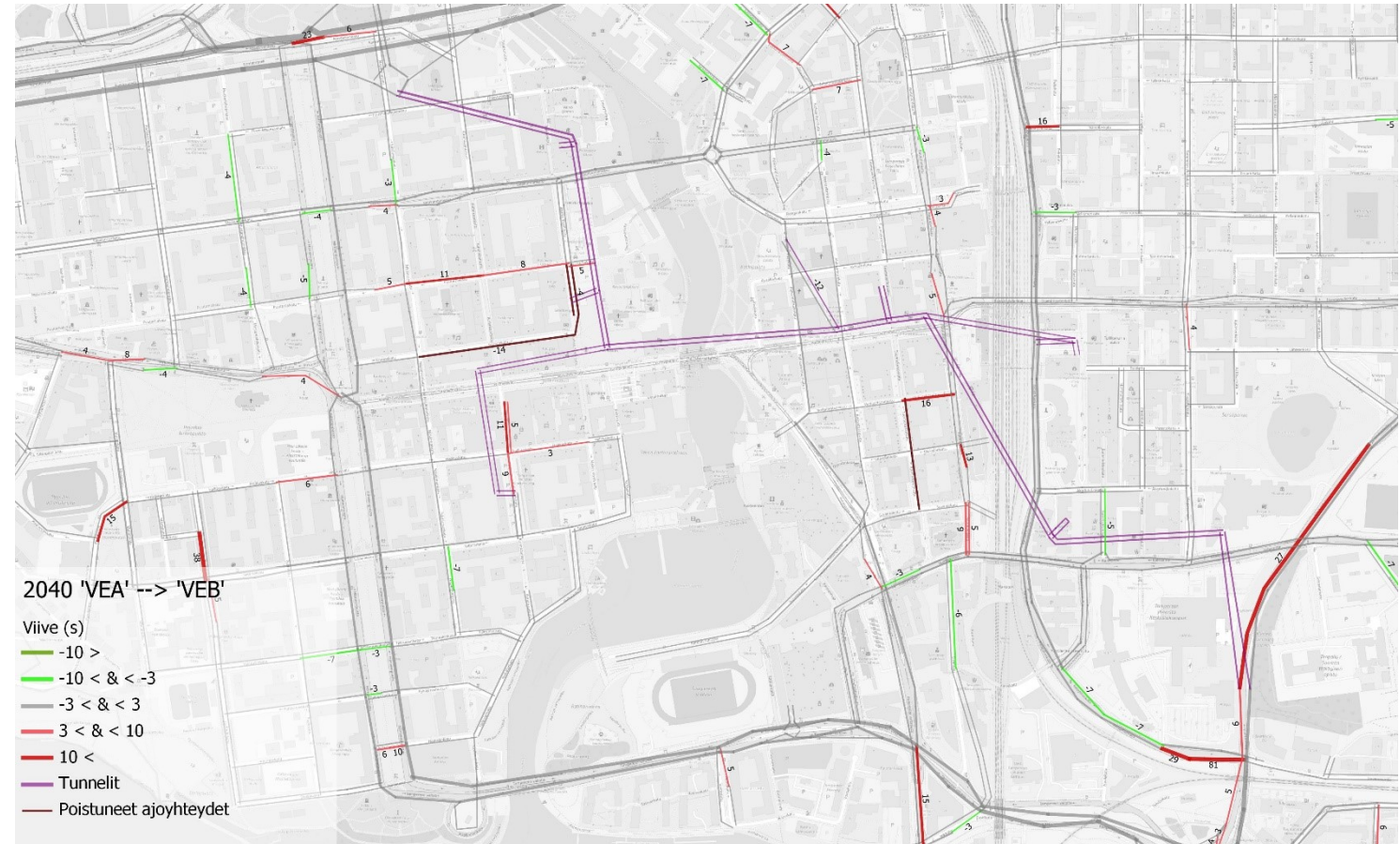
Luvut liikennemäärien erotus B - A

Liikenteen viivytysmuutokset, iltaruuhka 2040

VEB:ssä iltaruuhkatunnin autoliikenteen viivytyskertymä on noin 5 % (40-50 tuntia) suurempi kuin VEA:ssa.

Rautatienkadun liikennemäärien kasvaessa viiveet kasvavat Verkatehtaankadun, Itsenäisyydenkadun ja Sorinsillan risteyksissä. Muuten autokehällä viivytysmuutokset jäävät suhteellisen pieneksi.

Myös Puutarhankadulla ja Kuninkaankadulla viiveet kasvavat. Pääsoin muutokset viiveissä on kaikkiaan pieniä, ja Dynameq-mallille ominaisesti liikennevirtojen ja viiveiden muutokset heijastuvat laajemmin koko verkolle. Tämä johtuu Dynameq-mallin reitinvalinnasta. Tietyn katuosuuden sujuvuuden heikkeneminen ohjaa autoja laajemmin vaihtoehtoisille reiteille koko mallin alueella, mikä tasaa sujuvuusmuutoksia.



Yhteenveto

Verkollisella tasolla keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman katuverkkovaihtoehtojen A ja B autoliikenteen sujuvuuserot jäävät Dynameq-mallinnuksessa suhteellisen pieniksi. VEA on autoliikenteen näkökulmasta jonkin verran parempi. Keskustan katuverkolla autoliikenteen viivytykset ovat VEB:ssä kokonaisuutena noin 5 % suuremmat.

Dynameq-mallinnuksessa keskustan suunnittelualueella ei nouse esiin toimivuudeltaan kriittisiä kohteita kummassakaan vaihtoehdossa. Sujuvuudeltaan heikoimmat risteykset ovat ydinkeskustan ulkopuolella (Hatanpään vt ja Teiskontie TAYSin edustalla). Näihin keskustan katuverkkomuutoksilla ei ole vaikutusta.

VEB:ssä lisäriskitekijä voi kuitenkin todellisuudessa olla autoliikenteen paineen lisääntyminen Rautatienkadulla Verkatehtaankadun ja Rongankadun välillä sekä Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteyksessä. Molemmat ovat autoliikenteen sujuvuuden kannalta hankalia kohteita nykyään. Toisaalta 2040 tarkastelussa liikenneverkko ei ole täysin vertailukelpoinen nykytilaan nähden mm. maanalaisten pysäköintijärjestelyjen vuoksi. Pidemmällä aikavälillä vaihtoehtojen eroja tasaavat myös katuverkon laajemmat reittimuutokset, kun autoilijat sopeutuvat uuteen liikennetilanteeseen.

Valtuustoryhmien puheenjohtajat

Kokoomus
SDP
Vihreät
Perussuomalaiset
Vasemmistoliitto
Keskusta
Kristillisdemokraatit
RKP

Kulkumuodot

Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
Linja-autoliitto
Tampereen polkupyöräilijät ry
Tampereen Raitiotie Oy
Tampereen Taksiautoilijat ry
VR-Yhtymä Oyj

Viranomaistahot

Pirkanmaan liitto
Pirkanmaan Pelastuslaitos
Sisä-Suomen Poliisilaitos
Tampereen seutu
Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne
Pirkanmaan hyvinvointialue

Muut järjestöt

Kanta-Tampellan asukasyhdistys ry
Pirkanmaan Kiinteistöliitto
Tampereen omakotiyhdistysten keskusjärjestö ry
Tampereen Tammelalaiset ry
Tampereen urheiluseurojen seuraparlamentti
Urbaani Tampere ry

Elinkeinoelämä

Business Tampere
Finnpark Oy
Pirkanmaan Yrittäjät ry
Tammerkosken Yrittäjät ry
Tampere Tunnetuksi ry
Tampereen Kauppakamari
Tampereen Torikauppiasyhdistys ry

Väestöryhmät

Tampereen lasten parlamentti
Tampereen nuorisovaltuusto
Suomen Lukiolaisten Liitto ry, Pirkanmaan lukiolaiset
Tampereen ammattikorkeakoulun opiskelijakunta Tamko
Tampereen yliopiston ylioppilaskunta TREY
Tampereen vanhusneuvosto
Tampereen vammaisneuvosto
Tampereen vanhemmat ry