

Tampella

Tampereen kaupunki

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Tilannekatsaus

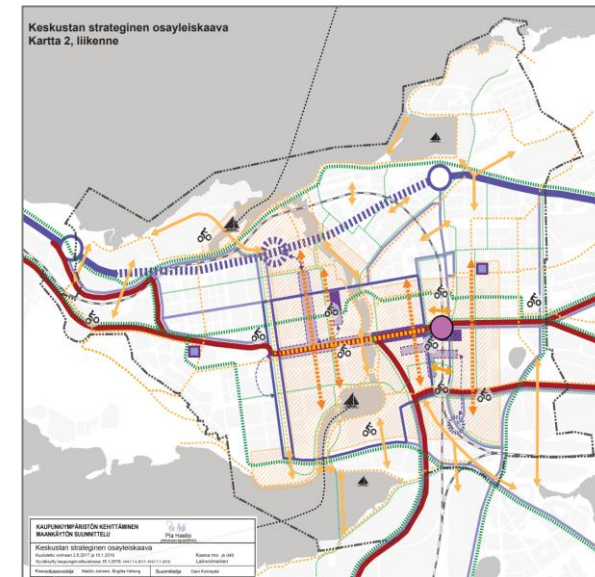
Kaupunginhallituksen kehittämiskokous 27.11.2023

Lähtökohdat

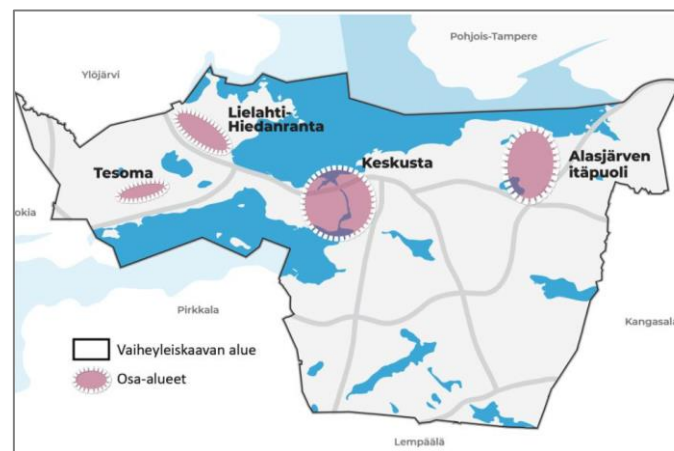
- Keskusta-alueen kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS) ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua noin seuraavat kymmenen vuotta. Suunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040. Tärkeässä osassa on myös hankkeiden vaiheistaminen kohti visiovuotta.
- LJS:n rinnalla tehdään **Tampereen kantakaupungin vaiheleiskaavan päivitystä**, jonka osana päivitetään **keskustan strateginen osayleiskaava**. Myös kaupungin **pysäköintipolitiikkaa** päivitetään samanaikaisesti liikennejärjestelmätyön kanssa.
- Merkittävänä taustatekijänä työssä on kaupungin ja kaupunkiseudun kasvu ja siihen varautuminen keskustassa (mm. tilanjako ahtaassa katutilassa). Myös hiilineutraalisuuden ja kestävä kehityksen tavoitteet ohjaavat voimakkaasti työtä. Työn yhtenä lähtökohtana on myös **keskustan kehittämisohjelma**.
- Työssä hyödynnetään ja kootaan yhteen olemassa olevat strategiat, suunnitelmat ja selvitykset keskustan liikenteen osalta sekä huomioidaan digitalisaation ja älyliikenteen tarjoamat uudet mahdollisuudet.
- Työ laaditaan vuorovaikutteisesti ja sitä ohjaa liikennetoimikunta. Työryhmään kuuluu asiantuntijoita kaupungin eri yksiköistä.

Tampereen strategia 2030
 Ihmisten Tampere - Mahdollisuuksien kaupunki,
 Anna-Kaisa Ikonen pormestariohjelma vuosille 2021–2025
 Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava
 Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelma (Takli 2013)
 Tampereen keskustan kehittämisohjelma
 Hiilineutraali Tampere –tiekartta
 Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP)
 Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030
 Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030
 Pysäköinti osana kaupunkikehitystä – pysäköintipolitiikan linjaukset
 ITS strategia
 Kaupunkipuulinjaus
 Keskustan asiointitutkimus 2021
 Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030

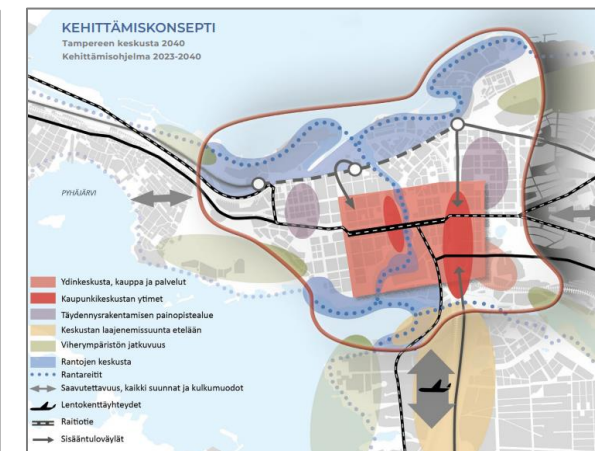
Strategiset ohjelmat



Päivitetävän keskustan strategisen osayleiskaavan alue on sama kuin LJS:n suunnittelualaue



Kantakaupungin vaiheleiskaavan alue ja osa-alueet



Keskustan kehittämisohjelman kehittämiskonsepti

VISIO JA TAVOITTEET TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENTEELLINEN VISIO 2040

Tampereen keskustan liikenteellinen visio on hyväksytty liikennetoimikunnassa 16.3.2023

Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla

- Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisänä ympärivuotisen 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.
- Asemakeskus on laadukas liikkumisen solmukohta ja portti maailmalle.
- Joukkoliikenteen terminaalit ja uudet liikkumis- ja digipalvelut mahdollistavat helpot ja esteettömät vaihdot kulkumuotojen välillä.

VISIO

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.

Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkuen*

- Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräkehää.
- 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 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.

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 tai pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiin.
- Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikkumiselle.



Vaikutusarviointikehikko

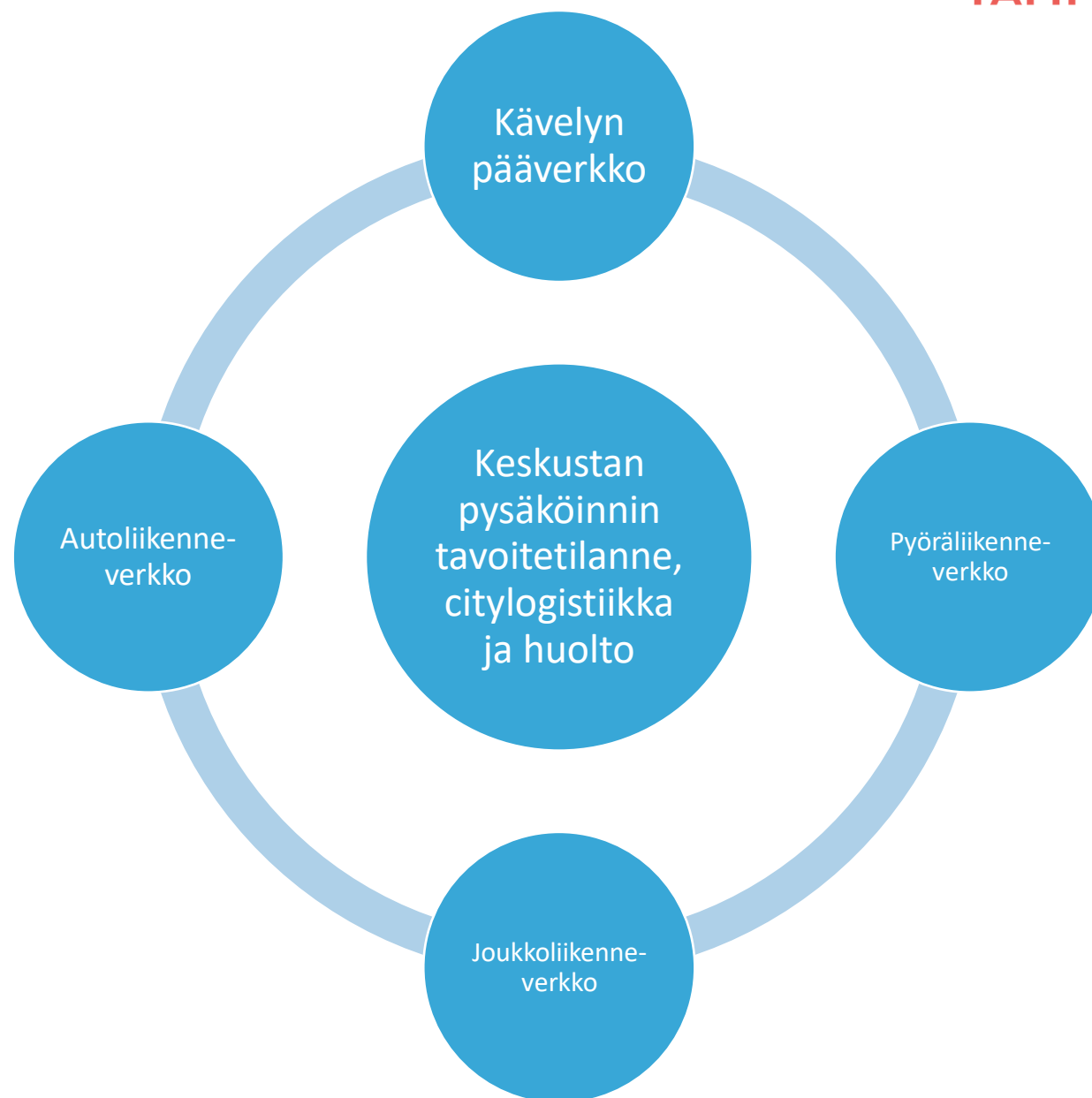
Arviointiteema	Menetelmä	Arvioitava asia
Tavoitteiden täytyminen	Asiantuntija-arvio	<ul style="list-style-type: none"> Eri kulkumuotojen näkökulmasta LJS-työssä asetettujen tavoitteiden (johdettu LJS tavoitteista) täytyminen. Hiilineutraali Tampere tavoitteiden täytyminen keskustan LJS:n näkökulmasta. Kulkumuotojen kehittämissuunnitelmissa liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet Suunnitteluohjeet: mm. eri kulkumuodoille asetettujen mitoitusohjeiden täytyminen
Kävely	Asiantuntija-arvio Karttatarkastelu	<ul style="list-style-type: none"> Viihtyisyys, elämyksellisyys, ympärivuotisuus Katkeamaton ja looginen verkosto Turvallisuus ja esteettömyys Keskustan saavutettavuus kävelen pysäköintilaitoksista
Joukkoliikenne	Asiantuntija-arvio / Karttatarkastelu	<ul style="list-style-type: none"> Helppo ja esteetön kulkumuodosta toiseen vaihtaminen Keskustan helppo ja nopea saavutettavuus
Pyörä- ja mikroliikenne	Asiantuntija-arvio / Karttatarkastelu	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan kohteiden ja palvelujen hyvä saavutettavuus Erottelu jalankulusta ja turvallinen liikkuminen keskustassa Reittien verkosto ja loogisuus sekä ympärivuotisuus Turvallinen liikkuminen keskustassa
Autoliikenne ja pysäköinti	Asiantuntija-arvio / Karttatarkastelu Mallintaminen	<ul style="list-style-type: none"> Maanalaisen pysäköinnin ajoyhteyksien saavutettavuus autolla Vaikutukset kadunvarsipysäköintiin, kokonaisvaltaiseen pysäköinninhallintaan Ydinkeskustan läpiajavan autoliikenteen määrä Autoliikenteen sujuvuuden/toimivuuden muutokset (autokehän siirtyminen, pysäköintilaitosten sisäänajot)
Huolto ja jakelu	Asiantuntija-arvio	<ul style="list-style-type: none"> Vaikutukset huoltoon ja jakeluun mm. maanalaisen pysäköintiverkoston hyödyntäminen jakeluun ja huoltoon sekä kuormauspaikat
Yritysvaikutukset	Asiantuntija-arvio tai laajempi arviointi	<ul style="list-style-type: none"> Kaikkien kulkumuotojen, huollon ja jakelun muutosten vaikutukset yritysten toimintaan (saavutettavuus, lähistön kävely- ja pyöräilymäärät, lähistön pysäköintipaikkamäärät, jakelu- ja huolto paikat sekä rajoitukset) Terassi- ym. katutilan käyttömahdollisuudet
Ihmisryhmiin kohdistuvat vaikutukset	Karttatarkastelu keskustan saavutettavuudesta eri ihmisryhmien kannalta	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan saavutettavuus eri ihmisryhmien näkökulmasta joukkoliikenteellä (Liikennevaikutusten arvioinnin kehittäminen – Vaikutukset eri väestöryhmiin, esiselvityksen pilottikohde)

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenneverkot 2040

Liikenneverkot 2040

- LJS-työssä on määritelty eri kulkumuotojen liikenneverkkojen periaatteita sekä tavoiteverkot.
- Lisäksi strategisen osayleiskaavan hitaan liikkumisen alueen kuvausta ja aluerajausta tarkistetaan.
- Taustalla on ollut työn aikana järjestetty vuoropuhelu sekä strategiset ohjelmat ja suunnitelmat mm. kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma, pyöräliikenteen kehittämisohjelma, keskustan maanalaisen pysäköinnin kehittämisen suunnitelmat ja kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma.



Hitaan liikumisen alueen muutokset



KSOYK (KV 18.1.2016)

Kaavamääräyksen otsikko KÄVELYKESKUSTANA KEHITETTÄVÄ HITAAAN LIIKKUMISEN ALUE

Kaavamääräys Liikennenympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella on parannettava jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja -reittien avulla. Aluetta on kehitettävä keskustan liikenneverkkosuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Maanalaisten pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä alueen kadunvarsien pysäköinti paikkoja vähennetään. Alueen kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.

Kuvaus Merkinnällä ja määräyksellä on osoitettu Tampereen ydinkeskustan alue. Kaavassa ei yksityiskohtaisesti määritellä, mitä katuja suunnitellaan kävelykatuina ja millä kaduilla kävelyn olosuhteita kehitetään muilla tavoin. Vuonna 2013 valmistuneessa Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa on esitetty katukohtainen suunnitelma eri katujen tulevasta luonteesta hitaan liikumisen alueella. Keskustan yleiskaavassa hitaan liikumisen alue on osoitettu laajempaan liikenneverkkosuunnitelmassa.

PÄIVITYSTARVI

Kävelyverkko

”Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla”

Kävelyn **pääverkko** muodostuu

- kävelyn pääreiteistä
- kävelypainotteisista kaduista (ydinkeskustassa)
- ratikka- ja joukkoliikennepainotteisista kaduista.

Kävelyn pääreitit

- parantavat keskustan saavutettavuutta kävellessä
- yhdistävät keskustan tärkeimmät kohteet kuten
 - joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit
 - keskeisimmät julkiset palvelut
 - merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet
 - virkistyskohteet
- tarjoavat laadukkaan kävelykokemuksen.

Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä. Niiden houkuttelevuus, sujuvuus, esteettömyys, turvallisuus ja viihtyisyys huomioidaan mm. ennustettuun käyttäjämäärään nähden riittävillä tilavarauksilla, reitin jatkuvuudella, opastuksella, oleskelumahdollisuuksilla, laadukkailla yksityiskohdilla, suojaa ja viihtyisyyttä tarjoavalla katuvihreällä ja korkeatasoisella talvihoidolla.

Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla

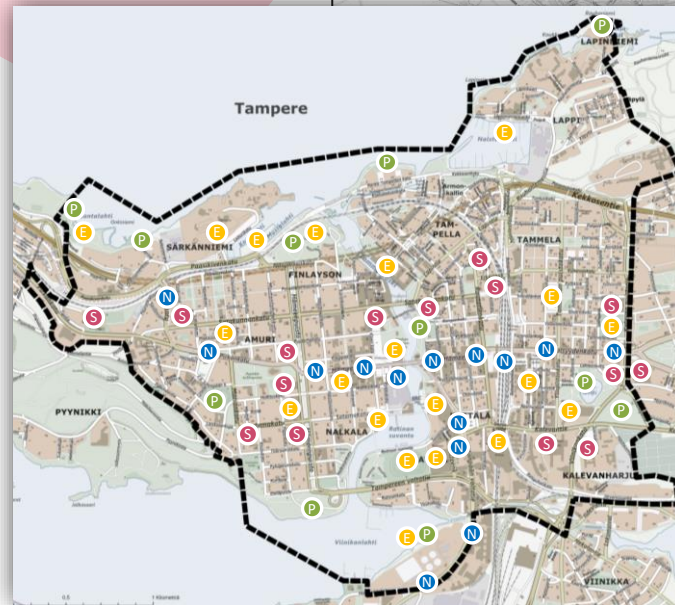
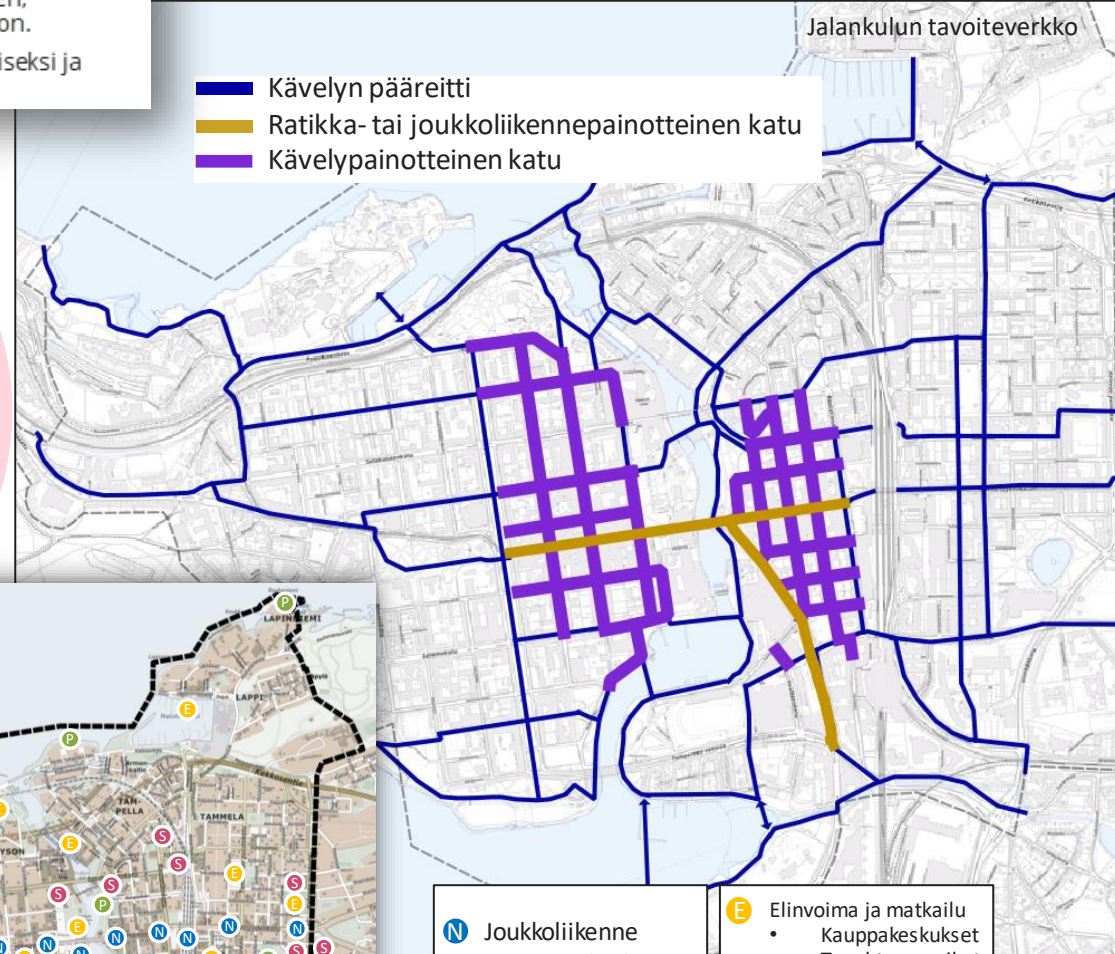
- Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisenä ympärivuotisen kokonaisuutena.
- Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston.
- Kävellessä liikkuminen koetaan turvallisesti ja esteettömäksi.

Sidosryhmätyöpajassa todettua:

”Turvallisuudentunten pitää korostua kävelykeskustassa. Autot, pyörät ja skootit pidetään erillään kävelystä.”

Jalankulun tavoiteverkko

- Kävelyn pääreitti
- Ratikka- tai joukkoliikennepainotteinen katu
- Kävelypainotteinen katu



- N** Joukkoliikenne
 - Asemakeskus
 - Ratikkapysäkit

- S** Palvelut
 - Kirjasto
 - Koulut
 - Terveys

- E** Elinvoima ja matkailu
 - Kauppakeskukset
 - Tapahtumapaikat
 - Museot
 - Särkänniemi
 - Teatterit
 - Satamat

- V** Virkistys
 - Puistot
 - Urheilu
 - Uimaranta

Pyöräliikenneverkko

"Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkuen"

Tampereella pyöräliikenteen pääreitit on jaoteltu

- seudullisiin pääreitteihin
- alueellisiin pääreitteihin
- täydentäviin alemman verkon alue- ja lähireitteihin

Pyöräilyn pääreitit:

- parantavat keskustan saavutettavuutta pyörällä
- kytkevät keskustan pyöräliikenteen ympärivään pyöräliikenneverkkoon
- mahdollistavat sujuvan ja houkuttelevan pyöräilyn keskustassa.
- Pyöräily erotetaan rakenteellisesti jalankulusta ja tarvittaessa myös autoliikenteestä.

Pyöräliikenneverkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä. Niiden houkuttelevuutta, jatkuvuutta, sujuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä kunnossapitoa parannetaan huomioiden nykyiset ja ennustetut käyttäjämäärät.

Keskustan pyöräilyverkko muodostuu pääreittien pyöräteiden lisäksi keskustan katuverkosta. Keskustan kaduilla alhaiset ajonopeudet ja vähäiset liikennemäärät mahdollistavat turvallisen ja houkuttelevan ajoratapyöräilyn ja -sähköpotkulautailun erillään jalankulusta.

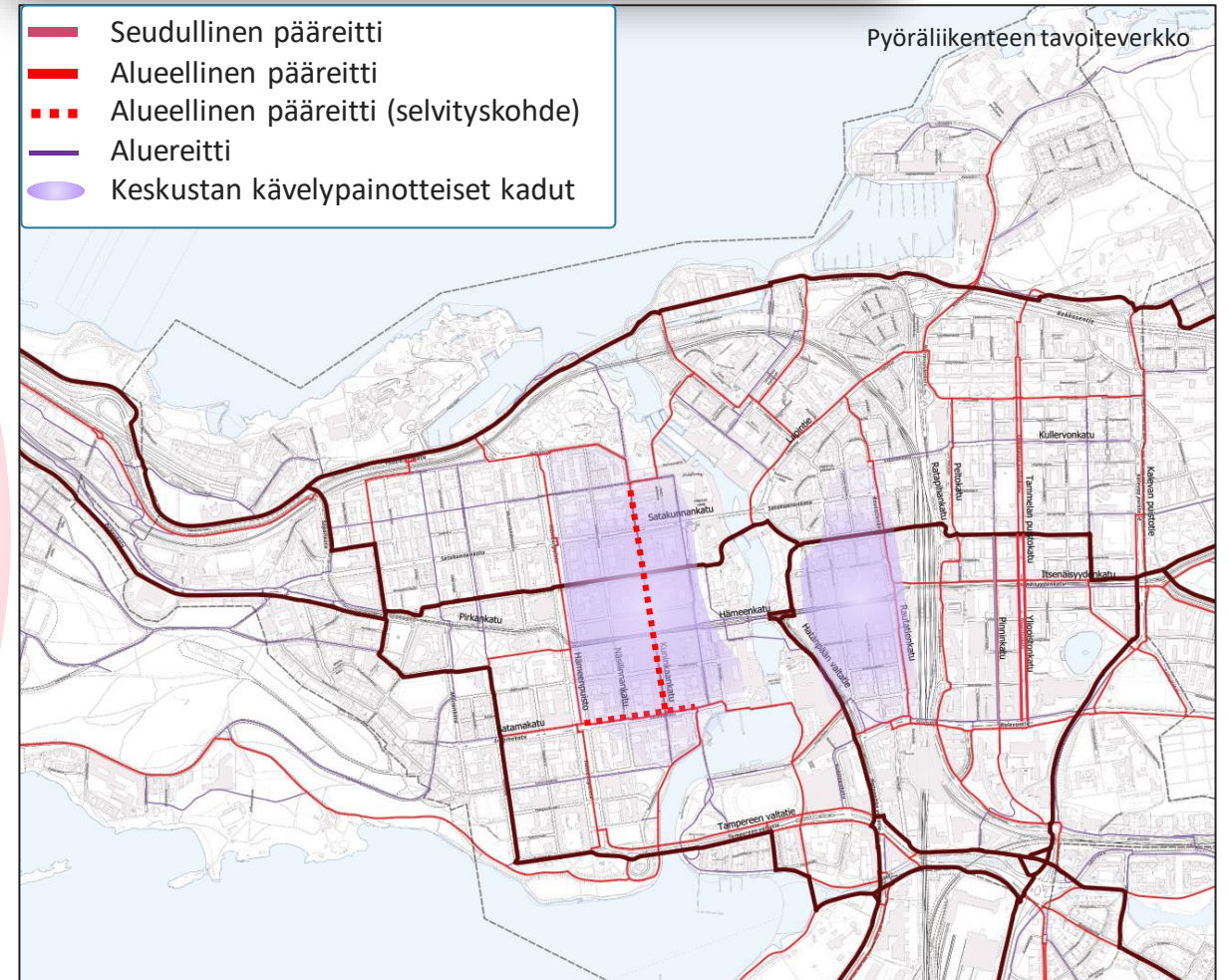
Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkuen*

- Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräkehää.
- Liikennepäristö 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.

Sidosryhmätyöpajassa todettua:

"Nopeat pyörätiet voisi sijaita kävelykeskustan ympärillä."

"Hämeenpuisto nähtiin pyöräilyn pääreittinä, mutta historialliset haasteet mietittyvät. Hämeenpuisto on looginen reitti."



Autoliikenneverkko

"Autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua"

Autoliikenteen verkko muodostuu keskustassa

- autokehästä ja niille johtavista pääkaduista
- autokehän sisäpuolisista kaduista (kävelypainotteiset kadut, korttelikadut sekä ratikka- tai joukkoliikennepainotteisista kadut)

Autoliikenteen periaatteet:

- 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.
- Autokehän tehtävänä on välittää keskustaan tuleva autoliikenne sujuvasti pysäköintilaitoksiin
- Autokehän sisäpuoliset kadut palvelevat ensisijaisesti asiointia ja kiinteistöille ajoa. Näiden katujen houkuttelevuutta läpiajoon pyritään vähentämään mm. rakenteellisin keinoin.
- Keskustan ohittava autoliikenne ohjataan valtakunnallisille pääväylille ja Ratapihankadulle.

Autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua

- 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.

- Autokehä
- Autoliikenteen muu pääreitti
- Ratikkakatu tai joukkoliikennepainotteinen katu
- ↔ Nykyinen pysäköintilaitoksen ajoyhteys
- ↔ Tuleva pysäköintilaitoksen ajoyhteys

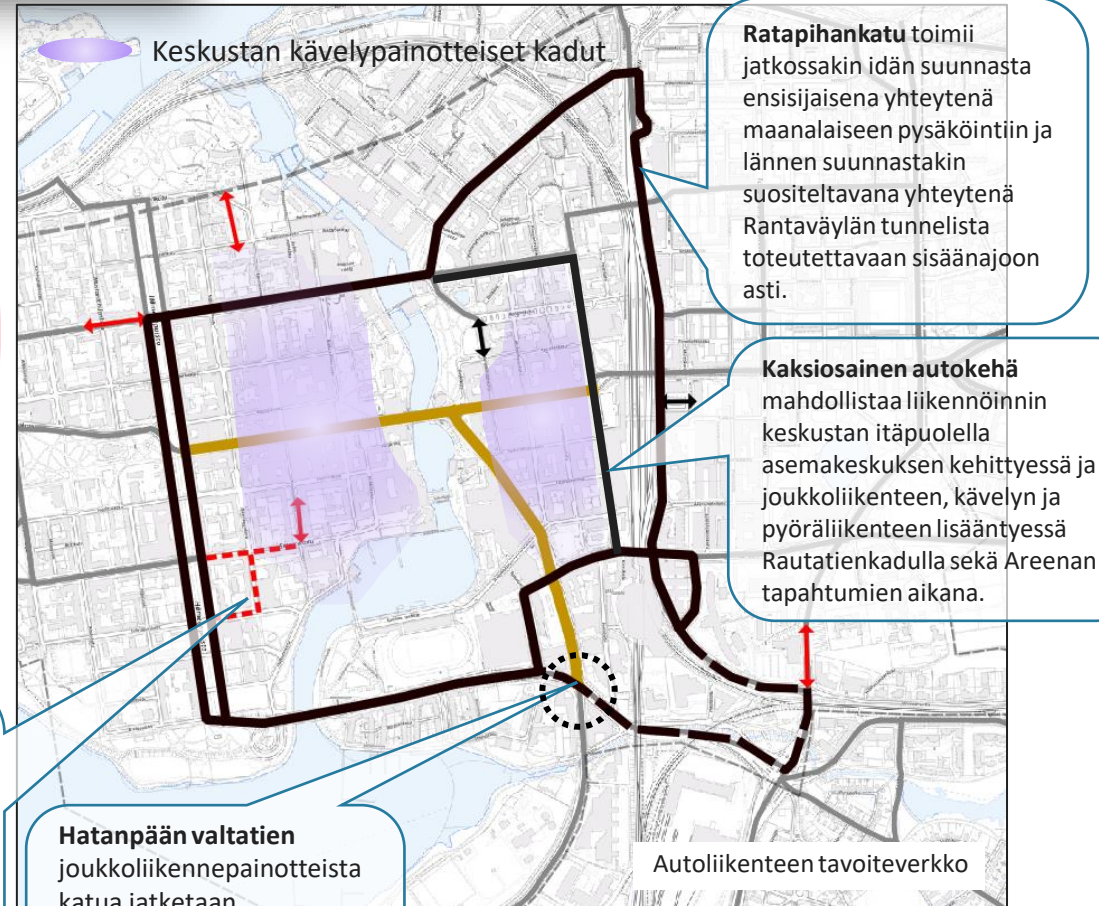
Sidosryhmätyöpajassa todettua:

"Ratapihankatu on henkilöautoille ja Rautatienkatu jäisi enemmän bussiliikenteelle ja takseille"

"Rautatienkatu pitää säilyä liikenteellä, vaikka sen merkitys vähenee."

Nalkalan alueen ajoyhteys Kunkun parkkiin on viitteellinen. Tarkempi reitti tulee selvittää jatkosuunnittelussa katujen liikenteelliset ja tilalliset reunaehdot huomioiden.

Hatanpään valtatie joukkoliikennepainotteista katua jatketaan Vuolteenkadulta etelään raitiotien laajentuessa. Liittymäjärjestelyjä tutkitaan.



Autokehä, korttelikatu ja joukkoliikennepainotteinen katu tai ratikkakatu



Autokehä

- Ajoneuvoliikenteellinen toimivuus on turvattu kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan kehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen.
- Nopeusrajoitus enintään 40 km/h. Joukkoliikenteen laatukäytäviä.
- Yleensä pyöräliikenteen pääverkon osa eli erilliset pyörätiet.
- Autokehän kanssa risteävät kävelyreitit edellyttävät turvallisia risteysjärjestelyjä.



Korttelikatu

- Nykytilan kaltainen perinteisen liikenteellisen tilanjaon katu, jossa on korkeat reunakivet ja voi olla pysäköintiä ajoradan tasossa.
- Korttelikatuja pitkin ajetaan autokehältä maanalaiseen pysäköintilaitokseen.



Joukkoliikennepainotteinen katu tai ratikkakatu

- Katu, jolla on joukkoliikenteen laatukäytävä ja autoilu on sallittu, nopeustaso on alhainen (20 km/h).
- Pyöräliikenne käyttää pyörätietä tai –kaistaa.
- Leveät jalkakäytävät molemmin puolin katua.
- Erillisiä huolto- / lastauspaikkoja. Mahdollisesti rajoituksia lastauksen kestolle.
- Ei pysäköintiä

Kävelykatu ja kävelypainotteinen katu



Kävelykatu

- Kävelylle tarkoitettu katu, jossa on tilaa oleskelulle ja erilaisille toiminnoille
- Huoltoajo on sallittu, mutta pelisääntöjä (kesto, ajankohta, sijainti) selkiytettävä.
- Pyöräliikenne on mahdollista, mutta sille ei voi osoittaa omaa tilaa eikä pää- tai aluereittiä siksi linjata kävelykadulle.



Kävelypainotteinen katu

- Autokehän sisäpuolinen katu, jolla nopeustaso on alhainen (20 km/h).
- Pyöräliikenne käyttää ajorataa tai pääreitillä pyörätietä tai -kaistaa.
- Leveät jalkakäytävät molemmin puolin katua. Terrasitoimintoja ja oleskelua mahtuu jalkakäytävälle tai leveille joustoalueille. Kävelijän on helppoa ylittää ajorata missä vain.
- Jakelulle omat lastauspaikat. Mahdollisesti rajoituksia lastauksen kestolle. Lyhytkestoista pysäköintiä progressiivisesti hinnoiteltuna.
- Erityistapauksena pelastusliikenteen huomiointi Aleksanterinkadulla.



Kävelypainotteinen katu / Pyöräkatu

- Pyöräliikenteelle tarkoitettu kävelypainotteinen katu, jolla autojen on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja pyöräilijöille on annettava esteetön kulku
- Jalankulkijoille jalkakäytävät
- Lyhytkestoista pysäköintiä progressiivisesti hinnoiteltuna.
- Erillisiä huolto- / lastauspaikkoja. Mahdollisesti rajoituksia lastauksen kestolle.

Joukkoliikenneverkko

”Keskusta on seudullisen joukkoliikennejärjestelmän sydän”

Keskustan joukkoliikenneverkko muodostuu










- Raitiotieverkostosta sekä bussiliikenteen runkolinjoista
- Paikallis- ja kaukoliikenteen linjoista
- Junarataverkosta (alueellinen ja valtakunnallinen junaliikenne)
- Pysäkeistä, vaihtopysäkeistä sekä useat eri kulkumuodot yhdistävistä terminaaleista

Periaatteet:

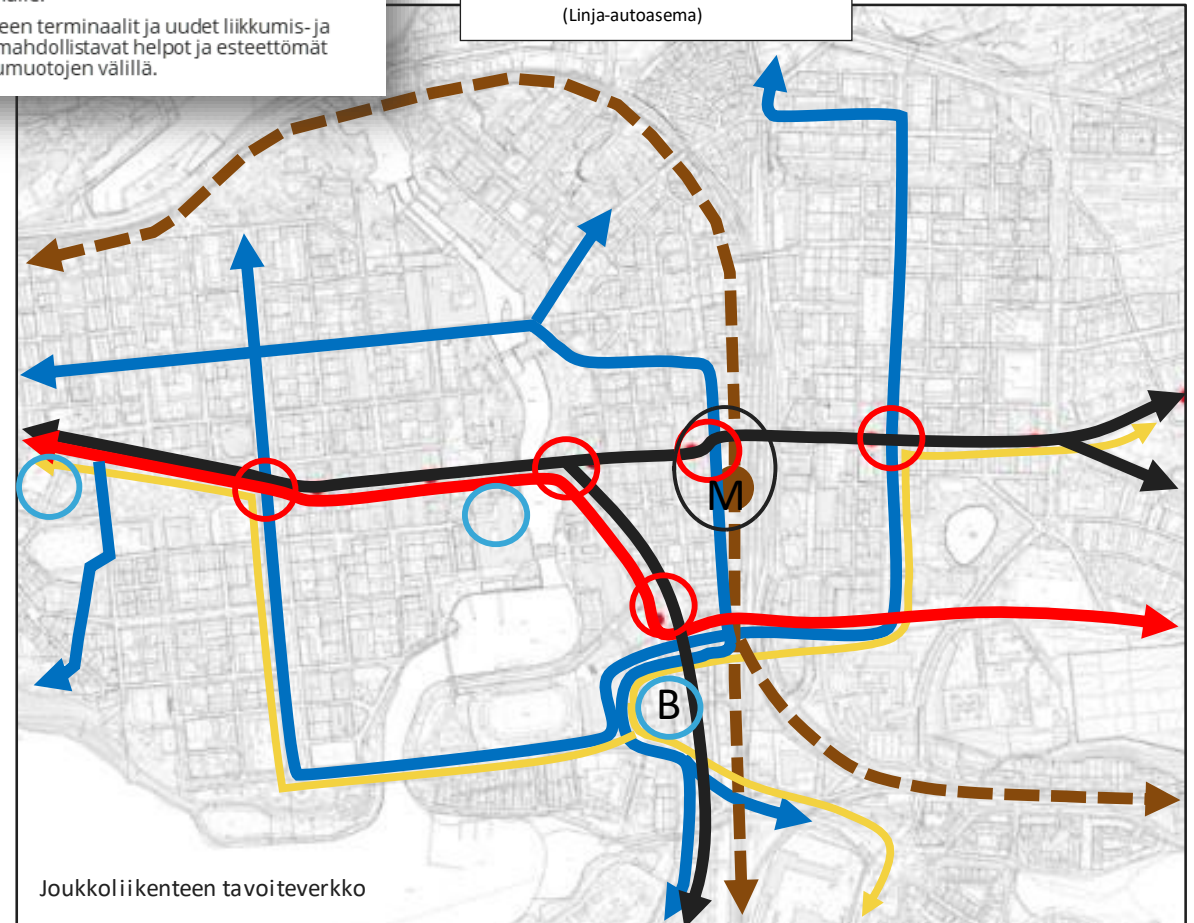
- Seudullisen raitiotie- ja alueellisen lähijunajärjestelmän kasvun myötä merkittävä osa bussiliikenteestä sekä muusta liityntäliikenteestä kytkeytyy raideliikenteeseen jo keskustan ulkopuolella sujuvoittaan osaltaan joukkoliikenteen liikennöintiä keskustassa.
- Ydinkeskustassa raitiotie ja bussien runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut bussilinjat täydentävät.
- Bussien runkolinja on läntisessä keskustassa yhtenevä raitiotien kanssa siirtyen kosken itäpuolella Hatanpään valtatie kautta Kalevantielle.
- Keskusta-alueella on viisi merkittävää vaihtopysäkkiä: Tuulensuu, Koskipuisto, Matkakeskus, Tulli ja Sorin aukio. Mahdolliset bussiterminaalit sijaitsevat Pyyrikintorilla, Keskustorilla ja Linja-autoasemalla (tarkentuvat jatkosuunnittelussa)
- Rautatieaseman yhteyteen kehittyvä kaikki liikennemuodot yhdistävä matkakeskus (Asemakeskus) – multimodaalihubi – kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.
- Linja-autoasema säilyy kaukoliikenteen terminaalina toistaiseksi.

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.
- Asemakeskus on laadukas liikkumisen solmukohta ja portti maailmalle.
- Joukkoliikenteen terminaalit ja uudet liikkumis- ja digipalvelut mahdollistavat helpot ja esteettömät vaihdot kulkumuotojen välillä.

	Raitiotie
	Bussien runkolinja
	Muut bussilinjat
	Kaukoliikenne
	Junaliikenne
	Mahdollinen bussiterminaalit
	Tärkeä vaihtopysäkki
	Junaliikenteen, raitioliikenteen ja paikallisbussiliikenteen solmukohta (Asemakeskus)
	Paikallisbussiliikenteen, raitioliikenteen ja kaukobussiliikenteen solmukohta (Linja-autoasema)

TAMPERE.
FINLAND



Keskustan pysäköinti, citylogistiikka ja huolto

”Keskustan pysäköintiä hallitaan kokonaisvaltaisesti”

Keskustan pysäköintijärjestelmä koostuu **kiinteistöjen pysäköinnistä**, julkisesta **rakenteellisesta pysäköinnistä** (pysäköintitalot ja maanalainen pysäköintiverkosto) sekä katujen varsille sijoittuvasta lyhytaikaisesta **asiointipysäköinnistä** ja **kuormauspaikoista**.

Pysäköintijärjestelmän kehittämisen periaatteet:

- Kasvavan kaupungin ja kaupunkiseudun pysäköintitarve hallitaan liikumisen muutoksilla ja pysäköinnin tehostamisen keinoilla, joilla autopaikkojen kokonaistarve keskustassa saadaan säilymään nykyisen suuruisena.
- Keskustan maanalaista pysäköintiverkosta laajennetaan vaiheittain. Pysäköinnin kärkihankkeita ovat P-Hämmin laajennus sekä Kunkun parkin toteuttaminen ja laajentaminen.
- **Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen mahdollistaa keskustan täydennysrakentamisen ja katujen kehittämisen. Pysäköintipaikkojen siirtyessä maan alle, voidaan kadunvarsipysäköinnistä vapautuvaa tilaa hyödyntää oleskeluun, kaupunkivihreään tai pyörä- ja mikroliikennepysäköintiin.**
- Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan jatkossakin lyhytaikaiseen asiointiin. Paikkojen riittävyys ja nopea kierto varmistetaan progressiivisella hinnoittelulla.

Huollon kehittämisen periaatteet

- Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkosta hyödynnetään citylogistiikkaan ja huoltoon.
- Kaduille toteutetaan riittävä määrä kuormauspaikkoja (vähintään 1 paikka/kortteliväli).

Älypalveluita hyödynnetään pysäköintipaikkojen käytön seurannassa, opastuksessa, pysäköinnin hinnoittelussa ja maksamisessa sekä kuormauspaikkojen hallinnassa.

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 tai pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiin.
- Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikumiselle.

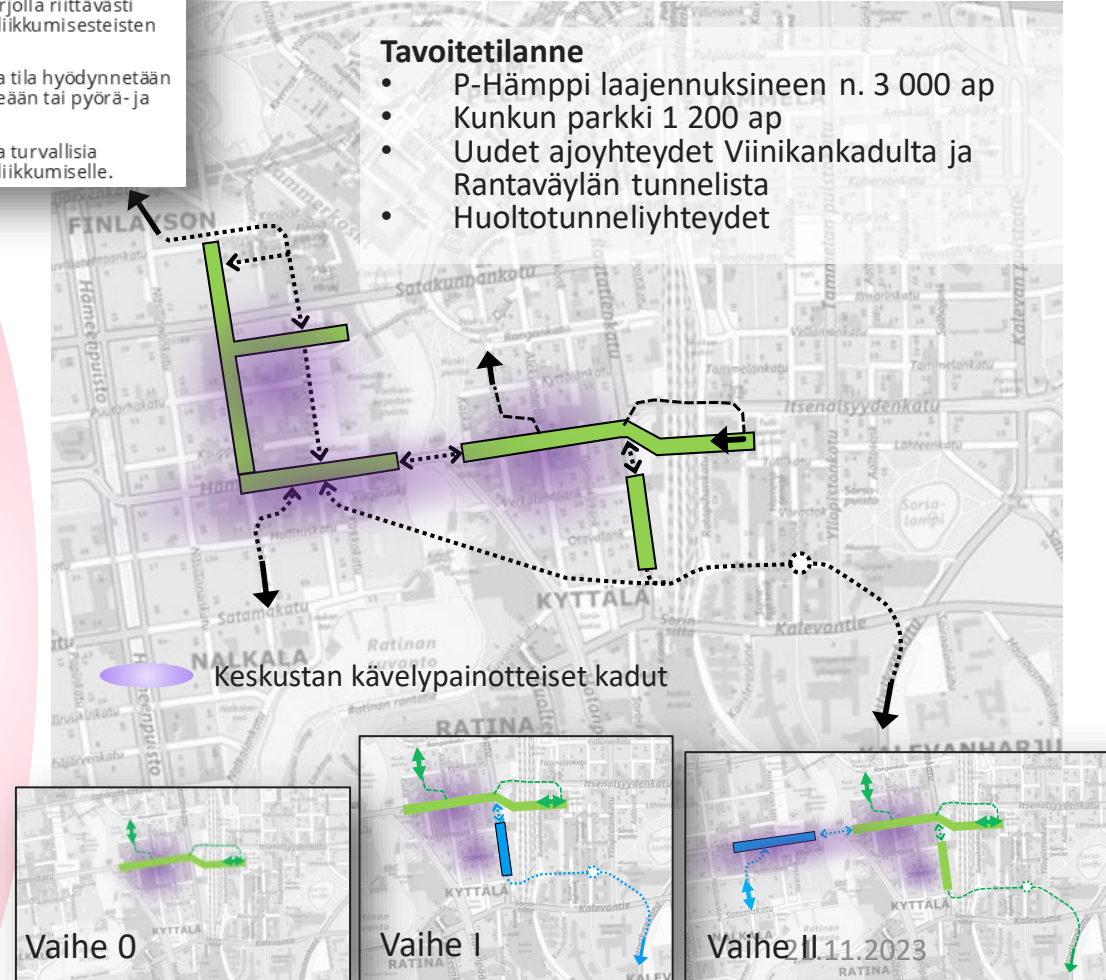
Asiantuntija-työpajassa todettua:

”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.”

”Keskustassa kadunvarsipysäköinti lyhytaikaiseen asiointiin nopeaa asiointia varten”



TAMPERE.
FINLAND

KIITOS