

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## § 478

### Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tilannekatsaus (kehittämiskokousasia)

TRE:5798/08.01.02/2022

Valmistelija / lisätiedot:  
Nurminen Mikko

#### Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Ari Vandell, puh. 040 564 4518, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

#### Lisätietoja päätöksestä

Lakiasiaainjohtaja Laura Klami, puh. 040 543 2285, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

#### Päätös

Asia jätettiin pöydälle.

Esittelijä: Yli-Rajala Juha, Konsernijohtaja

#### Päätösehdotus

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelman etenemisen tilannekatsaus merkitään tiedoksi.

#### Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle, johtaja Teppo Rantaselle, suunnittelujohtaja Jukka Lindforsille, hankejohtaja Tero Tenhuselle sekä Finnpark Oy:n toimitusjohtaja Antti Marttilalle. He olivat läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Lauri Lyly ja Matti Järvinen poistuivat kokouksesta.

Keskustelun kuluessa puheenjohtaja, pormestari Kalervo Kummola ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Puheenjohtaja tiedusteli pöydällepanoehdotuksensa saamaa kannatusta ja totesi sen tulleen hyväksytyksi yksimielisesti.

Aila Dündar-Järvinen, Sirpa Pursiainen ja Oliver Priimägi poistuivat kokouksesta tämän asian käsittelyn jälkeen.

#### Perustelut

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen aloitettiin vuoden 2023 alussa. Suunnitelma liittyy kiinteästi käynnissä olevaan yleiskaavan päivitystyöhön ja liikenneverkkosuunnitelman aikataulut sovitetaan yleiskaavatyön välitavoitteisiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen on tarkoitus valmistua vuoden 2023 lopussa, jolloin suunnitelman sisältämät liikenneverkolliset ratkaisut voidaan ottaa huomioon vaiheyleiskaavan ehdotusvaiheessa. Suunnittelutilannetta esiteltiin kaupunginhallituksen kehittämiskokouksessa 29.5.2023. Tällöin esillä olivat mm. työn visio ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

tavoitteet. Työ on edennyt eri kulkumuotojen liikenneverkkojen periaatteiden kuvaamiseen, keskustan katujen luokitteluun sekä keskustan pysäköinnin, citylogistiikan ja huollon periaatteiden määrittelyyn.

Liikennejärjestelmätyötä on tehty liikennetoimikunnan ohjauksessa (työn ohjausryhmä). Kesän ja syksyn 2023 aikana työssä on muodostettu eri liikennemuotojen tavoiteverkot ja tarkistettu hitaan liikkumisen alueen laajuus. Syyskuussa 2023 järjestettiin työpaja ja kysely katujen tilanjaosta erityyppisillä kävelypainotteisilla keskustakaduilla. Kävelypainotteiset kadut voivat olla hyvinkin erilaisia ja niillä myös autoliikenne on sallittua kävelykatuja lukuun ottamatta. Kyselyn tuloksia voidaan hyödyntää katujen jatkosuunnittelussa. Työssä on määritelty myös pysäköinnin kokonaiskuvaa ja vaiheistusta sekä sen kytkentää keskustan katujen kehittämiseen.

Kesällä 2023 tehtiin myös valittujen referenssikohteiden (Lund, Århus ja Odense) analyysi. Vaikka kaupungit ovat erilaisia, on Tampereen keskustan kehittämisessä hyödynnettäviä asioita löydettävissä jokaisesta kohteesta.

Suunnitelman vision ja tavoitteiden pohjalta on muodostettu alustava vaikutustenarviointikehikko. Arviointiteemoina ovat tavoitteiden täyttyminen, kulkumuotokohtaiset toimenpiteet, pysäköinti, huolto ja jakelu. Lisäksi arvioidaan yritysvaikutukset sekä ihmisryhmiin kohdistuvat vaikutukset.

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen jatkuu katujen jäsentelyn tarkemmalla suunnittelulla, vaikutusten arvioinnilla sekä raportoinnilla.

Tärkeä osa jatkotyötä on keskustan tulevien katuhankkeiden ohjelmointi huomioiden työnaikaisten haittojen hallinta. Keskustan katujen saneeraus yhteensovitetaan muiden isojen infrahankkeiden (mm. maanalainen pysäköintiverkosto, Tampereen henkilöratapiha ja raitiotien seuraavan vaiheen rakentaminen) kanssa. Liikennejärjestelmän tavoitevuosi on 2040 ja toimenpiteiden toteutus tulee jatkumaan koko 2030-luvun.

#### *Hitaan liikkumisen alue*

Keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa on päivitetty vuonna 2019 voimaan tulleen keskustan strategisen osayleiskaavan hitaan liikkumisen alue. Itse kaavamääräys on tarkoitus pitää ennallaan, mutta sen kuvausta tullaan täsmentämään. Muutokset hitaan liikkumisen alueessa koskevat lähinnä Etelä-Puiston poistamista sekä Viinikanlahden ja Tammelan stadionin lähialueen lisäämistä hitaan liikkumisen alueeseen. Alueeseen on lisäksi tehty pieniä muita tarkistuksia.

#### *Kävelyverkko*

Hyväksytyn vision ja tavoitteiden mukaisesti keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla. Kävelyn pääverkko muodostuu kävelyn

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

pääreiteistä, kävelypainotteisista kaduista (ydinkeskustassa) sekä ratikka- ja joukkoliikennepainotteisista kaduista. Kävelyn pääreitit parantavat keskustan saavutettavuutta kävellen sekä yhdistävät keskustan tärkeimmät kohteet kuten joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit, keskeisimmät julkiset palvelut, merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet sekä virkistyskohteet. Kävelyn pääverkko tarjoaa 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.

#### *Pyöräliikenneverkko*

Tavoitteiden mukaisesti keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikromoottorilla. Tampereella pyöräliikenteen pääreitit on jaoteltu seudullisiin pääreitteihin, alueellisiin pääreitteihin sekä täydentäviin alemman verkon alue- ja lähireitteihin. Jatkossa selvitetään vielä Satamakadun ja Kuninkaankadun roolia osana alueellisia pääreittejä.

Pyöräilyn pääreitit parantavat keskustan saavutettavuutta pyörällä, kytkevät keskustan pyöräliikenteen ympäröivään pyöräliikenneverkkoon sekä 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.

#### *Autoliikenneverkko*

Tavoitteiden mukaisesti autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua. Tässä oleellista on kestävien kulkutapojen käytön lisääntymisen ruuhkia helpottava vaikutus sekä keskustan ohittavan liikenteen ohjaaminen valtakunnallisille pääväylille sekä Ratapihankadulle. Keskustaan saapuvan autoliikenteen osalta keskeisessä asemassa on maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttaminen.

Autoliikenteen verkko muodostuu keskustassa autokehästä ja niille johtavista pääkaduista sekä autokehän sisäpuolisista kaduista (kävelypainotteiset kadut, korttelikadut sekä ratikka- tai joukkoliikennepainotteiset kadut).

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

*Autokehällä* ajoneuvoliikenteellinen toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan kehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen. Nopeusrajoitus om enintään 40 km/h. Autokehän muodostavat kadut ovat myös joukkoliikenteen laatukäytäviä. Autokehä on yleensä myös pyöräliikenteen pääverkon osa eli erilliset pyörätiet ovat tarpeen. Autokehän kanssa risteävät kävelyreitit edellyttävät turvallisia risteysjärjestelyjä.

*Korttelikatu* on nykytilan kaltainen perinteisen liikenteellisen tilanjaon katu, jossa on korkeat reunakivet ja sillä voi olla pysäköintiä ajoradan tasossa. Korttelikatuja pitkin ajetaan autokehältä maanalaiseen pysäköintilaitokseen.

*Kävelykatu* on kävelylle tarkoitettu katu, jossa on tilaa oleskelulle ja erilaisille toiminnoille. Kävelykaduilla huoltoajo on sallittu, mutta pelisääntöjä mm. keston, ajankohdan ja sijainnin osalta on selkiytettävä. Pyöräliikenne on mahdollista, mutta sille ei voi osoittaa omaa tilaa eikä pää- tai aluereittiä siksi linjata kävelykadulle.

*Kävelypainotteinen katu* on autokehän sisäpuolinen katu, jolla nopeustaso on alhainen (20 km/h). Kävelypainotteisia katuja on erilaisia. Kävelypainotteinen katu voi olla ajoradaltaan kavennettu matalalla reunakivellä muusta katualueesta eroteltu katu, pihakatu, pyöräkatu tai viherkatu. Kävelypainotteisten katujen suunnitteluratkaisut täsmentyvät yleissuunnitteluvaiheessa. Kävelypainotteisilla kaduilla pyöräliikenne käyttää ajorataa tai pääreitillä pyörätietä tai -kaistaa. Kävelypainotteisilla kaduilla on leveät jalkakäytävät molemmin puolin katua. Terassitoimintoja ja oleskelua mahtuu jalkakäytävälle tai leveille joustoalueille. Kävelijän on helppoa ylittää ajorata missä vain. Kävelypainotteisilla kaduilla on jakelulle omat lastauspaikat ja mahdollisesti rajoituksia lastauksen kestolle. Kävelypainotteisilla kaduilla on lyhytkestoista pysäköintiä progressiivisesti hinnoiteltuna. Erityistapauksena on pelastusliikenteen huomiointi Aleksanterinkadulla. Kävelypainotteinen katu voi olla myös pyöräkatu. Pyöräkatu on pyöräliikenteelle tarkoitettu katu, jolla autojen on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja pyöräilijöille on annettava esteetön kulku.

*Joukkoliikennepainotteinen katu tai ratikkakatu* on katu, jolla on joukkoliikenteen laatukäytävä ja autoilu on rajoitetusti sallittu, nopeustaso on alhainen (20 km/h). Pyöräliikenne käyttää tällä katutyypillä pyörätietä tai -kaistaa. Kadulla on leveät jalkakäytävät molemmin puolin katua ja erillisiä huolto-/lastauspaikkoja, joilla on mahdollisesti rajoituksia lastauksen kestolle. Kadulla ei ole pysäköintiä.

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

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

pysäköintilaitoksiin. Autokehän sisäpuoliset kadut palvelevat ensisijaisesti asiointia ja kiinteistöille ajoa. Näiden katujen houkuttelevuutta läpiajioon pyritään vähentämään mm. rakenteellisin keinoin.

Katukehää on laajennettu itäosaltaan käsittämään myös Ratapihankadun, jonka merkitys osana pysäköintikehää on merkittävä. Rautatienkatu säilyy myös osana keskustan katukehää. Kaksiosainen autokehä mahdollistaa liikennöinnin keskustan itäpuolella asemakeskuksen kehittyessä ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyessä Rautatienkadulla sekä Areenan tapahtumien aikana.

Ratapihankatu toimii jatkossakin idän suunnasta ensisijaisena yhteytenä maanalaiseen pysäköintiin ja lännen suunnastakin suositeltavana yhteytenä, kunnes Rantaväylän tunnelista toteutetaan sisäänajo maanalaiseen pysäköintiverkoston.

Autoliikenneverkon osalta lisäselvityksiä vaativat vielä Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen ajoyhteys Hämeenpuistosta sekä Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän järjestelyt. Jälkimmäinen liittyy kiinteästi Pirkkalan suunnan raitiotien suunnitteluun ja Hatanpään valtatie Vuolteenkadun ja Tampereen valtatie välisen osuuden raitiotien toteuttamisratkaisuuun. Autoliikenneverkossa on tämä osuus Hatanpään valtatiestä merkitty joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi. Jatkosuunnittelussa tarkentuvat raitiotien tilavaatimukset ja tilan riittäminen muulle liikenteelle.

#### *Joukkoliikenneverkko*

Tavoitteiden mukaisesti Tampereen keskusta on seudullisen joukkoliikennejärjestelmän sydän. Keskustan joukkoliikenneverkko muodostuu raitiotieverkostosta sekä bussiliikenteen runkolinjoista, paikallis- ja kaukoliikenteen linjoista ja junarataverkosta (alueellinen ja valtakunnallinen junaliikenne). Lisäksi joukkoliikenneverkkoon kuuluvat pysäkit, vaihtopysäkit sekä useat eri kulkumuodot yhdistävät terminaalit.

Seudullisen raitiotie- ja alueellisen lähijunajärjestelmän kasvun myötä merkittävä osa bussiliikenteestä sekä muusta liityntäliikenteestä kytkeytyy raideliikenteeseen jo keskustan ulkopuolella sujuvoittaen 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 Pyynikintorilla, Keskustorilla ja linja-autoasemalla. Bussiterminaalien sijainnit tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Rautatieaseman yhteyteen kehittyvä kaikki liikennemuodot yhdistävä matkakeskus (Asemakeskus), niin sanottu

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

multimodaalihuvi, kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Linja-autoasema säilyy kaukoliikenteen terminaalina toistaiseksi.

#### *Keskustan pysäköinti, citylogistiikka ja huolto*

Tavoitteiden mukaan keskustan pysäköintiä hallitaan kokonaisvaltaisesti. Keskustan pysäköintijärjestelmä koostuu kiinteistöjen pysäköinnistä, julkisesta rakenteellisesta pysäköinnistä (pysäköintitalot ja maanalainen pysäköintiverkosto) sekä katujen varsille sijoittuvasta lyhytaikaisesta asiointipysäköinnistä ja kuormauspaikoista.

Kasvavan kaupungin ja kaupunkiseudun pysäköintitarve hallitaan liikkumisen muutoksilla ja pysäköinnin tehostamisen keinoilla, joilla autopaikkojen kokonaistarve keskustassa saadaan säilymään nykyisen suuruisena. Keskustan maanalaista pysäköintiverkostoa laajennetaan vaiheittain. Pysäköinnin kärkihankkeita ovat P-Hämpin laajennus sekä Kunkun parkin toteuttaminen ja laajentaminen.

Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen mahdollistaa keskustan täydennysrakentamisen ja katujen tavoitteiden mukaisen 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.

Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkostoa 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.

#### **Tiedoksi**

Ari Vandell, Jukka Lindfors, Mikko Nurminen, liikennetoimikunta

Liitteet

1 Kh 27.11.2023 Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman esittelymateriaali

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## **Muutoksenhakukielto**

§478

## **Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)