

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 133

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

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Yli-Rajala Juha, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelman etenemisen tilannekatsaus merkitään tiedoksi.

Keskustan liikenneverkkosuunnitelma lähetetään lausunnoille.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle, suunnittelujohtaja Jukka Lindforsille, suunnittelupäällikkö Ari Vandellille sekä hankejohtaja Tero Tenhuselle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Mikko Aaltonen poistui kokouksesta.

Jaakko Stenhäll poistui ja varajäsen Jaakko Vuorio saapui kokoukseen.

Ilmari Nurminen poistui kokouksesta.

Perustelut

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen aloitettiin vuoden 2023 alussa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040. Suunnitelma liittyy kiinteästi käynnissä olevaan yleiskaavan päivitystyöhön, ja liikenneverkkosuunnitelman aikataulut on sovitettu yleiskaavatyön välitavoitteisiin. Kaupungin pysäköintipolitiikan päivitys on ollut myös samanaikaisesti käynnissä.

Merkittävänä taustatekijänä työssä on ollut kaupungin ja kaupunkiseudun kasvu vuoteen 2040 mennessä sekä siihen varautuminen keskustassa. Hiilineutraalisuuden ja kestävä kehityksen tavoitteet ovat ohjanneet voimakkaasti työtä. Tampereen keskustan kehittämisohjelma on toiminut työn yhtenä lähtökohtana.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Työssä on koottu yhteen olemassa olevat strategiat, suunnitelmat ja selvitykset keskustan liikenteen kannalta sekä 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.

Suunnittelutilannetta esiteltiin kaupunginhallituksen kehittämiskokouksissa 29.5.2023 ja 4.12.2023. Tällöin esillä olivat mm. työn visio ja tavoitteet, eri kulkumuotojen liikenneverkkojen periaatteiden kuvaus, keskustan katujen luokittelu sekä keskustan pysäköinnin, citylogistiikan ja huollon periaatteiden määrittely. Joulukuussa 2023 annetun tilannekatsauksen jälkeen työtä on edistetty katujen jäsentelyn, vaihteistuksen ja vaikutusarviointien osalta. Keskustan liikenneverkkosuunnitelman suunnittelutilannetta esiteltiin valtuustoryhmille joulukuussa 2023 ja tammikuussa 2024. Suunnitelmasta järjestettiin myös 6.2.2024 keskustelu- ja kommentointitilaisuus liikennetoimikunnalle sekä kauppakamarin ja yrittäjien edustajille.

Työ on edennyt luonnosvaiheeseen. Raporttiluonnosta esiteltiin liikennetoimikunnalle 22.2.2024. Suunnitelmasta on tarkoitus pyytää lausunnot huhtikuussa 2024.

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 liikennetoimikunnassa liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi. Liikennetoimikunta painotti, että Tampereen keskustan tulisi olla kaikilla kulkutavoilla saavutettava. Visiota tukevat kulkutapakohtaiset tavoitteet.

Keskustaan saavutaan pääliikenneverkkoja pitkin

Tampereen keskustaan saavutaan joukkoliikenteellä tai autoliikenteen, pyöräliikenteen sekä kävelyn pääverkkoja pitkin. Keskustan sisällä kävelijä on katujen tärkein kulkija keskustan kehittämisohjelman mukaisesti. Hitaan liikkumisen alue ja siihen liittyvät kaavamerkinnot 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 jalankulkuympäristöä kehitetään kävelyn ehdoilla. Kaikilla kaduilla kävelykatuja lukuun ottamatta saa kuitenkin edelleen ajaa myös autolla.

Autoliikenteen pääverkko muodostuu autokehästä ja sinne johtavista pääväylistä, pääkokoojakaduista ja alueellisista kokoojakaduista. Lisäksi keskustassa on tonttikatuja autokehän sisä- ja ulkopuolella.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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 keskittämistä 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 kuormausta paikkoja ja lyhytaikainen huolto liikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksuista. Ydinkeskustassa edistetään jakeluliikenteen ajoneuvokokojen pienentymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä.

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 multimodaalihubin, 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 täydentäviä alemman verkon reittejä, joita ovat aluereitit, muu keskustan katuverkko sekä puistoissa ja aukioilla kulkevat yhteydet. Pyörä- ja mikroliikenteen verkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä. Keskustan pyörä- ja sähköpotkulautapysäköintiä kehitetään vuonna 2023 hyväksytyin yleissuunnitelman pohjalta.

Katujen jäsentely ja vaiheistus

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. Kävelypainotteisilla kaduilla katutilan jäsentely perustuu maanalaisen pysäköinnin mahdollistamaan kadunvarsipysäköinnin vähentämiseen, jolloin kadulta vapautuu tilaa

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

muille keskustan kaupunkielämän ja liikkumisen kannalta keskeisille toiminnoille. 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 vuoteen 2040 mennessä tehtävät toimenpiteet. Kaupallisen ydinkeskustan katujen toteutusjärjestyksessä on otettu huomioon maanalaisen pysäköinnin kehittämissuunnitelma. Lisäksi toteutusjärjestykseen ovat vaikuttaneet viherympäristön kehittämistavoitteet, hulevesien käsittelyn tarpeet, kunnallistekniikan saneeraustarpeet, 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 lisääminen helposti saavutettaviin paikkoihin nopeuttaa keskustaan saapumista. Kävelyn ja pyöräliikenteen uudet sillat ja yhteydet helpottavat keskustaan saapumista. Raideliikenneyhteyksien, terminaalien ja vaihtopysäkkien kehittäminen parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Keskustan kokonaissaavutettavuuden ja viihtyisyyden parantuessa palveluiden saavutettavuus ja elinkeinoelämän mahdollisuudet paranevat. Elämyksellinen, viihtyisä ja eri tilanteisiin mukautuva katutila lisää keskustan kilpailukykyä muihin kohteisiin verrattuna.

Vaikutusarviointia tarkennetaan vielä keskustan liikennesimulointien osalta.

Tiedoksi

Ari Vandell, Jukka Lindfors, Mikko Nurminen, liikennetoimikunta

Liitteet

- 1 Kh 25.3.2024 Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, raporttiluonnos 7.3.2024
- 2 Kh 25.3.2024 Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, esittelymateriaali

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja yleisesti nähtäville 2.4.2024 www.tampere.fi

Päätös on annettu tiedoksi sähköisesti 2.4.2024.

Tampere
02.04.2024

Elina Nikkilä
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§133

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai valitusta 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 §)
- varhaiskasvatuslain 57 §:n mukaista huomautusta tai huomion kiinnittämistä (Varhaiskasvatuslaki 63 § 2 mom.)