

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 243

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tilannekatsaus (kehittämiskokousasia)

TRE:5798/08.01.02/2022

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

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

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelman etenemisen
tilannekatsaus merkitään tiedoksi.

Kokouskäsitely

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

Perustelut

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma (TAKLI) hyväksyttiin
kaupunginhallituksessa toukokuussa 2013. Tampereen keskustan
liikenneverkkosuunnitelmassa laadittiin keskustan liikenteellinen visio
vuodelle 2030 ja määritettiin vision toteuttamisstrategia ja siihen
sisältyvät kärkitoimenpiteet. Suunnitelma keskittyi alueellisesti kaupungin
ydinkeskustaan, Pyhäjärven ja Näsijärven väliselle kannakselle.

Pormestariohjelmassa vuosille 2021–2025 todetaan, että Tampereen
keskustaan laaditaan kaikkia liikennemuotoja käsittävä
liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa hyödynnetään digitalisaation sekä
älyliikenteen ratkaisuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan
liikennesuunnittelutoimikunnan ohjauksessa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on huomioitu myös
Tampereen strategiassa 2030 – Tekemisen kaupunki ja
palvelusuunnitelmassa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Keskustan liikenneverkkosuunnitelman laatiminen aloitettiin vuonna 2022 työtä pohjustavien lähtökohtaselvitysten laatimisella. Näitä ovat olleet mm. maanalaiseen pysäköintiin, liikenteen tulevaisuuteen, keskustan liikenteen mallinnukseen, liikenneturvallisuuteen ja kaupunkilogistiikkaan liittyvät selvitykset. Muista liikenneverkkosuunnitelmassa huomioitavista selvityksistä voidaan mainita mm. kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP), ITS-strategia, keskustan asiointitutkimus, kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma sekä pyöräilyn kehittämisohjelma.

Varsinainen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma aloitettiin tammikuussa 2023. Suunnitelma liittyy kiinteästi käynnissä olevaan yleiskaavan päivitystyöhön, ja liikenneverkkosuunnitelman aikataulutukset sovitetaan yleiskaavatyön välitavoitteisiin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen on tarkoitus valmistua vuoden 2023 lopussa, jolloin suunnitelman sisältämät liikenneverkolliset ratkaisut voidaan ottaa huomioon vaiheleiskaavan ehdotusvaiheessa.

Liikennejärjestelmätyötä on tehty liikennetoimikunnan ohjauksessa (työn ohjausryhmä). Työn organisointi, sisältö ja eteneminen on esitetty liitteenä olevassa työohjelmassa. Työssä on tähän mennessä käsitelty työn lähtökohtia, käynnistetty täydentäviä selvityksiä sekä muodostettu liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ja tavoitteet, jotka on hyväksytty työn ohjausryhmässä 20.4.2023. Parhaillaan käynnissä on eri kulkumuotojen liikenneverkolliset tarkastelut. Työssä panostetaan erityisesti laajaan vuoropuheluun mm. työpajojen ja kuntalaiskyselyjen muodossa. Työpajoja on tähän mennessä pidetty 8.2.2023 tavoitteiden muodostamiseksi, 27.3.2023 pysäköintiin ja logistiikkaan sekä 9.5.2023 liikenneverkkovaihtoehtoihin liittyen. Toukokuussa 2023 tehdään kaikille avoin kysely eri kulkumuotojen liikenneverkoista ja syksyllä katutyypeistä. Työn ensimmäinen tiedote julkaistaan toukokuussa ensimmäisen kyselyn avautuessa ja siinä kerrotaan kyselyn avautumisen lisäksi työn visiosta ja tavoitteista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vision ja tavoitteiden pohjana on vuoden 2013 liikenneverkkosuunnitelma. Visio ja tavoitteet on kuitenkin perusteellisesti päivitetty huomioiden strategioissa, liikennejärjestelmässä ja toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset.

Visio ja tavoitteet

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman vision mukaisesti keskustan liikennejärjestelmä tukee elinvoimaisen, monimuotoisen, viihtyisän sekä kestävä 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.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisenä 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. Asemakeskus 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 (mikroliikenteellä tarkoitetaan mikroliikennepalveluihin lukeutuvia ajoneuvoja, joita koskee pyöräliikenteen lainsäädäntö. Näitä ovat mm. sähköpotkulaudat sekä kaupunkipyörät). Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräkehää. Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat pyörällä ja mikroliikkuen 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.

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

Autoliikenteen sujuvuus edellyttää uudenlaista ajattelua. Kestävien kulkutapojen käytön lisääntyminen tukee myös keskustan saavutettavuutta autolla, kun suurempi osa matkoista tehdään muilla kulkumuodoilla ja kapasiteettia vapautuu autoille. Keskustan ohittava autoliikenne ohjataan valtakunnallisille pääväylille ja Ratapihankadulle. Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan pääosin pääkaduille, keskustan autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.

Keskustan maanalainen pysäköintiverkosto

Keskustan liikennejärjestelmätyöhön kytkeytyy myös maanalaisen pysäköintiverkoston ratkaisu. Tähän mennessä verkostosta on toteutunut vuonna 2012 valmistunut Hämpin parkki. Suunnitteilla on

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Hämpin parkin laajennuksen toteuttaminen. Myös Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen toteutuksen suunnittelu on käynnistynyt esiselvityksillä. Vuoden 2022 aikana tehtiin yhteistyössä Tampereen kaupungin ja Finnpark Oy:n kanssa ajoyhteystarkastelu Kunkun parkin toteuttamismahdollisuuksista.

Kunkun parkin ensimmäinen vaihe on noin 600 autopaikan maanalainen pysäköintilaitos Hämeenkadun alapuolella. Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen versiota on tutkittu, koska laajan Kunkun parkin (jopa 1700 autopaikkaa) toteuttaminen kokonaisuudessaan lähivuosien aikana on epävarmaa. Laajalle Kunkun parkille ei arvioida olevan kaupallista kysyntää yhdellä kertaa. Laaja Kunkun parkki tarvitsee lisäksi pohjoisen liittymän Rantaväylän tunneliin. Väylävirasto on todennut, että suora liittymä yksin pysäköintilaitoksesta valtatielle ei ole mahdollinen, vaan pysäköintilaitoksen ja Rantaväylän tunnelin välille tarvitaan lisäksi ajoyhteys katuverkkoon maanpinnalle, esimerkiksi Amuritunneli.

Toteutuakseen Kunkun parkin ensimmäinen vaihe tarvitsee rakentamisen ja käytön aikana vähintään yhden uuden ajoyhteyden. Valmistuneessa ajoyhteystarkastelussa on tarkasteltu neljän Nalkalaan sijoittuvan ajoyhteysvaihtoehdon liikenteellisiä vaikutuksia (Kirkkokatu, Laukontori, Kuninkaankatu ja Hämeenpuisto). Ajoyhteysvaihtoehtojen sisään-/ulosajorampit sijoittuvat Satamakadun ja Laukontorin pohjoispuolelle. Työssä on lisäksi esitetty mahdollisia rakentamisen toteutuspolkuja osana Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin suunnitelmaa vuodelle 2040.

Kunkun parkin ympäristövaikutusten arviointi on laadittu vuonna 2015. Arvioinnissa oli mukana Hämeenpuiston vaihtoehto. Kirkkokatu käsiteltiin arvioinnissa työnaikaisena ajoyhteytenä.

Kunkun parkille on laadittu maanalainen asemakaava (asemakaava 8437, kaupunginvaltuuston hyväksyntä 14.6.2021). Maanalainen asemakaava ulottuu etelässä Hallituskadulle saakka. Alueelle saa kaavan mukaan rakentaa maanalaisia pysäköintilaitoksia, kulkuyhteyksiä ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja, näihin liittyviä teknisiä ja varastotiloja sekä maanalaisista tiloista maan pinnalle ja rakennuksiin johtavia tekniikkakuiluja, porras- ja hissiyhteyksiä. Nalkalan ajorampit sijaitsevat osittain tai kokonaisuudessaan maanalaisen asemakaavan ulkopuolella. Kaikki vaihtoehdot sijoittuvat maanpinnalla asemakaavan mukaisille katualueille. Hämeenpuiston ja Kuninkaankadun vaihtoehdot kulkevat maan alla osittain korttelialueiden alapuolella. Kirkkokadun ja Laukontorin vaihtoehdot sijoittuvat kokonaisuudessaan katualueiden alapuolelle. Hämeenpuisto on kokonaisuudessaan rakennettua kulttuuriympäristöä, samoin kuin Hämeenkatu ja Takon tehdasympäristö. Suunnittelualueella sijaitsee myös lukuisia Pirkanmaan kulttuuriympäristön arvokohteiksi määriteltyjä rakennuksia mm. Laukontorin ympäristössä. Kuninkaankatu on vaihtoehtoista ainoa, jonka välittömässä läheisyydessä ei ole kulttuurisesti arvokkaiksi määriteltyjä kohteita, jotka vaativat erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Tutkituista vaihtoehtoista on tehty vertailu, jonka pohjalta Kuninkaankadun vaihtoehto todettiin toteuttamiskelpoisimmaksi. Kuninkaankadun sisäänajorampin sijainti ei kuitenkaan ole ongelmaton.

Kuninkaankadun vaihtoehto mahdollistaa Aleksis Kiven kadun muuttamisen kävelykaduksi, jättämällä Kirkkokatu autoliikenteen käyttöön. Vaihtoehdolla ei ole vaikutusta TAKOn polttoainekuljetuksille, kun Kirkkokatu säilytetään autoliikenteelle kaksisuuntaisena. Haasteena on rakentamisen aikainen liikenteen katkaisu Kuninkaankadulla. Kulkuyhteydet kiinteistöille ovat kuitenkin järjestettävissä.

Hämeenpuiston vaihtoehto on liikenteellisesti kohtalainen ja sijaitsee liikenteellisesti oikeaoppisesti keskustan kehäkadulla. Kaupunkikuvalliset ja ympäristölliset vaikutuksen rakennetussa kulttuuriympäristössä ovat kuitenkin merkittävän negatiivisia, minkä vuoksi Hämeenpuistoa ei voida pitää realistisena toteutuspaikkana. Kirkkokadun vaihtoehdolla on hyvin merkittäviä työnaikaisia ja käytön aikaisia negatiivisia vaikutuksia Kirkkokadun varren kiinteistöille, joiden kulkuyhteyksiä sisäpihoille ja kellareihin estyy. Laukontorin läpi kulkeva liikenne on myös merkittävä haitta torialueen ja Aleksis Kiven kadun mahdollisen kävelykadun kehittämiseksi. Näistä syistä Kirkkokatua ei voida pitää realistisena vaihtoehtona. Laukontorin vaihtoehdolla on Kirkkokadun vaihtoehtoa huomattavasti vähemmän suoria negatiivisia vaikutuksia. Laukontorin ratkaisu ei haittaa Kirkkokadun kiinteistöjä eikä Takon tehtaan liikennettä. Rampin suuaukon sijoittuminen torialueen länsilaitaan nykyisen pysäköintialueen kohdalle ei myöskään johda liikennettä suoraan Laukontorin poikki. Laukontorin ympärillä sijaitsee Pirkanmaan kulttuuriympäristön arvokohteiksi määritellyjä rakennuksia. Ajorampin suuaukon sijoittaminen arvokkaaseen ympäristöön voi olla hyväksyttävyyden kannalta hankalaa.

Suurimmat haasteet liittyvät Kuninkaankadun ajoyhteyden liikenneverkolliseen sijaintiin. Ajoyhteys olisi syvällä kehäkadun sisäpuolella voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan hitaan liikkumisen alueella. Kuninkaankadun ajoyhteysvaihtoehto tuo autoliikennettä Laukontorin toriympäristöön, jossa on suuria kävelyvirtoja. Tätä voidaan jonkin verran ehkäistä liikenneverkollisilla muutoksilla ajorampin läheisyydessä. Kuninkaankatu muuttuu ratkaisun myötä yksisuuntaiseksi etelästä pohjoiseen Satamakadun ja Hallituskadun välillä. Kuninkaankadun yksisuuntaistaminen lisää liikennettä Aleksis Kiven kadulla ja Kirkkokadulla (vaihtoehtoisesti Hallituskadun kaksisuuntaistaminen Näsilinnankadun ja Kirkkokadun välillä). Nalkalan alueen katuverkon muutostarpeita tutkitaan käynnissä olevassa keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen Nalkalaan sijoittuvien ajoramppien alustavat rakennuskustannukset ovat vaihtoehdosta riippuen 9,5–25,2 miljoonaa euroa. Kuninkaankadun ajoramppivaihtoehdon alustava rakennuskustannus on 13,9 miljoonaa euroa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen liikenteen sijoittumisen tarkastelua varten on tutkittu seitsemän skenaariota ja laadittu vastaavasti kaikille liikenne-ennuste. Skenaarioissa on kuvattu vaihtoehtoiset mallit maanalaisen parkiston laajentumiselle. Ennusteet on laadittu vuodelle 2040. Liikenne-ennuste perustuu 3/2021 päivitettyyn maanalaisen parkiston liikenne-ennusteeseen.

Yhtenä pääennustevaihtoehtona tutkittiin skenaariota (skenaario 3), jossa Kunkun parkille ei ole uutta ajoyhteyttä Nalkalassa, vaan Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen ajoyhteys on Viinikankadulta pitkän maanalaisen ajoyhteyden kautta sekä Hämpin parkin läpi. Tämä vaihtoehto sisältää Hämpin parkin 500 autopaikan laajennuksen sekä Viinikan ajorampin. Maanalaisen parkiston kokonaiskehittämisen ja liikenteen jakautumisen kannalta tämä on optimaalisin kehitysskenaario.

Toisena pääennustevaihtona tutkittiin P-Hämpin laajennuksen hankesuunnitelman ja Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen suunnitelman mukaista kokonaisuutta (skenaario 5). Vaihtoehto sisältää P-Hämpin 500 autopaikan laajennuksen, mutta ei Viinikankadulta ajoyhteyttä Hämpin parkin laajennukseen. Lisäksi vaihtoehto sisältää Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen ja sen uuden ajoyhteyden Nalkalassa. Nalkalan vaihtoehtojen välillä ei ole koko liikenneverkon kannalta suuria eroja, ja vaihtoehtojen ajoramppien liikenne-ennusteet eivät merkittävästi eroa toisistaan.

Skenaarioissa oli mukana myös koko maanalaisen parkiston käsittävä vaihtoehto (skenaario 7), jonka avulla arvioitiin liikenteen jakautumista tavoitetilanteessa ajoramppien välillä. Tässä koko maanalaisen parkiston käsittävässä vaihtoehdossa mukana olivat P-Hämpin 1000 autopaikan laajennus (optio 1), Viinikankadun ajoyhteys, Kunkun parkki laajana (1270 autopaikkaa) sekä Näsikallion eritasoliittymä ja yhteys siitä katuverkkoon.

Ajoramppien liikennetuotos on nykyisin P-Hämpin osalta 540 ajoneuvoa tunnissa. Vuoden 2040 ennustetilanteessa koko maanalaisen parkiston ajoramppien liikenne-ennusteen arvioidaan olevan noin 2320 ajoneuvoa tunnissa ja parkiston yhteenlasketun paikkamäärän noin 3250 autopaikkaa (nykyisin Hämpin parkissa 972 autopaikkaa). Maanalaisella parkistolla tulee olemaan merkittävä vaikutus keskustan liikennemääriin ja ajoreitteihin.

Nalkalaan sijoittuvan rampin osuus maanalaisen parkiston ajoramppien liikennetuotoksesta vaihtelee vaihtoehtoittain. Vaihtoehdossa, jossa ei ole mukana Viinikankadun ajoramppia eikä Näsikallion eritasoliittymää, Nalkalan rampin liikennemäärä on noin 15 % (160–180 ajoneuvoa tunnissa) koko parkiston liikennemäärästä. Viinikankadun yhteys vähentää hieman ajorampin liikennemäärää ja jos parkistoon lisätään Näsikallion eritasoliittymä niin Nalkalan rampin liikennetuotos putoaa noin 4 %:iin (75–125 ajoneuvoa tunnissa) koko parkiston ajoramppien liikennetuotoksesta. Selkeästi eniten liikennettä ohjautuu ennusteen mukaan Näsikallion eritasoliittymästä lähtevään ramppiin sekä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Viinikankadun ramppiin. Molempien ajoramppien liikenne-ennusteet ovat yli 700 ajoneuvoa tunnissa.

Nalkalan rampin merkitys on maanalaisen parkiston tavoitetilanteessa melko pieni ja kokonaisuuden kannalta se ei ole välttämätön. Kunkun parkin ensimmäisen vaiheen toteutuksen kannalta se kuitenkin tarvitaan, ellei jo ensimmäisessä vaiheessa rakenneta pitkä maanalainen ajoyhteys Viinikankadun ajorampista suoraan Kunkun parkkiin.

Työssä tutkittiin myös koko maanalaisen parkiston erilaisia toteutuspolkuja. Toteutuspolussa A ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan P-Hämpin 500 autopaikan laajennus sekä Kunkun parkin ensimmäinen vaihe Nalkalan ajoramppiin tukeutuen (yhteensä 104 miljoonaa euroa). Toisessa vaiheessa toteutetaan P-Hämpin laajennuksen toinen vaihe, Viinikankadun ramppi sekä Näsikallion eritasoliittymä katuverkkoyhteyksineen (yhteensä 184 miljoonaa euroa). Kolmannessa vaiheessa toteutetaan maanalainen huoltokatu /yhdystunneli Hämpin parkin laajennuksen ja Kunkun parkin välille (yhteensä 42 miljoonaa euroa). Toteutuspolun A mukaisten toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 330 miljoonaa.

Toteutuspolussa B ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Hämpin parkin 500 autopaikan laajennus (48 miljoonaa euroa). Toisessa vaiheessa toteutetaan Hämpin parkin laajennuksen toinen vaihe, optio 1, (500 autopaikkaa), Viinikankadun ajoramppi sekä Kunkun parkin ensimmäinen vaihe (yhteensä 127 miljoonaa euroa). Kolmannessa vaiheessa toteutetaan Kunkun parkki kokonaisuudessaan, Näsikallion eritasoliittymä katuverkkoyhteyksineen sekä maanalainen huoltokatu /yhdystunneli Hämpin parkin laajennuksen ja Kunkun parkin välille (yhteensä 150 miljoonaa euroa). Toteutuspolun B mukaisten toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 325 miljoonaa.

Toteutuspolussa C toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa Hämpin parkin 500 autopaikan laajennus (48 miljoonaa euroa). Toisessa vaiheessa toteutetaan Kunkun parkin ensimmäinen vaihe sekä maanalainen ajoyhteys Viinikankadulta suoraan Kunkun parkkiin (124 miljoonaa euroa). Kolmannessa vaiheessa toteutetaan Kunkun parkki kokonaisuudessaan, Näsikallion eritasoliittymä katuverkkoyhteyksineen sekä Hämpin parkin laajennuksen toinen vaihe, optio 1, (yhteensä 150 miljoonaa euroa). Toteutuspolun C mukaisten toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 315 miljoonaa.

Tarkastelujen perusteella toteutuspolku C, jossa Nalkalan ramppia ei tarvita, on kokonaiskustannuksiltaan halvin. Keskustan osayleiskaavan liikenne- ja pysäköintitavoitteiden saavuttamiseksi tulisi pyrkiä toteutuspolku C:n mukaiseen kokonaisratkaisuun, jossa Viinikankadun ajoramppi on sekä P-Hämpin laajennuksen, että Kunkun parkin pääliittymä ennen Näsikallion eritasoliittymän toteuttamista. Tarkasteluista on huomattava, että Viinikankadun ramppi on todennäköisesti tarpeen jo Hämpin parkin 500 autopaikan laajennuksen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

yhteydessä, koska muuten Ratapihankatu kuormittuu voimakkaasti ja Hämpin parkin laajennuksen louhiminen on hankalaa.

Läntisen keskustan kehittäminen ja täydennysrakentaminen tarvitsevat maanalaisen keskitetyn pysäköintilaitoksen, jotta keskustan pysäköintipaikkojen kokonaismäärän säilyttäminen nykytilanteen suuruisena olisi tavoitteiden mukaisesti mahdollista. Jos parkiston kehittäminen halutussa aikataulussa ei ole mahdollista tukeutuen Viinikankadun ja Näsikallion eritasoliittymän ajoyhteyksiin, on syytä tarkastella myös Nalkalan ajoramppeja mahdollistamaan Kunkun parkin toteuttaminen.

Tiedoksi

Mikko Nurminen, Ari Vandell, Jukka Lindfors

Liitteet

- 1 Kh 29.5.2023 Liikennejärjestelmäsuunnitelma, visio ja tavoitteet 20230511
- 2 Kh 29.5.2023 Liikennejärjestelmäsuunnitelma, työohjelman tiivistelmä 2, 20230510
- 3 Kh 29.5.2023 Kunkun parkki light liikenneselvitys 2022-12-14
- 4 Kh 29.5.2023 Liite 1 Asemapiirustus ajoyhteysvaihtoehdot 2022-11-16
- 5 Kh 29.5.2023 Liite 2 Asemapiirustus ajoyhteys Laukontori 2022-11-16
- 6 Kh 29.5.2023 Liite 3 Asemapiirustus katujärjestelyt Kirkkokatu 2022-11-16
- 7 Kh 29.5.2023 Liite 4 Asemapiirustus katujärjestelyt Laukontori 2022-11-02
- 8 Kh 29.5.2023 Liite 5 Asemapiirustus katujärjestelyt Kuninkaankatu 2022-11-16
- 9 Kh 29.5.2023 Liite 6 Asemapiirustus katujärjestelyt Hämeenpuisto 2022-11-16

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja yleisesti nähtäville 6.6.2023 www.tampere.fi

Päätös on annettu tiedoksi sähköisesti 6.6.2023.

Tampere
06.06.2023

Elina Nikkilä
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§243

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 §)