



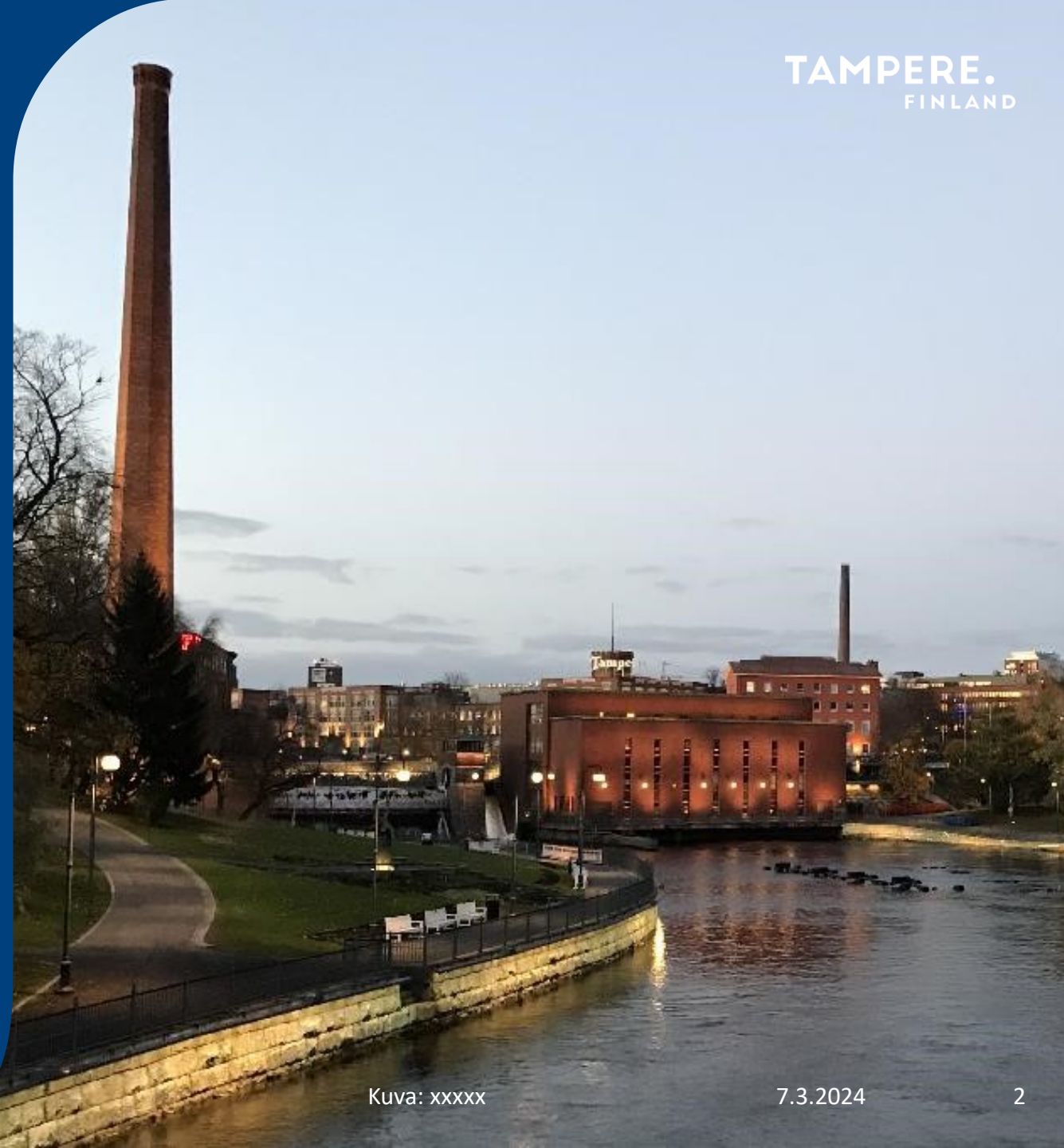
Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Laajempi esittelyaineisto

7.3.2024

Esityksen sisältö

- Lähtökohdat
- Visio ja tavoitteet
- Liikenneverkot
- Katujen jäsentely
- Hankesuunnittelu ja priorisointi
- Vaikutusten arviointi
- Jatkotoimenpiteet



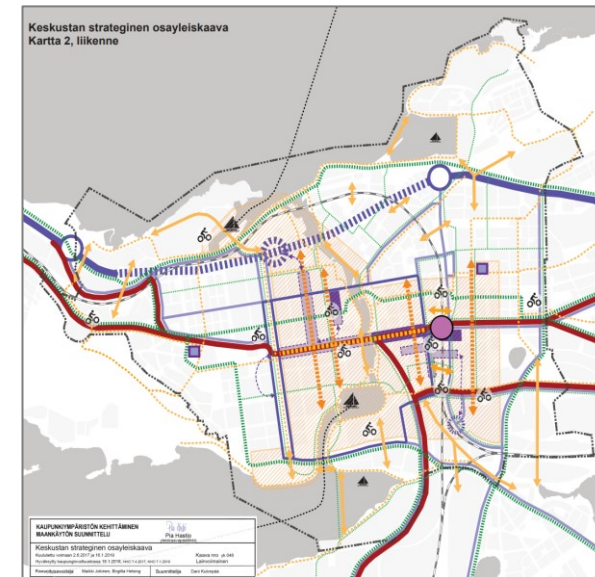
LÄHTÖKOHDAT

Lähtökohdat

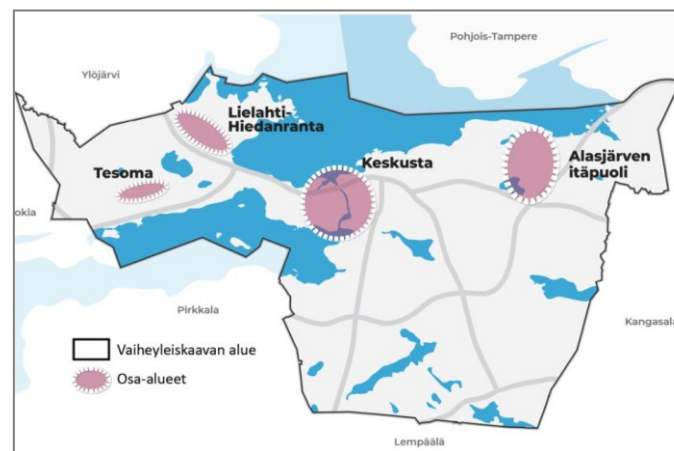
- Keskusta-alueen kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS) ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua noin seuraavat kymmenen vuotta. Suunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040. Tärkeässä osassa on myös hankkeiden vaiheistaminen kohti visiovuotta.
- LJS:n rinnalla tehdään **Tampereen kantakaupungin vaiheleiskaavan 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 kestävän kehityksen tavoitteet ohjaavat voimakkaasti työtä. Työn yhtenä lähtökohtana on myös **keskustan kehittämishjelma**.
- Työssä hyödynnetään ja kootaan yhteen olemassa olevat strategiat, suunnitelmat ja selvitykset keskustan liikenteen osalta sekä huomioidaan digitalisaation ja älyliikenteen tarjoamat uudet mahdollisuudet.
- Työ on laadittu vuorovaikutteisesti ja sitä on ohjannut liikennetoimikunta. Työryhmään on kuulunut 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 kehittämishjelma
 Hiilineutraali Tampere –tiekartta
 Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP)
 Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030
 Pyöräliikenteen kehittämishjelma 2030
 Pysäköinti osana kaupunkikehitystä – pysäköintipolitiikan linjaukset
 ITS strategia
 Kaupunkipuulinjaus
 Keskustan asiointitutkimus 2021
 Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030

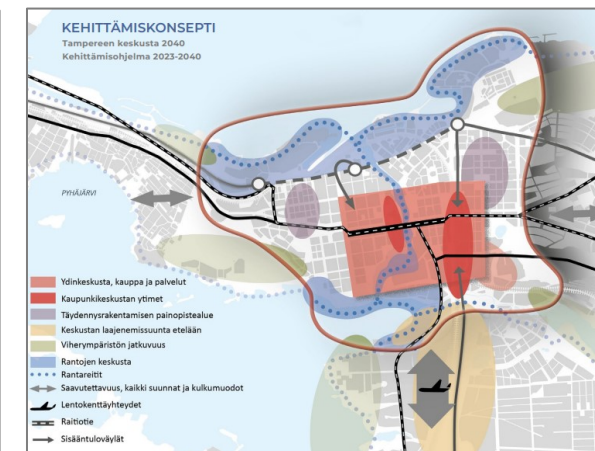
Strategiset ohjelmat



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



Kantakaupungin vaiheleiskaavan alue ja osa-alueet



Keskustan kehittämishjelman kehittämiskonsepti

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen

LJS-työ käynnistyi vuoden 2023 alussa ja loppuraportin luonnos valmistui keväällä 2024.

Työn sisältö

- **Pääliikenneverkot tavoitevuodelle 2040** ja kulkumuotokohtaiset kehittämissperiaatteet määriteltiin koko suunnittelualueelle.
- **Tarkempi katujen jäsentely** tehtiin autokehän sisäpuolisille ydinkeskustan tonttikaduille; **tarkempia katutyyppejä** määriteltiin kadun liikenteellisen merkityksen perusteella ja muodostettiin **kaksi vaihtoehtoa**.
- **Vaiheistus tavoitevuoteen 2040 mennessä** muodostettiin autokehän sisäpuolella sijaitsevilta kaduilta.

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.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustaa

Aiempi Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelma (TAKLI) vuodelta 2013

- Tampereen keskusta on rakentunut voimakkaasti 2000-luvulla TAKLI:n toimenpiteiden mukaisesti.

Kalervo Kummolan Pormestariorjelmä 2023-2025

- Laaditaan kaikki kulkutavat kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Tampereen kantakaupungin vaiheleiskaavan päivitys 2021–2025

- Kaavan yhteydessä päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleiskaavan taustaselvitys.

Hiilineutraali
Tampere
2030

TEKEMISEN
KAUPUNKI

TAMPEREEN STRATEGIA 2030

Tampereen
keskusta 2040
12 000
uutta asukasta
8 000
uutta työpaikkaa

Lähtökohtana olevia strategioita ja selvityksiä

Hyväksytyt strategioita ja ohjelmia

- Tampereen strategia (KV 15.11.2021)
- Pormestariohjelma 2023-2025 (KV 12.6.2023)
- Hiilineutraali Tampere 2030 (KH 3.10.2022)
- Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP) (KH 3.5.2021)
- Keskustan kehittämisohjelma (KH 29.5.2023)
- Keskustan strateginen osayleiskaava (KV 18.1.2016)
- Pysäköintipolitiikan linjaukset (YLA 31.5.2016)
- Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma (KH 12.9.2022)
- Pyöräliikenteen kehittämisohjelma (KH 12.9.2022)

Muita selvityksiä

- Tampereen liikenteen tulevaisuuden skenaariot (2022)
- Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma (2023)
- Tampereen kestävä ja digitaalinen liikennejärjestelmä 2030 (2024)
- Keskustan asiointitutkimus (2021)
- Viherkatuserelvitys (2024)



VISIO JA TAVOITTEET

Visio ja tavoitteet

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.

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 kulkutapojen 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.

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 mikroliikkumiselle.



LIIKENNEVERKOT

Autoliikenteen pääverkko 2040

Autoliikenteen pääverkko muodostuu

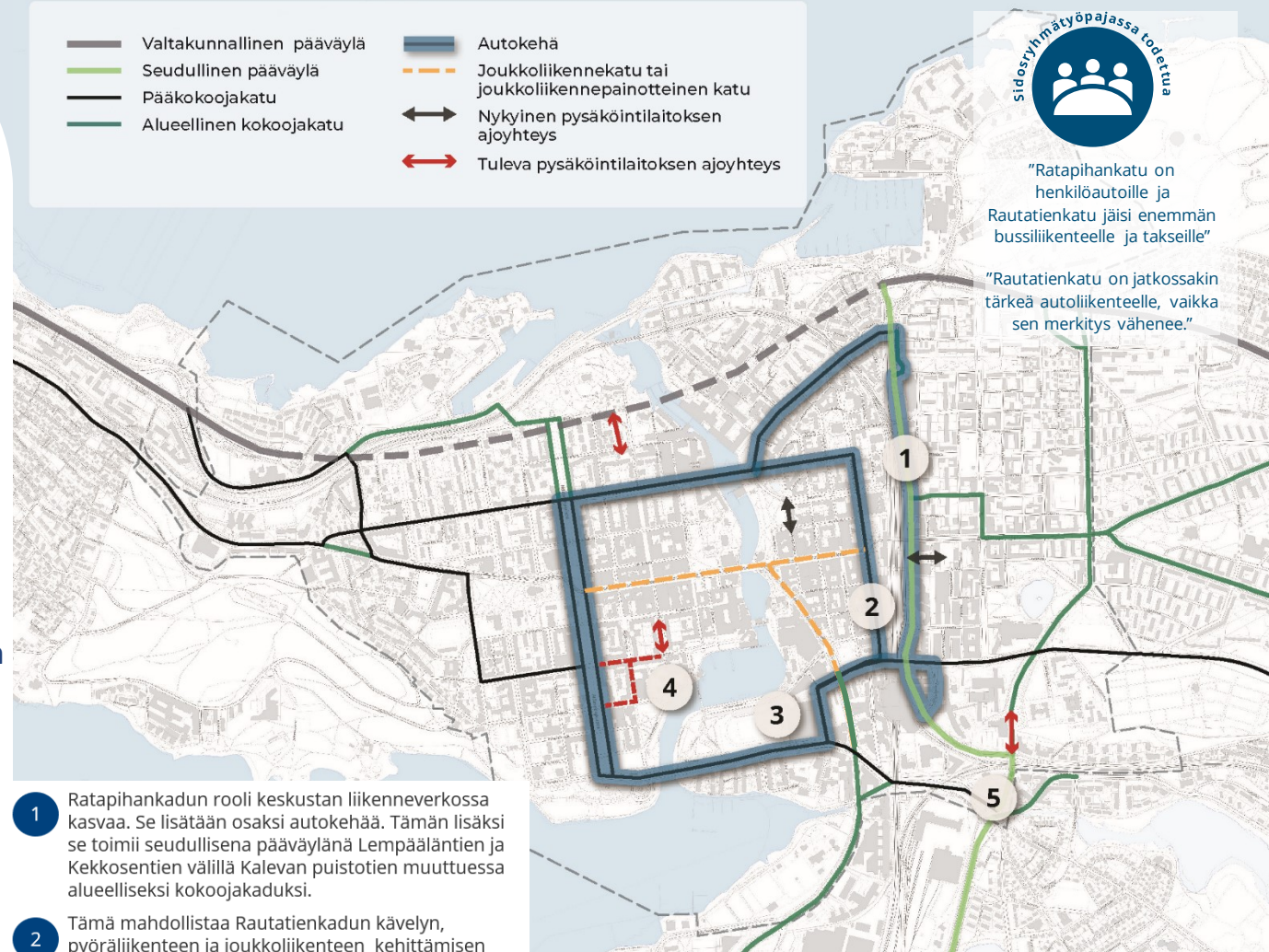
- autokehästä ja sinne johtavista pääväylistä, pääkokoojakaduista sekä alueellisista kokoojakaduista
- lisäksi keskustassa on tonttikatuja autokehän sisä- ja ulkopuolella.

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.

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.



”Ratapihankatu on henkilöautoille ja Rautatiekatu jäisi enemmän bussiliikenteelle ja takseille”

”Rautatiekatu on jatkossakin tärkeä autoliikenteelle, vaikka sen merkitys vähenee.”

- 1 Ratapihankadun rooli keskustan liikenneverkossa kasvaa. Se lisätään osaksi autokehää. Tämän lisäksi se toimii seudullisena pääväylänä Lempääläntien ja Kekkosen tien välillä Kalevan puistotien muuttuessa alueelliseksi kokoojajaksiksi.
- 2 Tämä mahdollistaa Rautatiekadun kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämisen rautatieaseman ympäristön maankäytön muuttuessa.
- 3 Joukkoliikennepainotteista katu Hatanpään valtatiellä jatketaan Tampereen valtatielle saakka raitiotien laajentuessa kohti etelää.
- 4 Nalkalan alueelle sijoittuva Kunkun parkki lightin ajoyhteys edellyttää autokehän sisäpuolella (Satamakatu, Näsilinnankatu, Tiiliruukinkatu) muutoksia, joita tutkitaan jatkosuunnittelussa.
- 5 Nokia Arenan tapahtumien aikaan autokehä voidaan siirtää Rautatiekadulta kiertämään Tampereen valtatie ja Viinikankadun kautta, kun Kalevantie ja Vuolteenkadulla liikennettä rajoitetaan.

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.

Joukkoliikenneverkko 2040

Keskustan joukkoliikenneverkko muodostuu

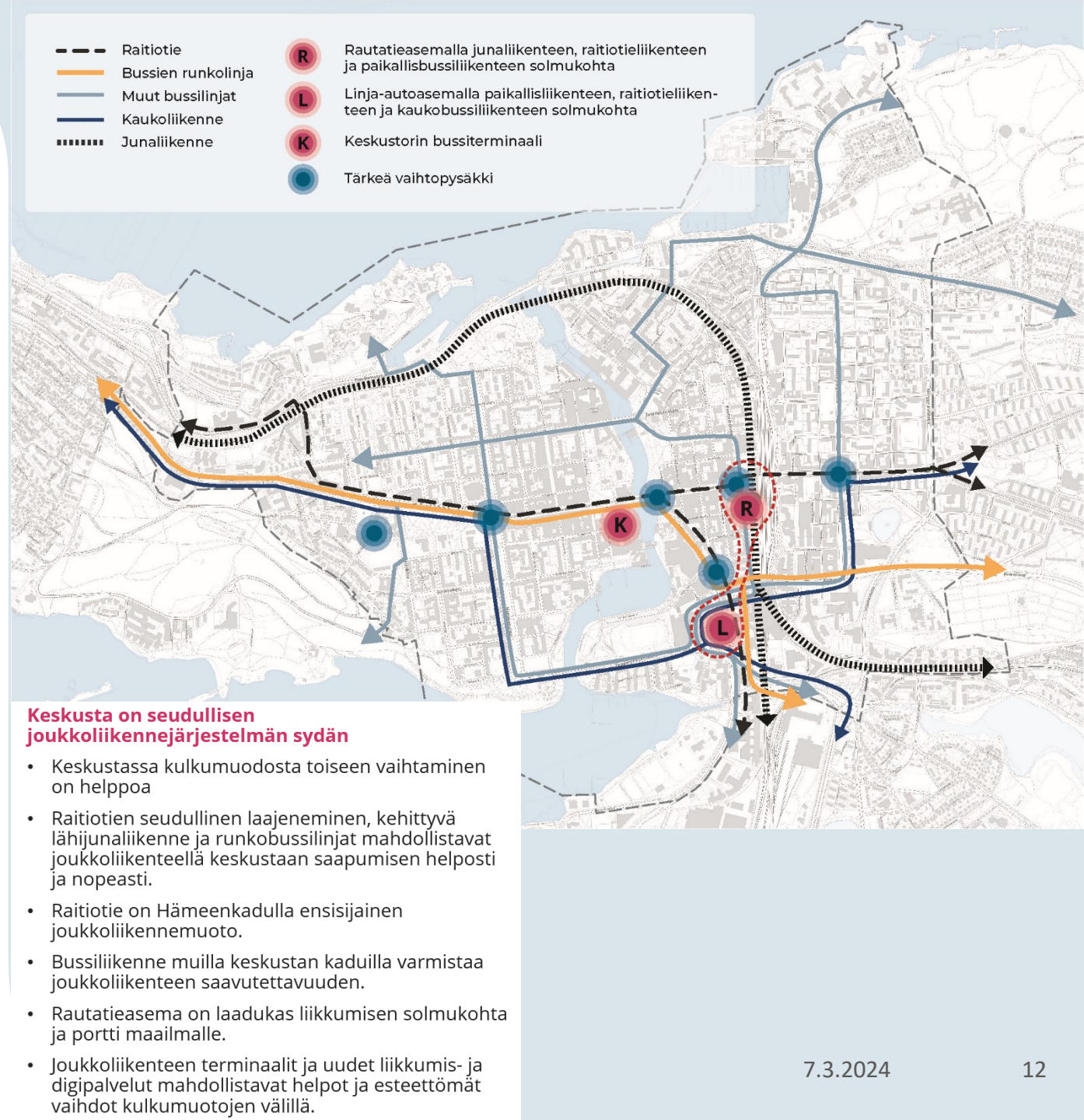
- Raitiotieverkostosta ja seutuliikenteen runko- ja muista bussilinjoista
- kaukoliikenteen bussilinjoista, Tampereen seudun lähijunaliikenteestä ja valtakunnallisesta kaukojunaliikenteestä ja yhteyksistä kansainväliseen lentoliikenteeseen
- pysäkeistä, vaihtopysäkeistä sekä useat eri kulkumuodot yhdistävistä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

Keskustassa raitiotie ja bussien runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut bussilinjat täydentävät.

Mahdolliset bussiterminaalit ovat Keskustori ja linja-autoasema.

Raideliikenteeseen kytkeytyminen jo keskustan ulkopuolella sekä liityntäpysäköinnin kehittäminen vähentää keskustan liikennekuormitusta.

Rautatieaseman ja linja-autoaseman muodostama kaikki liikennemuodot yhdistävä multimodaalihubi kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.



Kävelyn pääverkko 2040

Kävelyn pääverkko muodostuu

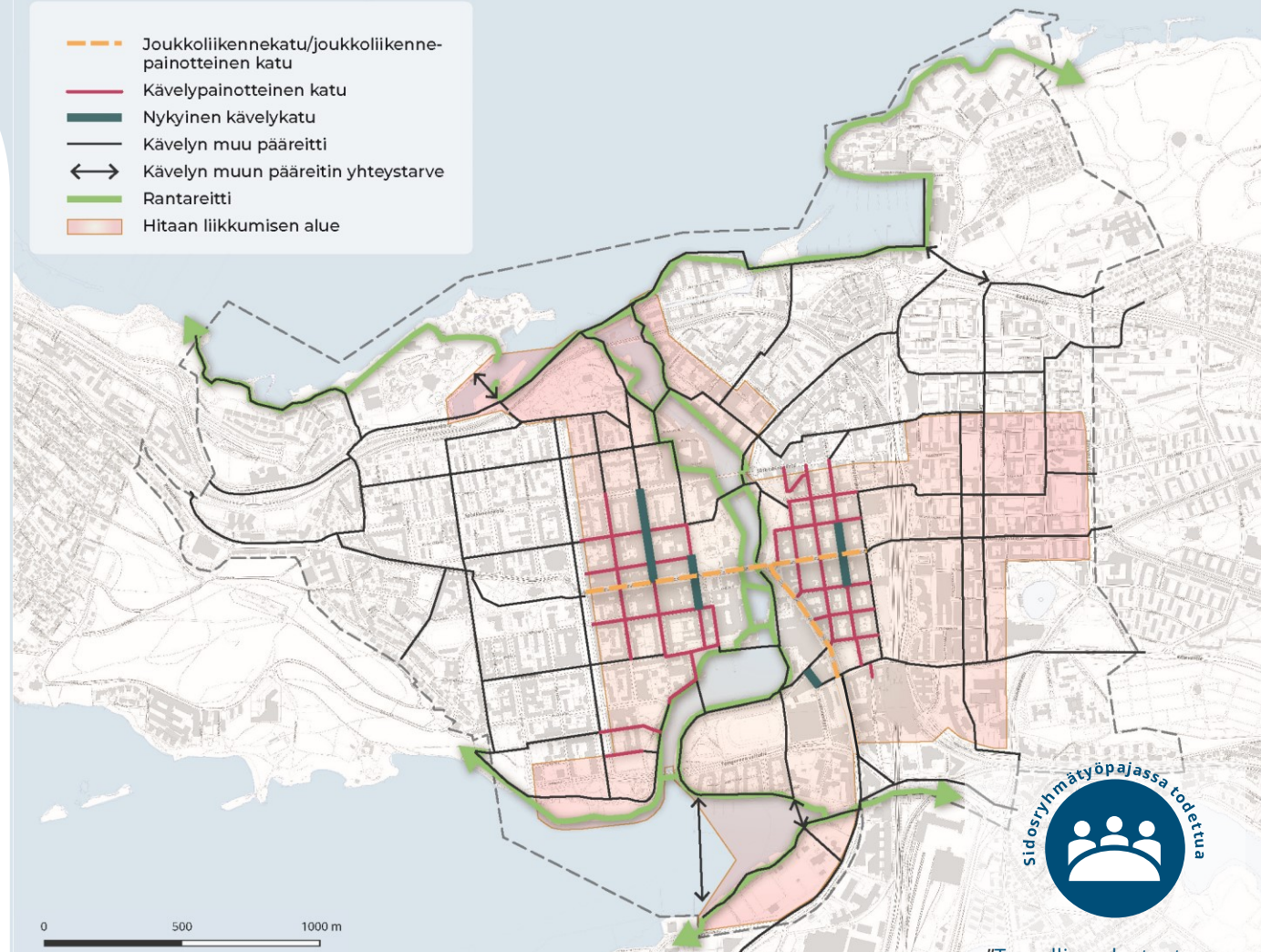
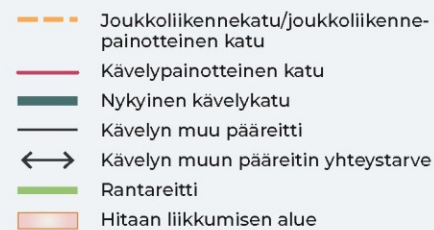
- Joukkoliikennekaduista ja joukkoliikennepainotteisista kaduista
- kävelypainotteisista kaduista (ydinkeskustassa) ja kävelykaduista
- muista kävelyn pääreiteistä ja rantareiteistä.

Kävelyn pääverkko parantaa keskustan saavutettavuutta kävellessä ja tarjoaa laadukkaan kävelykokemuksen.

- Pääverkko yhdistää keskustan tärkeimmät kohteet kuten joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit, keskeisimmät julkiset palvelut, merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet sekä virkistyskohteet.

Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan pääverkkoa.

- Niiden 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.



Keskustassa liikutaan jalankulkijoiden ehdoilla

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

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

”Kävelykeskustan pitäisi olla tiivis kokonaisuus.”

Pyöräliikenteen pääverkko 2040

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu seudullisista ja alueellisista pääreiteistä.

- Tämän lisäksi on olemassa täydentäviä alemman verkon reittejä, joita ovat mm. aluereitit, keskustan katuverkko sekä puistoissa ja aukioilla kulkevat yhteydet.

Pyörä- ja mikroliikenteen verkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä.

- Niiden houkuttelevuutta, jatkuvuutta, sujuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä kunnossapitoa parannetaan huomioiden nykyiset ja ennustetut käyttäjämäärät.

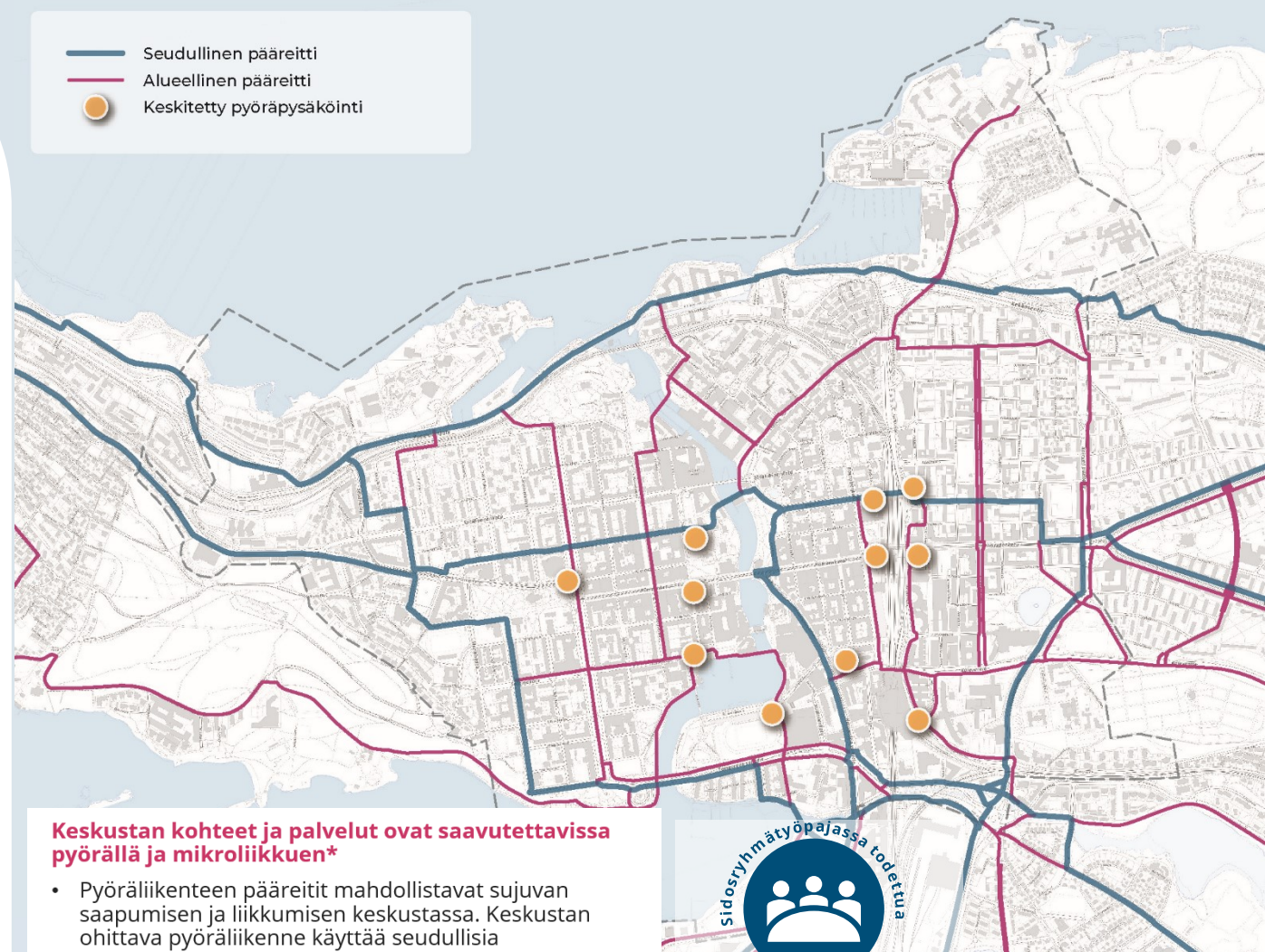
Keskustan asioinnin, asumisen sekä työpaikkojen pyöräpysäköintiä kehitetään.

- Toteutetaan kesäkuussa 2023 hyväksytyn pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin yleissuunnitelman toimenpiteitä.

Mikroliikenteen pysäköintiä rajoitetaan ydinkeskustassa

- Pysäköinti ohjataan mikroliikenteelle tarkoitettuihin pysäköintipaikkoihin.

- Seudullinen pääreitti
- Alueellinen pääreitti
- Keskitetty pyöräpysäköinti



Keskustan kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa pyörällä ja mikroliikkeen*

- 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.



"Nopeat pyörätiet voisivat sijaita kävelykeskustan ympärillä."

"Hämeenpuisto nähtiin pyöräilyn pääreitteinä, mutta historialliset haasteet mietittyivät. Hämeenpuisto on looginen reitti."

7.3.2024

Pysäköinti

Pysäköinnin keskittämistä maan alle jatketaan.

- Maanalaisen pysäköinnin lisäksi on maanpäällistä keskitettyä pysäköintiä.
- Maanalainen pysäköinti on helposti saavutettavaa, paikkoja on saatavilla, ei enimmäiskestoja, hinnoittelu vastaavalla tai matalammalla tasolla verrattuna kadunvarsipysäköintiin.
- Pysäköinnistä pääsee hisseillä maantasolle läpi vuoden kuivin jaloin.

Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista (asiointi)pysäköintiä.

Keskustan maankäytön kehittyessä autopaikat osoitetaan keskitettyihin rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin.

- Pysäköintipaikkojen käyttöä tehostetaan ja täydennysrakentamisen velvoitepaikkoja sijoitetaan keskitettyihin pysäköintilaitoksiin.



Huolto- ja jakeluliikenne

Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkosta pyritään hyödyntämään citylogistiikkaan ja huoltoon.

- Jakelu- ja keräilyliikenteen aiheuttamia haittoja jalankululle ja pyöräliikenteelle vähennetään.

Ydinkeskustassa edistetään jakeluliikenteen ajoneuvokokojen pientymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä.

- Keskustan ulkopuoliset kaupunkilogistiikan CityHubit ovat suuremmalla kalustolla saavutettavissa ja niistä jatkojakelu keskustan sisällä toteutetaan kevyellä sähköisellä tai lihasvoimin liikkuvalla kalustolla.

Autokehän sisälle rakennetaan kuormauspaikkoja ja lyhytaikainen huoltoliikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksuista.



KATUJEN JÄSENTELY

Ydinkeskustan katutyyppejä

Autokehä



- Palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liikkumista.
- Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen.
- Liikenteellinen toimivuus.

Kävelypainotteinen katu



- Palvelee keskustassa liikkumista kävellen, pyörällä tai mikroliikkuun sekä autolla kadun varrella sijaitsevien määränpäiden saavuttamista.
- Läpiajoa hillitään.
- Alatyyppejä ovat **hidaskatu**, **liikekatu** ja **pyöräkatu**.

Joukkoliikennekatu



- Palvelee ensisijaisesti joukkoliikennettä ja kävelyä.
- Kadulla on taksi-, huolto- ja tavaraliikenne sallittu.
- Kuormauspaikat.

Korttelikatu



- Palvelee autokehältä maanalaiseen pysäköintiin siirtymistä.
- Nykytilan kaltainen perinteisen liikenteellisen tilanjaon katu, jossa on korkeat reunakivet ja sillä voi olla kadunvarsipysäköintiä. Kuormauspaikat.

Joukkoliikennepainotteinen katu



- Joukkoliikenteellä erityinen rooli, myös muu liikenne on sallittua.
- Muulle liikenteelle voidaan toteuttaa rajoituksia esimerkiksi huolto- ja jakeluliikenteen ajallisia tai kaluston kokoon liittyviä rajoituksia.

Kävelykatu



- Kävelylle tarkoitettu katu, jossa on tilaa oleskelulle ja erilaisille toiminnoille.
- Tontille ajo sallittua ja huoltoajolle voidaan osoittaa rajoituksia (kesto, ajankohta).

Kävelypainotteisen kadun alatyypit

Liikekatu

- Vilkas kivijalkakauppojen katu, jossa erityisiä tarpeita lyhytaikaiselle kadunvarsipysäköinnille ja nopealle liiketiloissa asiointille.
- Kadunvarsipysäköinti viihtyisänä siten, ettei pysäköinti hallitse katutilaa.
- Joustoalueella pysäköinti ja kuormausmahdollisuudet korostuvat hidaskatua enemmän.

Hidaskatu

- Joustoalueelle sijoitetaan liikekatua enemmän oleskeluun liittyviä toimintoja ja kasvillisuutta.
- Viihtyisyyttä lisääviä istutuksia, terasseja, aukiomaisia alueita, penkkejä ja katutaidetta.
- Houkuttelee ihmisiä viettämään aikaa ulkona ja kävelemään paikasta toiseen ympäristöstä nauttien.

Pyöräkatu

- Pyöräliikenteelle tarkoitettu kävelypainotteisen kadun erityistapaus, jolla autojen on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja annettava esteetön kulku pyöräliikenteelle.
- Kadunvarsipysäköinti joustoalueella, jossa myös pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä sekä kuormauspaikkoja.



Joustoalue

Joustoalue



Joustoalue



Joustoalue

Ydinkeskustan katujen jäsentely - 2040

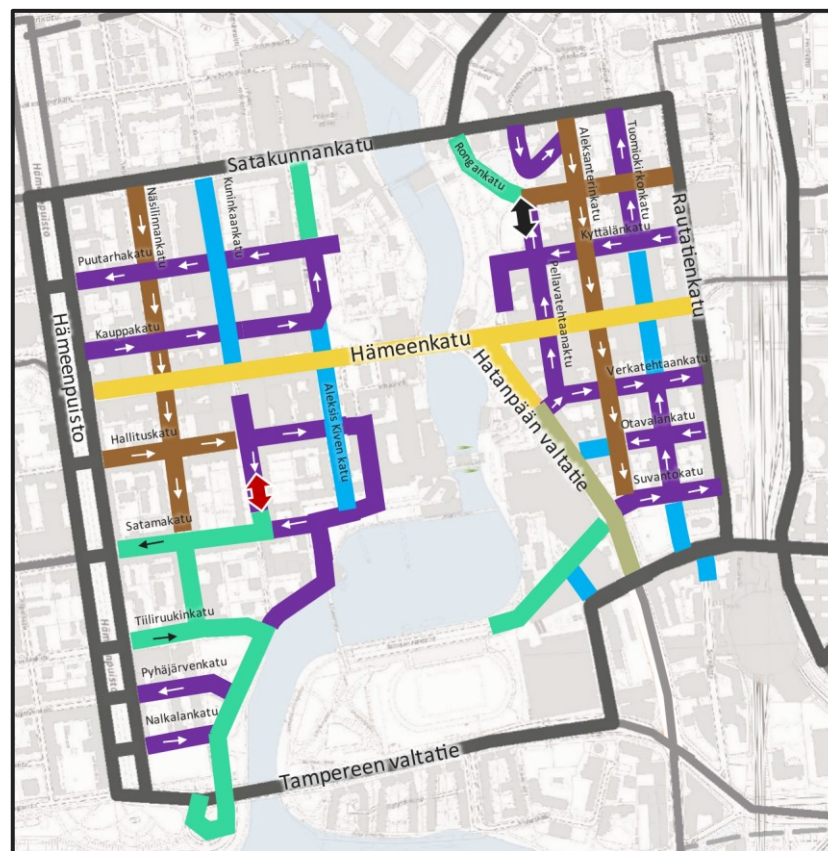
Autokehän sisäpuolella ydinkeskustan katutyypit ja katujen suuntaisuudet on esitetty vaihtoehdoissa A ja B.

Vaihtoehdot eroavat toisistaan Puutarhakadulla, Aleksis Kiven kadulla, Kuninkaankadulla ja Tuomiokirkonkadulla.

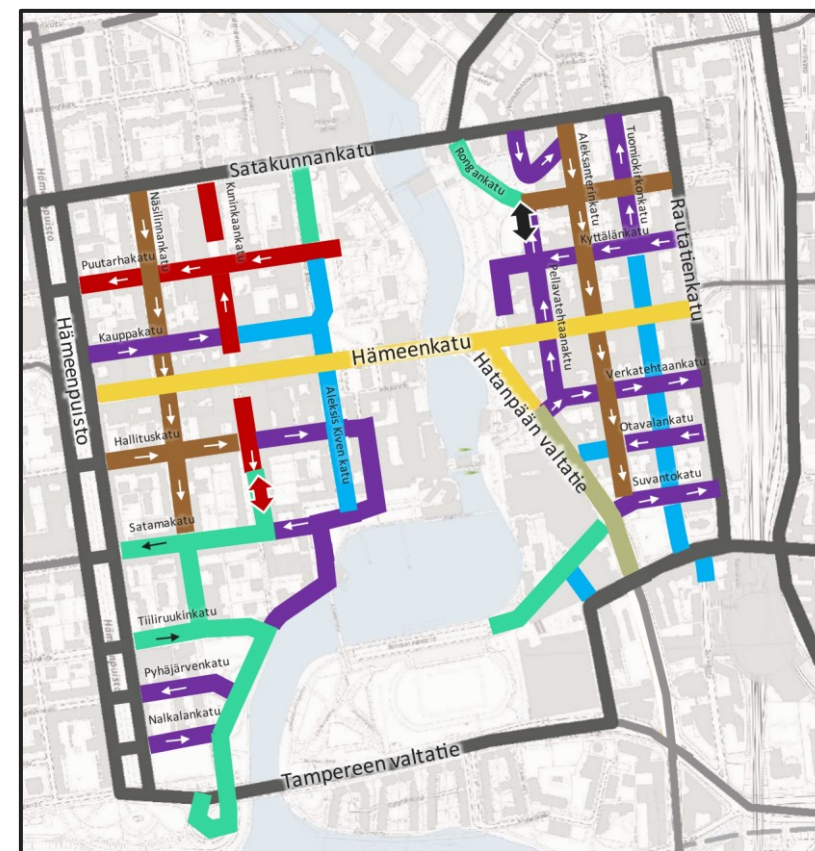
- Autokehä
 - Korttelikatu
 - Joukkoliikennepainotteinen katu
 - Liikekatu
 - Hidaskatu
 - Pyöräkatu
 - Joukkoliikennekatu
 - Kävelykatu
 - ↔ Maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoyhteys (nykyinen/uusi)
 - Yksisuuntainen katu (jos nuolta ei ole, katuosuus on kaksisuuntainen)
- } Kävelypainotteinen katu

Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin











2040 VEA



2040 VEB

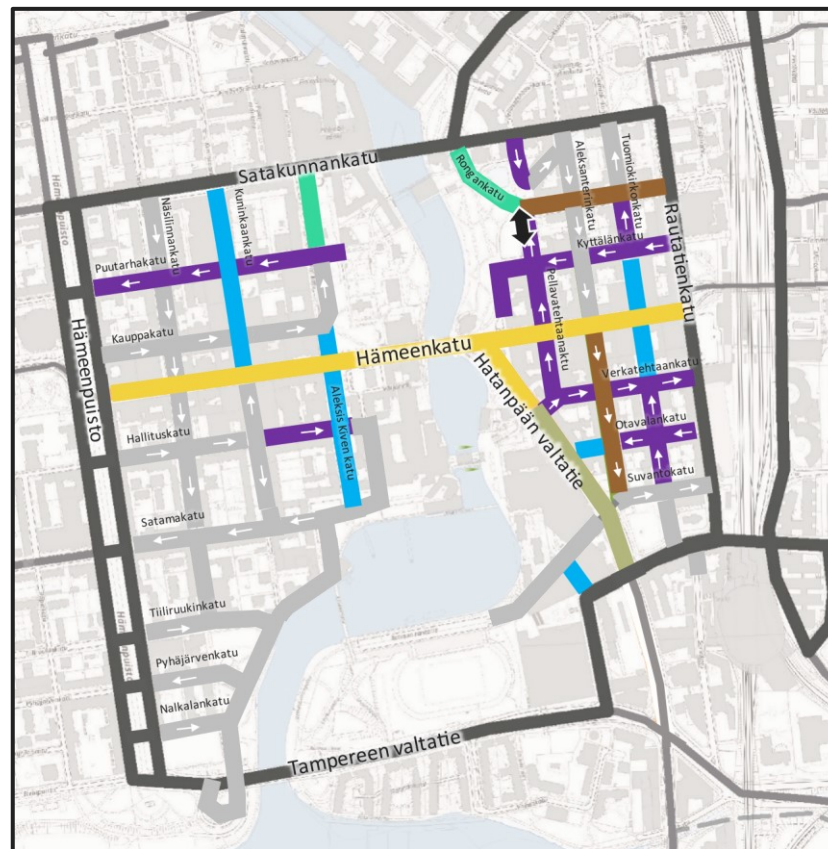


Ydinkeskustan katujen jäsentely - 2030

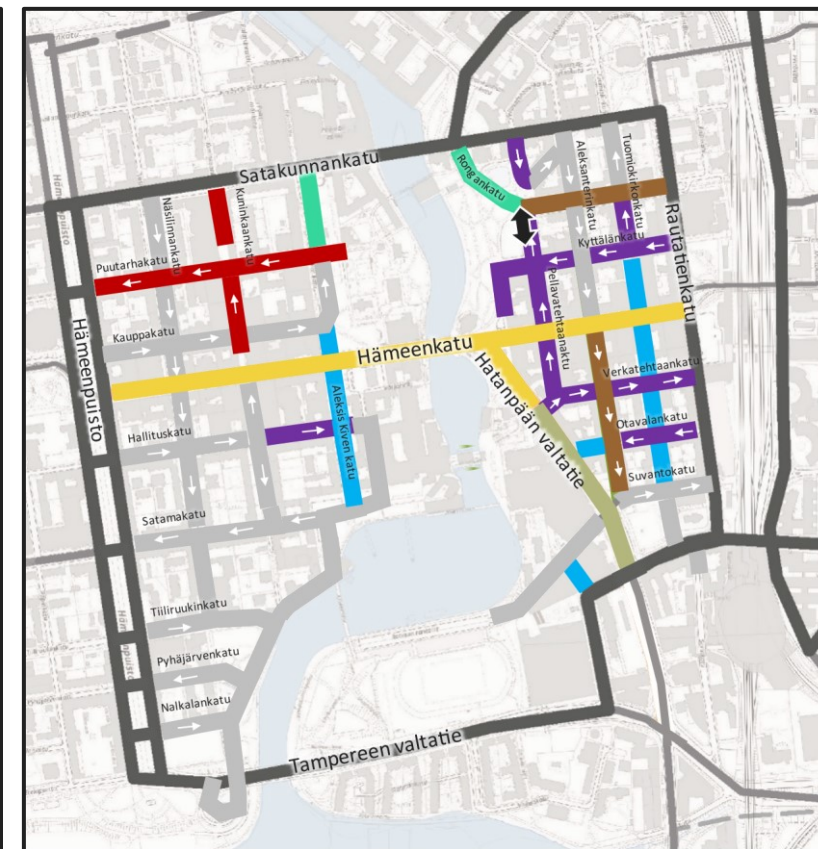
-  Autokehä
 -  Korttelikatu
 -  Joukkoliikennepainotteinen katu
 -  Liikekatu
 -  Hidaskatu
 -  Pyöräkatu
 -  Joukkoliikennekatu
 -  Kävelykatu
 -  Maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoyhteys (nykyinen/uusi)
 -  Yksisuuntainen katu (jos nuolta ei ole, katuosuus on kaksisuuntainen)
- } Kävelypainotteinen katu

Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin

2030 VEA



2030 VEB



HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

Tampereen keskustan liikenteen kehittäminen 2024-2040

Tampereen keskustan liikenteen kehittämisohjelma on tässä suunnitelmassa esitetty vuosille 2024-2040.

- Toteutusjärjestykseen on vaikuttanut maanalaisen pysäköinnin kehittämissuunnitelma.
- Lisäksi on otettu huomioon
 - viherympäristön kehittämistavoitteet
 - hulevesien käsittelyn tarpeet
 - kunnallistekniikan saneeraustarpeet
 - kytkentä maankäytön kehittämishankkeisiin tai suuriin infrastruktuurihankkeisiin.

Suunnitelmassa on esitetty kaksi vaihetta.

- Vaihe I 2024-2030
- Vaihe II 2031-2040

Pysäköinnin kehittämispolku

Pysäköinnin muutoksia voidaan tehdä jo ennen merkittäviä investointeja keskitettyyn pysäköintiin.

- 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.

Seuraavan kymmenen vuoden maanalaisen pysäköinnin kärkihankkeita ovat Hämpin parkin laajennus ja Kunkun parkki light.

- Pysäköinnin keskittäminen maan alle mahdollistaa kadunvarsipysäköinnin muuttamisen lyhytkestoiseen pysäköintiin ja vähentämisen.

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



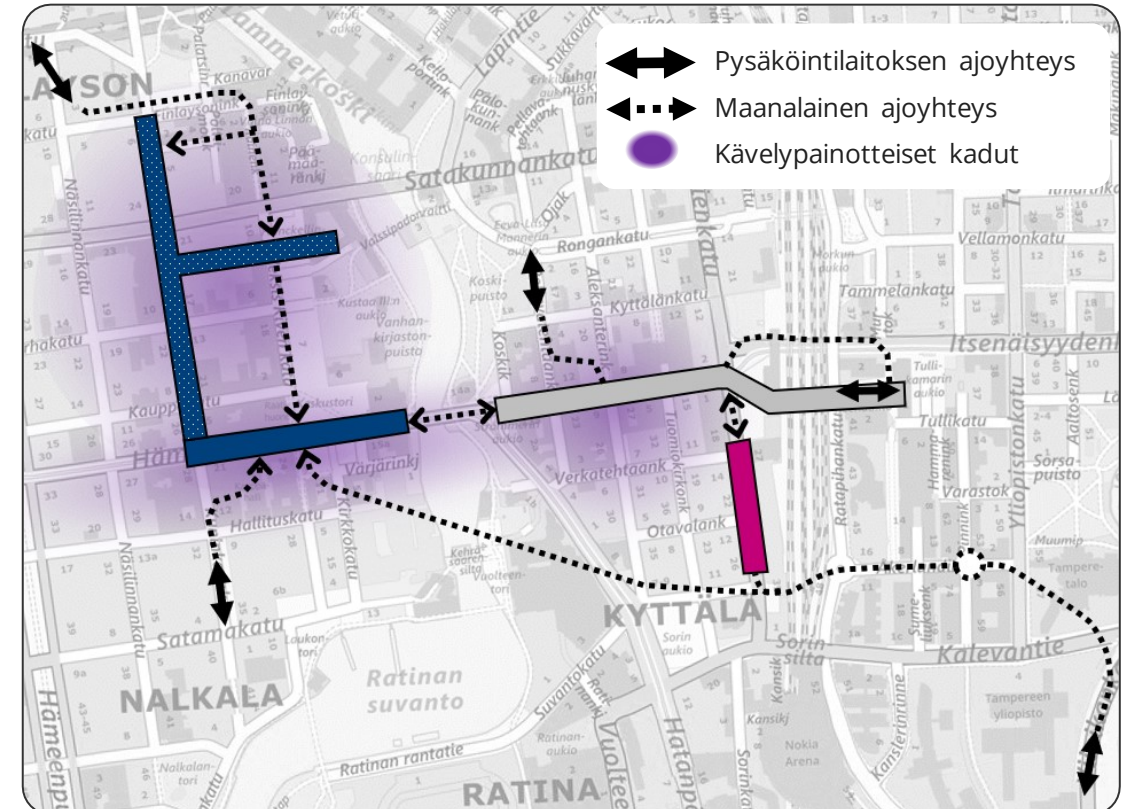
Vaihe IIa

- Kunkun parkki light (500 ap)
- Ajoyhteys Nalkalassa



Vaihe IIb

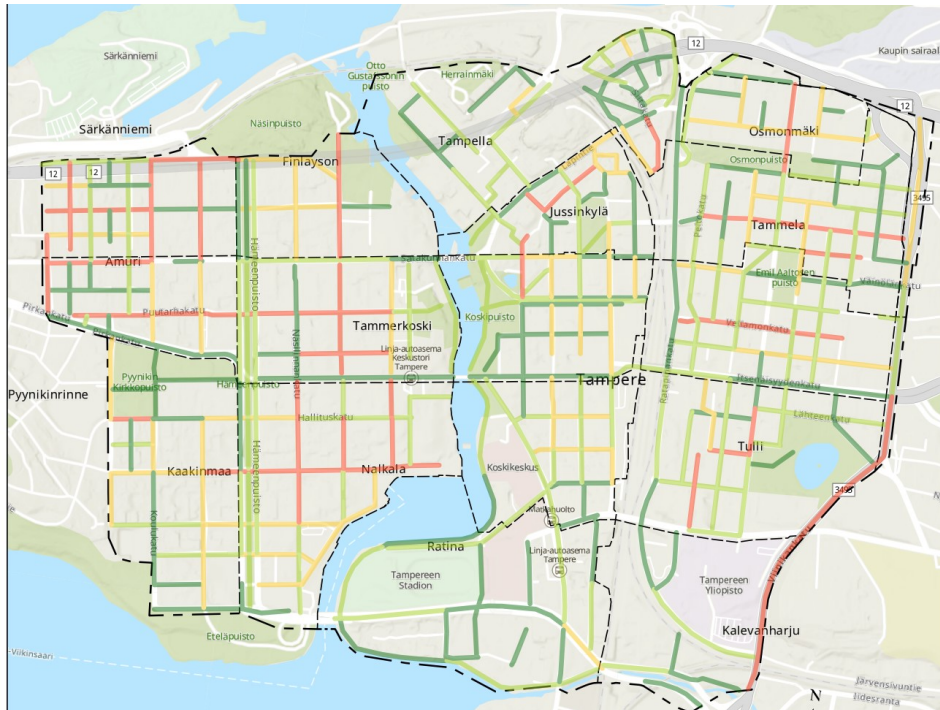
- Kunkun parkki (700 paikkaa lisää)
- Ajoyhteydet Rantaväylältä



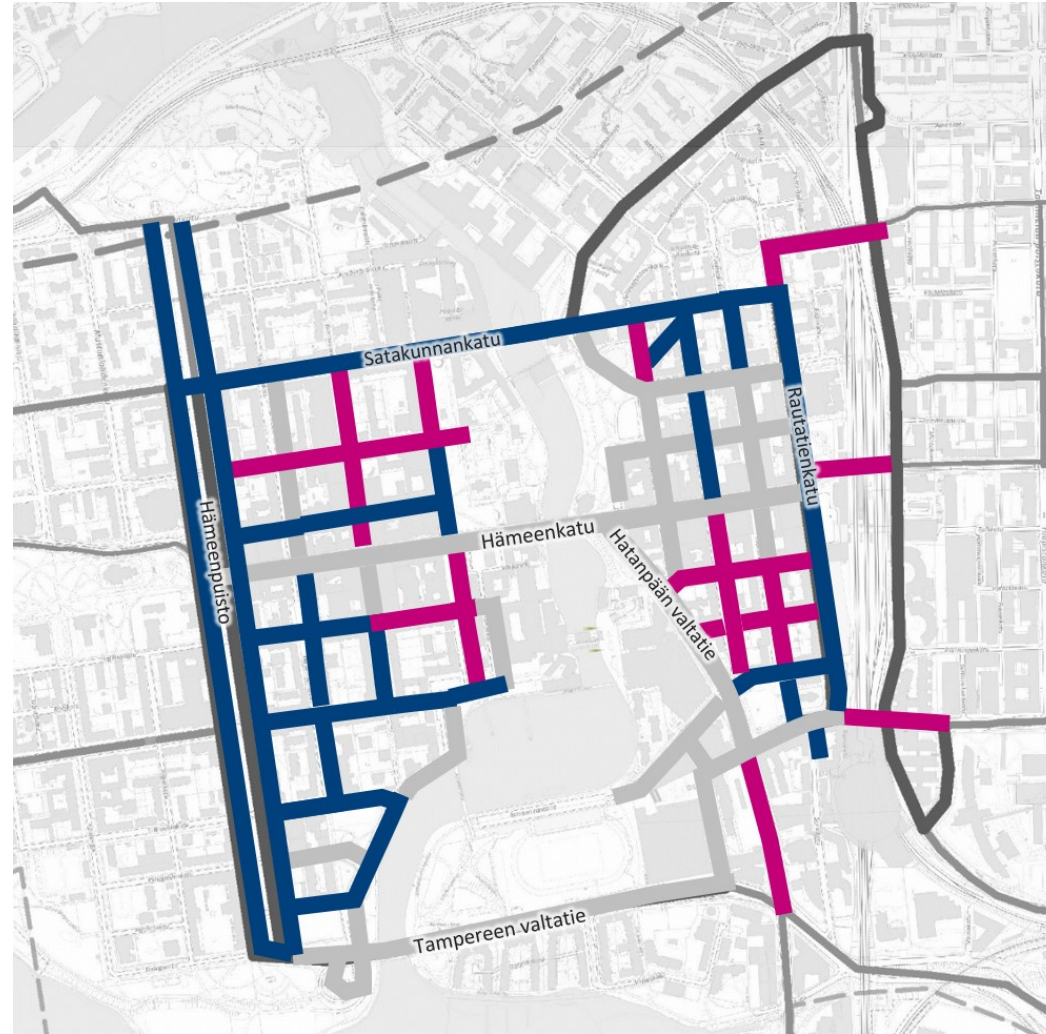
Autokehän sisäpuolisten katujen saneerauksen vaiheistus

- Vaihe I 2024-2030
- Vaihe II 2031-2040
- Ei ohjelmoitua tarvetta

- Merkintöjen selitys
- Saneeraustarve
- Pieni
 - Kohtalainen
 - Suuri
 - Erittäin suuri
 - Kaupunginosan raja
 - Aluerajaus



Vesihuolto- ja hulevesiverkoston saneeraustarve keskustassa (Keskustan vesihuollon yleissuunnitelma 2022)



Katusaneerauksen vaiheistus 2024-2040.

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

P-Hämpin laajennus vaihe I ja ajoyhteys Viinikankadulta. Keskustan kiinteistöjen vajaakäytöllä olevien pysäköinti paikkojen hyödyntäminen älykkään pysäköinnin keinoilla.

3. Tammerkosken sillat ja reitit

Ratinnan suvannon uusi pyöräliikenteen ja jalankulun silta, Valssipadonsillan leventäminen ja Mäntinrannan rantareitti.

4. Raitiotie ja joukkoliikenneterminaalit

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

5. Ratasiltojen, Tampereen valtatie ja Viinikan liikennealue

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

6. Ratina

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

7. Särkänniemi

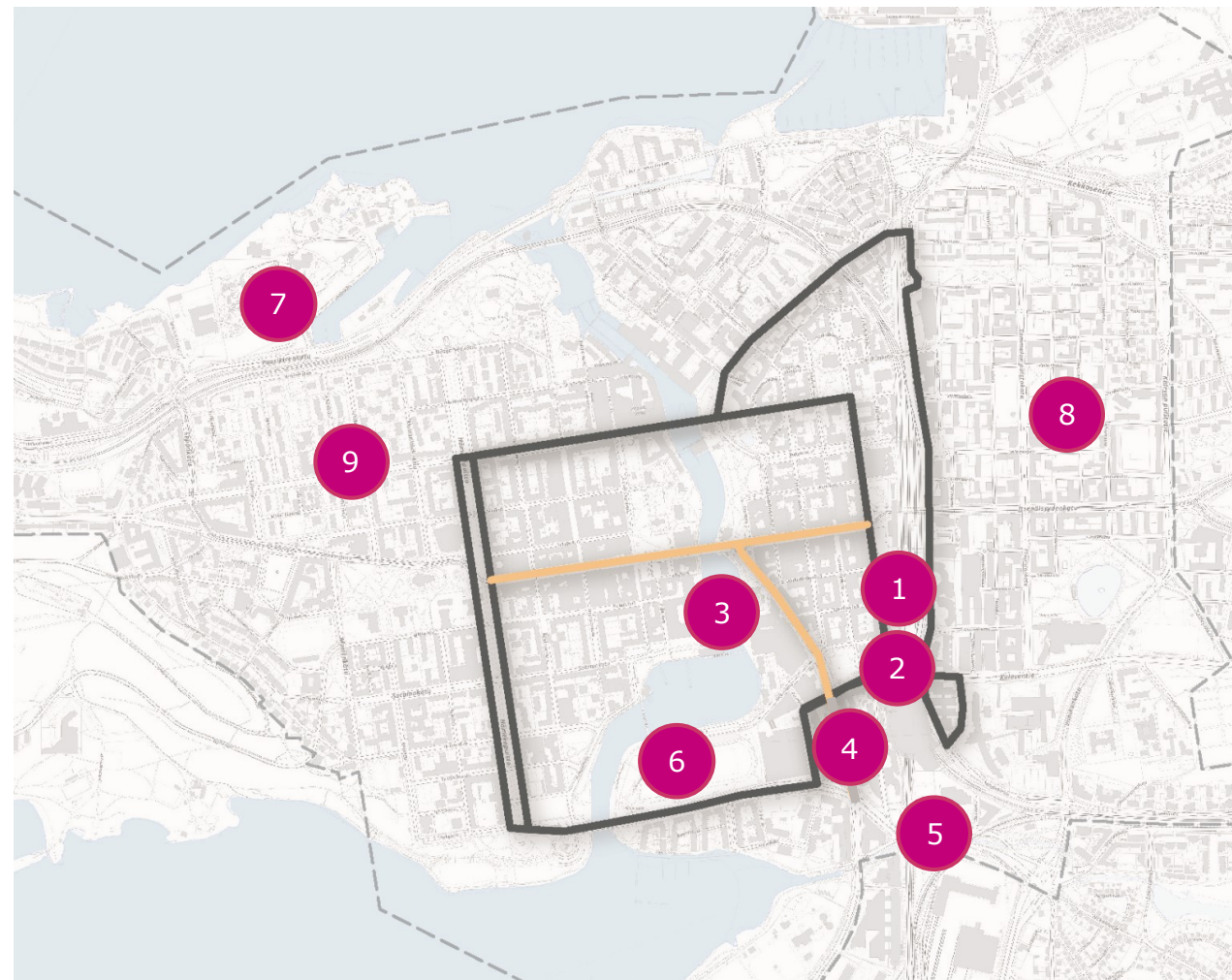
Särkänsilta, satama-alue ja rantareitit, Paasikivenkadun muutokset.

8. Tammela

Tammelan liikenneverkko-suunnitelman 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.



Vaihe II 2031-2040

10. Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen vaihe II ja III

Kunkun parkki light 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

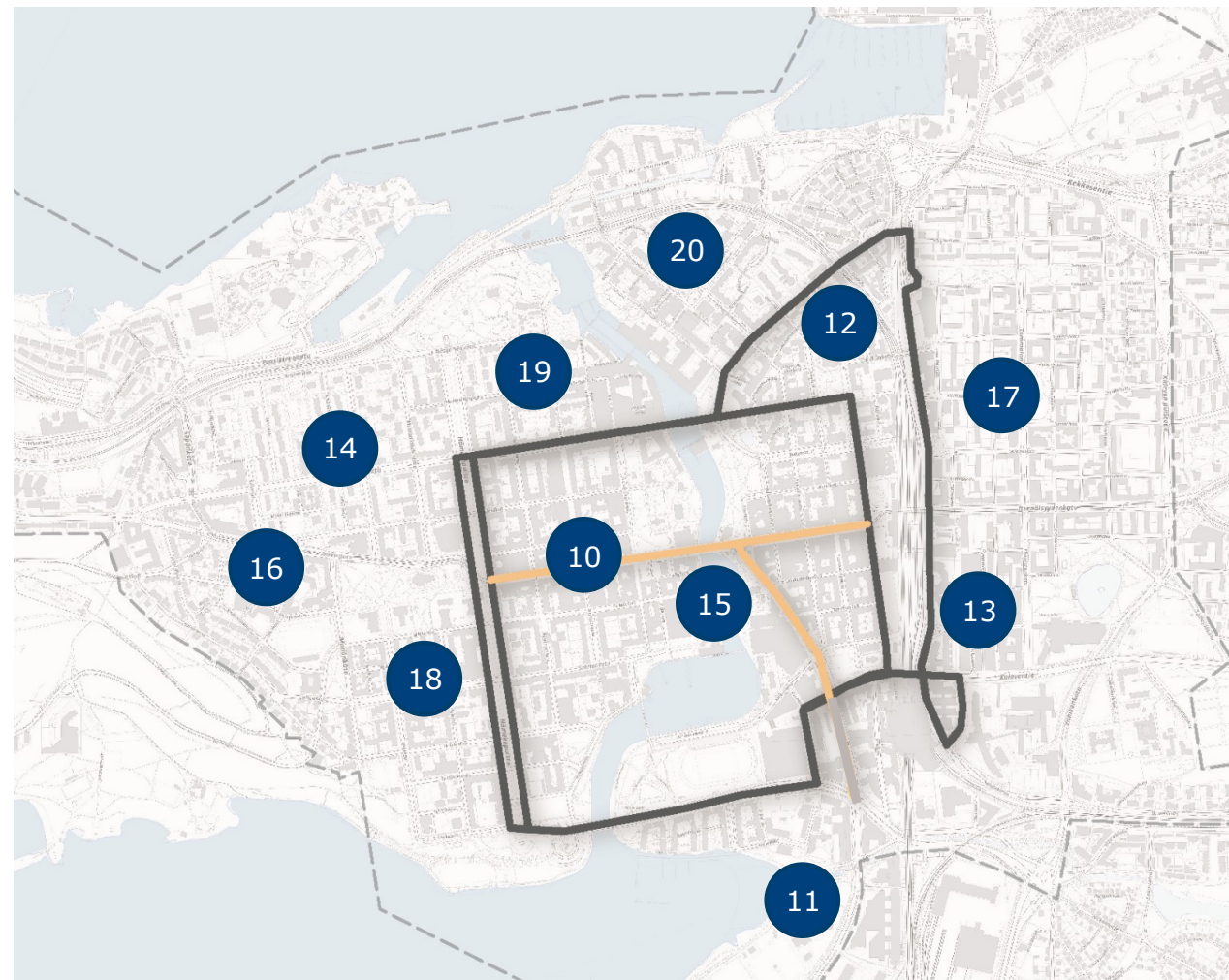
Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä mm. läpiajon houkuttelevuuden vähentäminen ja kaksisuuntaisen ajoratapyöräilyn olosuhteiden parantaminen, kävelyn liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen, pyöräliikenteen pääreittien parantaminen, pysäköinnin tehostaminen täydennysrakentamisen myötä, 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.



VAIKUTUKSET

Merkittävät vaikutukset

- Kaupungin kasvuun vastaaminen ja kestävän 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.

Vaikutukset 1

Arviointiteema	Tavoitteet	Merkittävät vaikutukset
Keskustan saavutettavuus eri kulkutapojen kannalta	<p>Kaupunkistrategia: Tampereen keskustan saavutettavuus ja elinvoima on parantunut.</p> <p>Pormestariohjelma: Keskusta on helposti saavutettava kaikilla kulkumuodoilla.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Autokehän ja pääreittien opastusjärjestelyt parantavat pysäköinnin löytämistä ja sitä kautta saavutettavuutta autolla. Keskitetty maanalainen pysäköinti on helposti kävelen saavutettavissa kaikkialla kävelypainotteisten katujen alueella. ✓ Keskustan saavutettavuus kävelen lähialueilta paranee kävelyn pääreittien kehittämisen myötä. Viinikanlahden uudet siltayhteydet, rautatieaseman kansiratkaisut sekä Tammerkosken ylittävät sillat helpottavat keskustan eri osien saavuttamista suorinta reittiä pitkin. ✓ Raitiotie Pirkkala-Linnainmaa parantaa Linnainmaan ja Pirkkalan suuntien saavutettavuutta ja matka-aikaa. Lempäälän suunnalla näkyy lähijunaliikenteen vaikutus. Bussiliikenteen kannalta saavutettavuudessa ei tapahdu huomattavaa muutosta. Osalla matkustajista joukkoliikennematka muuttuu vaihdolliseksi tai matka tehdään osittain liityntäliikenteellä, mutta kaikkiaan keskustaan pääsy joukkoliikenteellä helpottuu ja nopeutuu. ✓ Keskustan saavutettavuus pyörä- ja mikroliikenteellä paranee kehitettävien pyöräliikenteen pääreittien myötä. Erityisesti etelän suunta paranee huomattavasti uusien siltojen sekä Tampereen valtatiekehittämisen myötä. Keskustan katujen kehittäminen kävelypainotteisina mahdollistaa ajoratapyöräilyn, mikä mahdollistaa pyörällä kaikkien kohteiden ja palveluiden mukavan ja vaivattoman saavuttamisen.
Vaikutukset yrityksiin ja katutilan hyödyntämiseen	<p>Pormestariohjelma: Keskustan elävöittämistä jatkettava tavoilla, jotka edesauttavat kaupunkilaisten kohtaamisia ja yrittäjyyttä.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Keskustan kokonaissaavutettavuus sekä keskustaympäristön viihtyisyys ja turvallisuus paranevat, mikä turvaa palveluiden saavutettavuutta ja parantaa elinkeinoelämän mahdollisuuksia. ✓ Elämyksellinen ja viihtyisä katutila on keskustan ulkopuolisia kohteita houkuttelevampi asiointiympäristö, mikä lisää keskustan kilpailukykyä. ✓ Keskustan pysäköintijärjestelmä parantaa keskustan houkuttelevuutta ja pysäköintipaikan saatavuutta. Rakennuksiin integroidut hissikuilut hyödyttävät osaa yrityksistä. ✓ Turvallisempi ja esteettömämpi jalankulkuympäristö lisää keskustan houkuttelevuutta asiointikohteena. Ydinkeskustaan voi hakeutua entistä enemmän kävelyn tukeutuvia palveluita. ✓ Kävelypainotteisilla kaduilla mahdollistetaan laadukas kaupunkiympäristö ja liiketoimintojen levittyminen kadulle joustotilaan ja tällä on merkitystä erityisesti tapahtumien ja teemaviikkojen aikana.

Vaikutukset 2

Arviointiteema	Tavoitteet	Merkittävät vaikutukset
Vaikutukset autoliikenteeseen	<p>Kaupunkistrategia: Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on noussut valtuustokauden loppuun mennessä 5 prosenttiyksikköä.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TÄYDENTYY SIMULOINTIEN PERUSTEELLA ✓ Kestävien kulkumuotojen suosion kasvu parantaa liikenneverkon toimivuutta kokonaisuudessaan. ✓ Liikenneverkon sujuvuus ja palvelutaso säilyy riittävällä tasolla, vaikka kaupunki ja keskustassa asioivien määrä jatkaa kasvuaan. ✓ Liikenteen toimivuus ruuhka-aikana alenee verrattuna ruuhka-ajan ulkopuoliseen aikaan, jolloin verkko toimii erittäin hyvällä tasolla. ✓ Älyliikenteellä voidaan autoilijoille välittää tietoa matka-ajoista ja liikenteen sujuvuudesta, mikä voi vaikuttaa reitinvalintaan ja vähentää ruuhkautumista.
Vaikutukset pysäköintiin	<p>Keskustan strateginen oyk: Maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä hitaan liikkumisen alueen kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähennetään.</p> <p>Pormestariohjelma: Kunkun parkin kevytversio tulee rakentaa nopeasti ja tavoitteena täytyy olla, että maanalainen verkosto, ilman Amurin tunnelia, läpäisee koko Tampereen keskustan.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pysäköinnin toteutus keskitetysti on tehokkaampaa ja maanpäällistä tilaa vapautuu muuhun käyttöön. Autojen pintapysäköinnin ja kansipysäköinnin väheneminen lisää korttelien viihtyisyyttä ja tonttipihojen monipuolista käyttöä. ✓ Asukkaiden autopaikat sijoittuvat nykyistä useammin yhteiskäyttöisiin pysäköintilaitoksiin, mikä nostaa pysäköinnin hintaa, mutta parantaa laatutasoa. ✓ Pysäköinnin ohjaaminen reaaliaikaisesti auttaa pysäköintipaikan löytämistä, vähentää paikkojen etsimiseen kuluva aikaa ja parantaa liikenteen sujuvuutta. ✓ Maanalainen pysäköinti edellyttää uusien sisäänajojen rakentamista, sillä nykyisten Rongankadulla ja Pakkahuoneenaukiolla sijaitsevien liittymien välityskyky on rajallinen. ✓ Uusi maanalaisen pysäköinnin ajoyhteys Kuninkaankadulla lisää autoliikennettä läntisen keskustan alueella.

Vaikutukset 3

Arviointiteema	Tavoitteet	Merkittävät vaikutukset
Vaikutukset huolto- ja tavaraliikenteeseen	<p>Kaupunkistrategia: Luomme yrittäjille ja yrityksille parhaat puitteet onnistua.</p> <p>LJS:n tavoite: Keskustaan toteutetaan maanalainen pysäköintiverkosto, jota hyödynnetään myös citylogistiikkaan ja huoltoon. Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja jakeluun.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pysäköinnin keskittäminen parantaa huollon ja tavaraliikenteen olosuhteita. ✓ Lastaus- ja purkupaikat tehostavat lastaustoimintaa ✓ Sähköinen ja pienjakelu kasvaa keskustan alueella ✓ Suoraan kuluttajille tapahtuva jakelu kasvaa tulevaisuudessa, kun sähköinen asiointi lisääntyy.
Vaikutukset joukkoliikenteeseen	<p>Pormestariohjelma: Kaupungin ja seudun liikennejärjestelmässä tulee näkyä kestävyys ja kulkumuoto-osuuksien kehittyminen kohti kestäviä kulkumuotoja MAL-sopimuksen mukaisesti.</p> <p>Suorat, sujuvat, bussiyhteydet keskustaan ja keskustasta ovat edelleen tärkeässä asemassa monien asuinalueiden kulkuyhteyksinä. Myöskin toimivia liityntäpysäköinti-mahdollisuuksia on kehitettävä.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Raitiotie kytkee uusia alueita paremmin keskustaan ja tehokas joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa kestäväen kasvun. ✓ Keskittämällä kulkutavasta toiseen vaihtamista yhteen paikkaan säästetään matkustajien aikaa ja vaihtotapahtuman laatu paranee. ✓ Vaihtopysäkkejä kehittämällä ratikasta bussiin vaihtaminen sujuvoituu. ✓ Liityntäpysäköinti mahdollistaa autolla liikkumisen tehokkaan joukkoliikennepalvelun ääreen ja edelleen keskustaan.



Vaikutukset 4

Arviointiteema	Tavoitteet	Merkittävät vaikutukset
Vaikutukset kävelyy	<p>Pormestariohjelma: Keskustan viihtyvyyteen, elävyyteen, turvallisuuteen ja kaupunkivihreään liittyviä toimenpiteitä tulee viedä eteenpäin läpi koko valtuustokauden. Kävelyn mahdollisuuksia kaupungissa on edistettävä.</p> <p>LJS:n tavoite: Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisänä ympärivuotisena kokonaisuutena. Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston. Kävellessä liikuminen koetaan turvalliseksi ja esteettömäksi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Elävä keskusta lisää kävelyn ja oleskelun määrää. ✓ Kävelyn pääreitit ja kävelypainotteiset kadut parantavat keskustan kohteiden välisten kävely-yhteyksien laatua ja houkuttelevat kävelemään keskustan sisäisiä matkoja. ✓ Keskustan katuja ja pääreittejä kehittämällä mahdollistetaan kasvava kävelijöiden määrä. ✓ Kävelypainotteisten katujen toteuttaminen tukee kaikilla aisteilla koettavaa ja elämyksellistä kaupunkitilaa. ✓ Kaupunkivihreän lisääminen tekee kävelystä miellyttävämpää ympärivuotisesti ja eri säätiloissa. ✓ Kävelyn turvallisuus ja esteettömyys paranee nopeuksien alenemisen ja leveämpien jalkakäytävien ansiosta.
Vaikutukset pyöräliikenteeseen	<p>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.</p> <p>LJS:n tavoite: Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräliikenteen seudullisia pääreittejä. Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat ympärivuotiseen liikumiseen. Pyörä- ja mikroliikenne on selkeästi eroteltu jalankulusta. Pyöräliikenteen reitit muodostavat jatkuvan ja loogisen verkoston. Pyörä- ja mikroliikenne ajoradalla on turvallista ja houkuttelevaa keskustan hitaan liikumisen alueella, sillä autojen määrä on vähäinen ja ajonopeudet alhaisia. Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikumiselle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Keskustan länsiosan pääreittien kehittäminen parantaa yhteyksiä keskustan etelä- ja pohjoisosan välillä. ✓ Ajoradalle sijoitettu pyörä- ja mikroliikenne koko keskustan alueella tekee reiteistä jatkuvia ja sujuvia ✓ Elävämpi kaupunkikeskusta tapahtumiseen houkuttelee pyörällä ja mikroliikenteellä kulkijoita, joten niiden määrä voi lisääntyä huomattavasti nykyisestä. ✓ Suunnitelma mahdollistaa pyöräilijämäärien kasvun laatutason noston ja pyöräpysäköinnin kehittämisen myötä. ✓ Pyörä- ja mikroliikenteen erottelu jalankulusta parantaa esteettömyyttä ja turvallisuutta. ✓ Kävelypainotteisilla kaduilla turvallisuus lisääntyy autoliikenteen nopeuksien hidastuessa. ✓ Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyörällä asiointia.

JATKOTOIMENPITEET

Jatkotoimenpiteet

- Lausuntokierros sidosryhmille huhtikuussa.
- Liikennetoimikunta 18.4.2024.
- Liikennetoimikunta 6.6.2024.
- Kaupunginhallituksen hyväksymiskäsittely kesällä 2024.
- Esittelytilaisuus päätöksenteon jälkeen.