




Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Verkkotyöpaja 9.5.2023

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman verkkotyöpaja

OHJELMA

Tiistaina 9.5.2023

- 16:30 **Kahvitarjoilu** 
- 17:00 **Tilaisuuden avaus**
Ari Vandell, Tampereen kaupunki
- 17:05 **Alustukset**
- **Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) tavoitteet ja alustavat verkot**
Lauri Vesanen, Ramboll
- 17:30 **Teemakeskustelut ryhmissä liikenneverkkoluonnoksista**
- 18:45 **Ryhmiä tuotokset ja loppukeskustelu**
- 19:30 **Tilaisuus päättyy**





Keskustan liikennejärjestelmä- suunnitelman (LJS) tavoitteet ja alustavat verkot

- *Lauri Vesanen, Ramboll*

VISIO

Keskustan liikennejärjestelmä tukee elinvoimaisen, monimuotoisen, viihtyisän sekä kestävänsä 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.
- Kävellään liikkuminen koetaan turvallisiksi 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*

- 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.

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 mikroliikkuemiselle.

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.

Liikenneosayleiskaava v.2003

Kävelytila

Tila on tarkoitettu ensisijaisesti kävelijöille, oleskelun ja osittain pyöräilyyn. Kävelytila sijoituu aivan keskustaan tärkeimpien liiketoimintojen läheisyyteen. Moottoriajoneuvoliikenne pyritään järjestämään pois kävelytilasta.



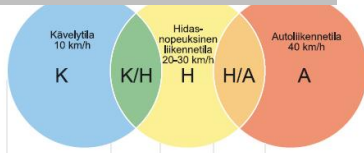
Hidasnopeuksinen liikennetila

Tila on tarkoitettu tasapainoisesti kävelylle, pyöräilylle ja moottoriajoneuvoliikenteelle. Tila toteutetaan siten, että autojen ajonopeudet ovat alhaiset, pysäköinti liikennetilan varrella on mahdollista. Hidasnopeuksinen liikennetila kytkeytyy usein kävelytilaan ja on osa kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä.

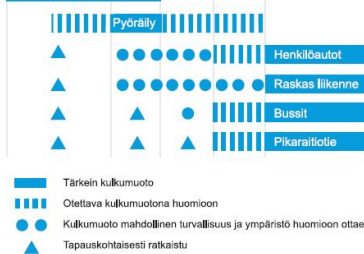


Autoliikennetila

Tila on tarkoitettu ensisijaisesti moottoriajoneuvoliikenteelle. Raskas liikenne pyritään ohjaamaan näille väyille. Autojen nopeustaso on muita liikennetiloja korkeampi. Kevyt liikenne on erotettu omille väytille.



Kävely



Tärkein kulkumuoto
 Oletettava kulkumuotona huomioon
 Kulkumuoto mahdollinen turvallisuus ja ympäristö huomioon ottaen
 Tapauskohtaisesti ratkaistu



KÄVELYKESKUSTANA KEHITETTÄVÄ HITAAAN LIIKKUMISEN ALUE

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 liikenneverkko-suunnitelman periaatteiden mukaisesti. Maanalaisten pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä alueen kadunvarsien autopysäköintipaikkoja vähennetään. Alueen kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.

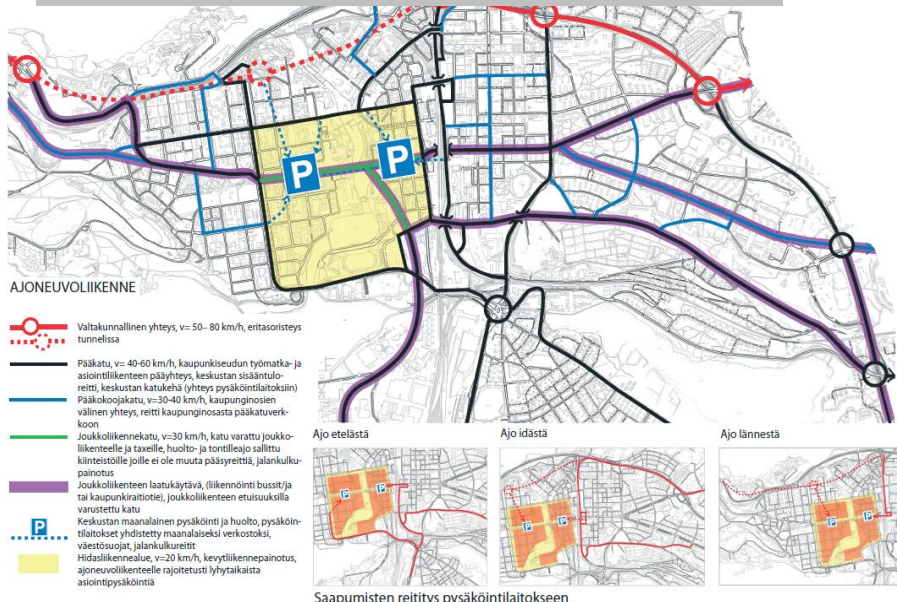
Keskustan strateginen osayleiskaava Kartta 2, liikenne

Keskustan strateginen OYK, 2017



KAUPUNKIYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN
 MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU
 Pia Hastio
 ymskavapäälikkö
 Keskustan strateginen osayleiskaava
 Kaupunkiympäristön kehittäminen
 Kaava nro. jk 048
 Laivonomainen
 Kuvitus: Maailma
 Suunnittelija: Dani Kulompa

Liikenneverkko-suunnitelma v.2013



AJONEUVOLIIKENNE

- Valtakunnallinen yhteys, v=50-80 km/h, eritasoisuus tunnelissa
- Pääkatu, v=40-60 km/h, kaupunkiseudun työmatka- ja asiointiliikenteen pääyhteys, keskustan sisäntulo-reitti, keskustan katukehä (yhteys pysäköintilaitoksiin)
- Pääkokoajaku, v=30-40 km/h, kaupunginosien välinen yhteys, reitti kaupunginosissa pääkatuverkoon
- Joukkoliikennekatu, v=30 km/h, katu varattu joukkoliikenteelle ja taxille, huolto- ja tontilleajo sallittu kiertäessään jolle ei ole muuta pääsyreittiä, jalankulupainotus
- Joukkoliikenteen laatuikävä, liikennöinti bussilla tai kaupunkiraitioilla, joukkoliikenteen etuisuuksilla varustettu katu
- Keskustan maanalaisten pysäköinti ja huolto, pysäköintilaitokset yhdistetty maanalaiseksi verkostoksi, väestösuojat, jalankulkureitit
- Hidasliikennealue, v=20 km/h, kevytliikennepainotus, ajoneuvoliikenteelle rajoitettuihin lyhytkaikaisiin asiointipysäköintiin

Ajo etelästä, Ajo idästä, Ajo lännestä

Saapumisten reititys pysäköintilaitokseen

LJS?

Hitaan liikkumisen alue ja kävelykeskusta

Osatekijät	Nykyisen strategisen osayleiskaavan hitaan liikkumisen alueen tavoitteet	Ehdotus hitaan liikkumisen alueen tavoitteiksi	Ehdotus kävelykeskustan tavoitteiksi
Kävely	Liikenneympäristöä kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella on parannettava jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja reittien avulla.	Liikenneympäristöä kehitetään kävelyn ehdoilla. Alueella parannetaan jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten ja laadukkaiden kävelyn pääreittien avulla. Hitaan liikkumisen alueella kävelyn pääreitit ovat esteettömyyden erikoistasoa.	Kävelykeskusta kivijalkakauppoineen koostuu pääasiassa kävelykaduista, kävelypainotteisista kaduista (vrt. Kyttälänkatu) tai joukkoliikennekaduista. Kävelykeskustassa on runsaasti oleskelun alueita, terasseja sekä monikäyttökatuja vastaamassa keskustan muuntautuviin käyttötarkoituksiin (mm. tapahtumiin) Kävelykeskustassa kaikki kadut ja reitit ovat kävelyn pääreittejä ja esteettömyyden erikoistasoa.
Pyöräliikenne	Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.	Pyöräily ja mikroliikuminen ohjataan ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä. Pääreiteille toteutetaan pyörätie tai pyöräkatu.	
Muu liikkuminen	Aluetta on kehitettävä keskustan liikenneverkkosuunnitelman periaatteiden mukaisesti.	Nopeusrajoitus on enintään 30 km/h ja autokehällä sekä pääkaduilla 40 km/h.	Nopeusrajoitus on enintään 20 km/h.
Pysäköinti ja logistiikka	Maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä kadunvarsipaikkoja vähennetään.	Maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä noin puolet kadunvarren pysäköintipaikoista siirretään maanalaiseen pysäköintiin. Kadunvarsipaikkojen tila otetaan muuhun käyttötarkoitukseen ja toiset puolet kohdennetaan lyhytaikaiseen asiointiin, liikuntaesteisten pysäköintiin ja jakeluun. Jakelua ohjataan päästöttömäksi ja pienemmällä kalustolla tehtäväksi. Kuormaustilaa ja niiden käyttöä lisätään.	Kadunvarsipysäköintiä ohjataan lyhytaikaiseen asiointiin dynaamisella hinnoittelulla. Jakelulle osoitetaan aikarajoituksia.
Kaupunkivihreä	Alueen kaupunkivihreää on vahvistettava.	Alueen kaupunkivihreää vahvistetaan.	



Kävelyn pääreitit

Mihin kävelyn pääreittejä tarvitaan?

- Tarjoamaan kävelijöille riittävä tila käyttäjämäärään nähden.
- Mahdollistamaan suora ja opastettu sekä jatkuva kävelyreitti keskustan tärkeimpien kohteiden välillä mm. vierailijoita varten.
- Mahdollistamaan laadukkaampi ympärivuotinen käveltävyys parantamalla kunnossapidon laatutasoa.
- Ohjaamaan kävelijät käyttämään suositeltavia, viihtyisiä ja houkuttelevia reittejä, joiden varrella sijaitsevia palveluita voi hyödyntää.
- Kävelyreittien kehittämisen priorisointi.
- Varmistamaan tarkemmassa suunnittelussa tarvittavat tilavaraukset kävelylle ja yhteyksien jatkuvuus.
- Priorisoimaan kävelyä mm. liikennevalojen ohjelmoinnissa.

TURKULLA JA TOREILLA - JÄRVILTÄ JÄRVELLE

JÄLANKULUN TÄRKEIMMÄT LAATUREITIT

- Puistopolut
- Mäntien, hienien, kulttuurin
- Liikenne
- Käväykset, nähtävyydet
- Tien, aukon
- Länsi- ja itäsuuntainen
- Kulkemisen alkupiste, loppupiste ja puistotie
- Kulkemisen alkupiste, loppupiste
- Keskustan lämpökeskus
- Nähtävyys



5.21 Jalankulun laatureitit



8. Kävelyn tavoiteverkko ja toteutusohjelma

TOIMENPITEEN SISÄLTÖ

1 Määritellään kävelyn pääreitit ja teemareitit. Otetaan määrittelyssä huomioon myös korttelien läpi kulkevat reitit ja virkistys-, ulkoilu- ja rantareitit. Viedään kaikki kävelyn tavoiteverkot Oskariin.

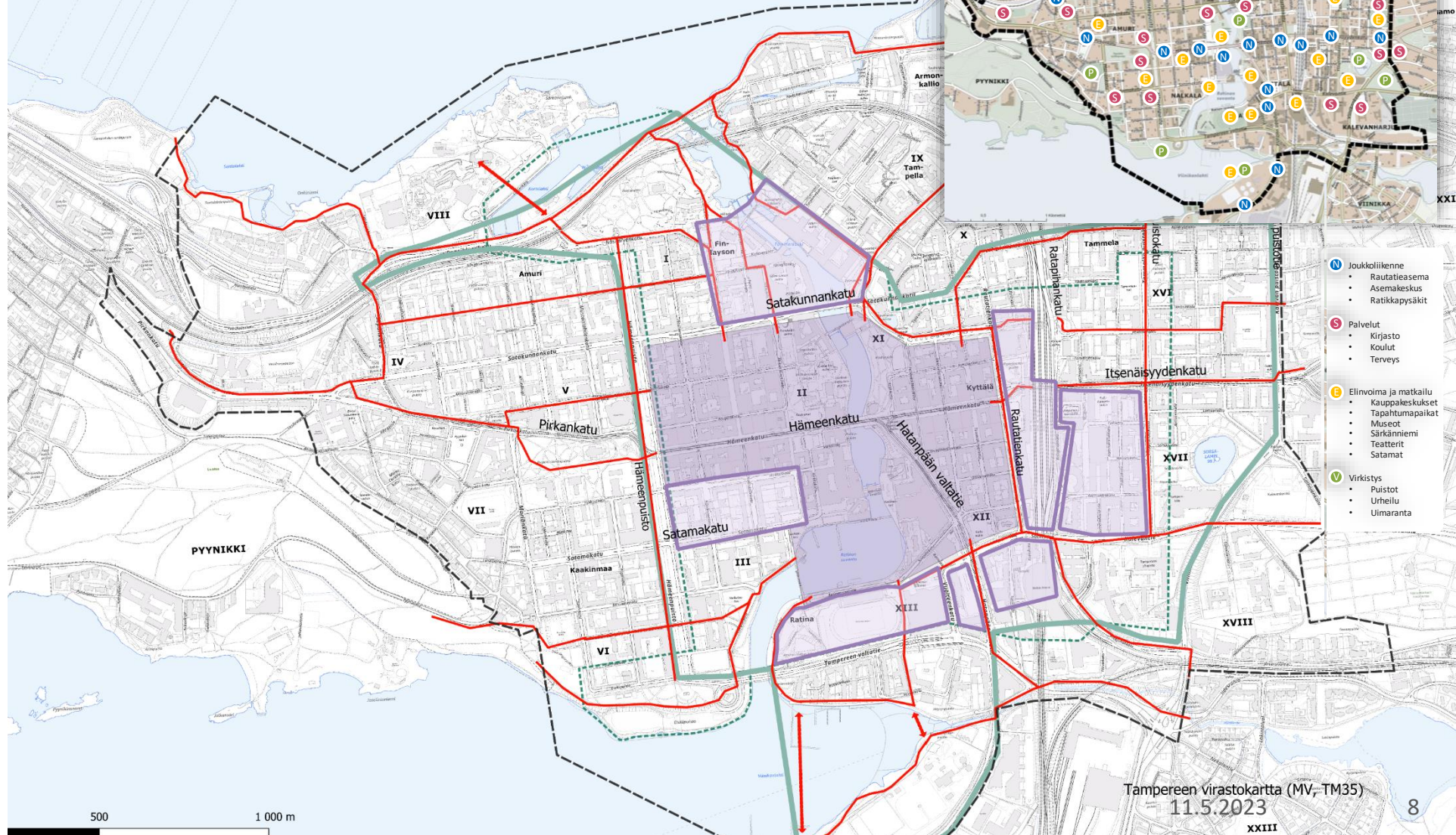
Kävely

*"Keskustassa liikutaan
jalankulkijoiden ehdoilla"*

- Kävelyn pääreittien määrittelyssä lähtökohtana ovat olleet kävelykeskustan ulkopuolelle sijoittuvat keskeiset kohteet kuten
 - joukkoliikenteen terminaalit, ratikkapysäkit
 - Keskeisimmät palvelut (mm. kirjasto, koulut ja terveydenhoito)
 - Merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet
 - virkistyskohteet
- Kävelykeskusta on laajentunut itään Rautatienkadun yli asemakeskuksen kannelle ja Tullin alueelle sekä etelään Nokia-areenalle ja Ratinaan. Myös pohjoisessa Tallipihan/Vapriikin suunnassa tapahtunut muutoksia.
- Lännen suunnassa pysäköinnin sisäänajotkaisuut voivat vaikuttaa kävelykeskustan / hitaan liikkumisen alueen laajuuteen.

Kävelyn pääreitit

- Pääreitti
- Pääreitin yhteystarve
- Kävelykeskusta
- Kävelykeskustan laajennukset
- Strategisen OYK (2019) määrittelemä hitaan liikkumisen alue
- Ehdotus hitaan liikkumisen alueesta



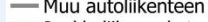
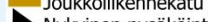
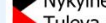
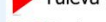

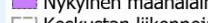
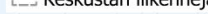


Autoliikenne

”Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan pääosin pääkaduille, keskustan autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.”

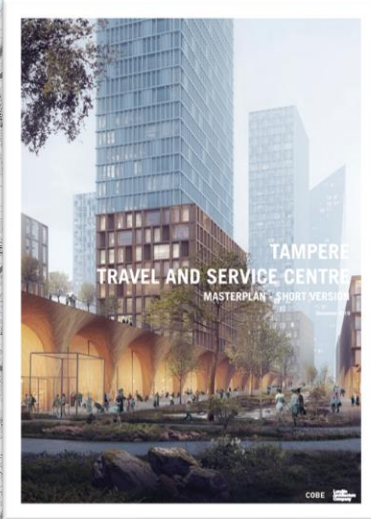
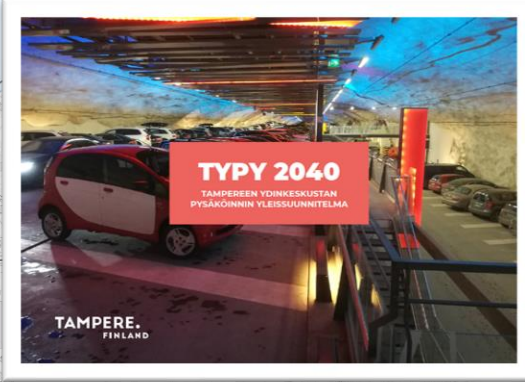
- **Autokehälle** ohjaamisen taustalla ydinkeskustan rauhoittaminen läpiajoliikenteeltä ja pysäköintilaitoksiin opastaminen (ml. Ratapihankatu)
- **Rautatienkadun** liikenneteollinen rooli osana autokehää on muuttunut Areenan myötä ja tulee muuttumaan edelleen Asemakeskuksen kehittyessä
- **Kunkun parkki light** -versiota (~600ap) on tutkittu, koska laajan Kunkun parkin (jopa 1700 autopaikkaa) toteuttaminen kokonaisuudessaan lähivuosien aikana on epävarmaa. Laaja Kunkun parkki tarvitsee lisäksi pohjoisen liittymän Rantaväylän tunneliin + ajoyhteysten katuverkkoon
- Laajentaminen molempien laitosten osalta toteutettavissa **vaiheittain**.
- Syväälle autokehän sisäpuolelle sijoittuvat kustannuksiltaan pienemmät sisäänajot aikaistavat hankkeen toteutumista, mutta **voivat tulevaisuudessa rajata** kävelykeskustaa / hitaan liikkumisen aluetta (vaikka toteutuminen tapahtuisikin vaiheittain).

Maanalaisen pysäköinnin sisäänajot

-  Nykyinen autokehä
-  Sisäänajoyhteys
-  Muu autoliikenteen pääreitti
-  Joukkoliikennekatu
-  Nykyinen pysäköintilaitoksen sisäänajo
-  Tuleva pysäköintilaitoksen sisäänajo
-  Uusi maanalainen pysäköintilaitos
-  Nykyinen maanalainen pysäköintilaitos
-  Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman rajaus

Kunkun parkki light: Hämeenkadun alapuolelle 500 autopaikkaa. Uusi ajoyhteys Nalkalaan (Kirkkokadulle tai Kuninkaankadulle). P-Hämppi ja Kunkun parkki light yhdistetään toisiinsa Tammerkosken kohdalla.

P-Hämmin laajennuksen vaihe I, 500 autopaikkaa. Ei uutta ajoyhteyttä



Pyöräliikenne

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

- Tampereen pyöräliikenteen pääreitit on jaoteltu seudullisiin pääritteihin (laatukäytäviin) ja alueellisiin pääritteihin, joita täydentää alemman verkon aluereitit sekä lähireitit.
- Pyöräkehän taustalla on läpiajavan pyöräliikenteen ohjaaminen pois kävelykeskustasta.

Ajatusmalli:

- keskustan kaduilla autoliikenteen nopeustason pysyessä alhaisena pyöräily tapahtuu lähtökohtaisesti ajoradalla.
- Yksisuuntaisilla kaduilla sallitaan pyöräliikenne ajoradalla molempiin suuntiin.
- Pyöräliikenteen pääreiteille toteutetaan kuitenkin vahvempi erottelu (pyörätie tai pyöräkatu).

