

# TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2040

Loppuraportti luonnos 9.4.2024





# SISÄLTÖ

ALKUSANAT

TIIVISTELMÄ

1. SUUNNITTELUPROSESSI
2. LÄHTÖKOHDAT
3. VISIO JA TAVOITTEET
4. LIIKENNEVERKOT 2040
5. KATUJEN JÄSENTELY
6. HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI
7. VAIKUTUKSET



# ALKUSANAT

Tässä työssä on laadittu Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS), joka ohjaa hanke- ja aluesuunnittelua noin seuraavat kymmenen vuotta. Suunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040. Tärkeässä osassa on myös hankkeiden vaiheistaminen kohti visiovuotta.

Työtä on laadittu vuorovaikutteisesti ja sitä on ohjannut liikennetoimikunta, johon ovat kuuluneet Aleksi Jäntti (pj. 5/2023 asti)/Pekka Salmi (pj. 6/2023 alkaen pj.), Kirsi Kaivonen, Kalervo Kummola (5/2023 asti)/Matti Höyssä (6/2023 alkaen), Jaakko Stenhäll, Heikki Liimatainen (12/2023 asti)/Kalle Vaismaa (1/2024 alkaen), Jari Näkki, Marika Puolimatka, Markus Sjölund (5/2023 alkaen)/Jenni Pöllänen (6/2023 alkaen), Juha Sammallahti, Tapani Touru, Jukka Lindfors, Mikko Nurminen, Mikä Periviita, Ari Vandell ja Laura Puhakka (siht.).

Ohjausryhmälle asioita valmistelleeseen työryhmään on kuulunut asiantuntijoita Tampereen kaupungin eri yksiköistä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet Ari Vandell (pj), Katja Seimelä, Timo Seimelä, Juha-Pekka Häyrynen, Dani Kulonpää, Iina Laakkonen, Mirjam Larinkari, Anna Levonmaa, Minna Seppänen ja Jouni Sivenius.

Työstä on vastannut Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Lauri Vesanen. Työhön ovat osallistuneet myös Leena Manelius, Anne Vehmas, Riku Jalkanen, Aleksi Vesanto, Juulia Hyvärinen ja Riikka Salli.

# TIIVISTELMÄ

## Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen

Tampereen keskustan kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen alkoi keväällä 2023. Loppuraporttiluonnos valmistui maaliskuussa 2024. Liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ulottuu vuoteen 2040.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla on laadittu Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa, jonka osana päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Kaupungin pysäköintipolitiikka on ollut myös samanaikaisesti päivityksessä. 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 yhtenä lähtökohtana.

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

## 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, pääkokoajakaduista ja alueellisista kokoajakaduista. 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.

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 kuormauspaikkoja ja lyhytaikainen huoltoliikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksuista. Ydinkeskustassa edistetään jakeliikenteen ajoneuvokokojen pienentymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä.



# TIIVISTELMÄ

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 multimodaalihin, joka kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.

Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan kävelyn pääverkkoa, joka parantaa keskustan saavutettavuutta kävelen 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 sähköpotkulautupysäköintiä kehitetään vuonna 2023 hyväksytyyn yleissuunnitelman pohjalta.

## Katujen jäsentely ja vaihteisuus

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 muille keskustan kaupunkielämän ja liikkumisen kannalta keskeisille toimintoille. 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 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 parantamiseksi palveluiden saavutettavuus ja elinkeinoelämän mahdollisuudet paranevat. Elämyksellinen, viihtyisä ja eri tilanteisiin mukautuva katutila lisää keskustan kilpailukykyä muihin kohteisiin verrattuna.



# 1

# SUUNNITTELU- PROSESSI



# SUUNNITTELUPROSESSI

## SUUNNITELMAN TAUSTA JA TAVOITTEET

### Suunnitelman tausta

Aikaisempi Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelma (TAKLI) on laadittu vuonna 2013. TAKLissa oli määritelty keskustan liikenteellinen visio vuodelle 2030 ja vision toteuttamisstrategia ja siihen sisältyvät kärkitoimenpiteet.

Monet TAKLIn toimenpiteistä ovat jo toteutuneet, sillä keskusta on rakentunut voimakkaasti koko 2000-luvun ajan. Näkyvimpiä hankkeita ovat olleet Ratinan, Ranta-Tampellan, Kannen ja Areenan (Nokia Arena) sekä asemanseudun rakentamishankkeet. Merkittäviä liikenne- ja infrastruktuurihankkeita ovat olleet Rantaväylän tunneli, raitiotie ja sen myötä saneerattu Hämeenkatu. Täydennysrakentaminen on ollut vilkasta kaupunkirakenteen sisällä, erityisesti Tammelassa ja liikekortteleissa.

Pormestariohjelmassa vuosille 2023–2025 todetaan, että Tampereen keskustaan laaditaan kaikkia liikennemuotoja käsittävä liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa hyödynnetään digitalisaation sekä älyliikenteen ratkaisuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on huomioitu myös Tampereen strategiassa 2030 – Tekemisen kaupunki sekä Yhdyskuntalautakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan palvelusuunnitelmassa vuosille 2022–2025.

Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan päivityksen 2021–2025 yhteydessä päivitetään keskustan strateginen osayleiskaava. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleiskaavan taustaselvitys.

### Suunnitelman tavoitteet

Tampereen kaupunkistrategiassa kestävän kaupunkiliikunnan edistäminen on yksi kaupungin tavoitteita vuodelle 2030. Liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä ohjaa voimakkaasti Tampereen sitoutuminen hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen toteutuminen edellyttää liikenteen päästöjen merkittävää vähentämistä ja siten suuria muutoksia liikkumisen kulkumuotovalintoihin sekä niitä tukevaan kaupunkirakenteeseen.

Kantakaupungin yleiskaavassa on tunnistettu keskeisiksi maankäytön suunnittelukysymyksiksi tilatehokas ja vähäpäästöinen liikkuminen sekä viher- ja virkistysalueiden riittävyys ja saavutettavuus sovitettaessa yhteen kaupungin kasvu- ja hiilineutraaliustavoitteita.

Keskustan kehittämisohjelma, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 29.5.2023, tavoittelee keskustaan lähes 12 000 uutta asukasta ja 8 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Tavoitteena on edistyksellinen, elämyksellinen ja omaleimainen keskusta, jonka kaupallinen elinvoima kasvaa.



# SUUNNITTELUPROSESSI

## AIKATAULU JA SUUNNITTELUALUE

### Aikataulu

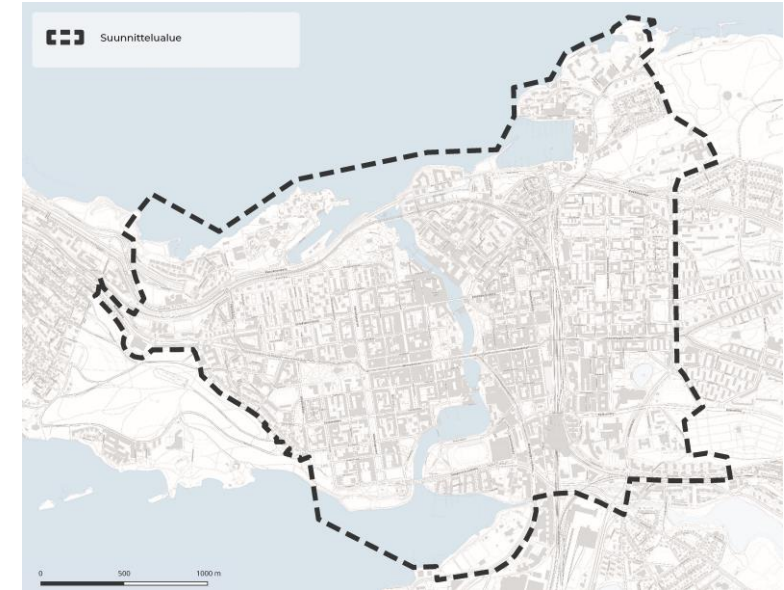
Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta käynnistyi vuoden 2023 alussa, jolloin määriteltiin visio ja tavoitteet. Kevään aikana täydennettiin selvityksiä ja luonnosteltiin eri kulkumuotojen liikenneverkkoja. Syksyllä 2023 työskenneltiin sen parissa, miten katutila jaetaan erityyppisillä kaduilla. Lisäksi muodostettiin tarkempi kehittämisen vaiheistus sekä arvioitiin vaikutuksia. Suunnitelmaa esiteltiin marraskuussa 2023 kaupunginhallitukselle ja kaupungin johtoryhmälle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui alkuvuodesta 2024. Sidosryhmiltä pyydetään lausunnot maaliskuussa ja suunnitelma viedään kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi keväällä 2024.

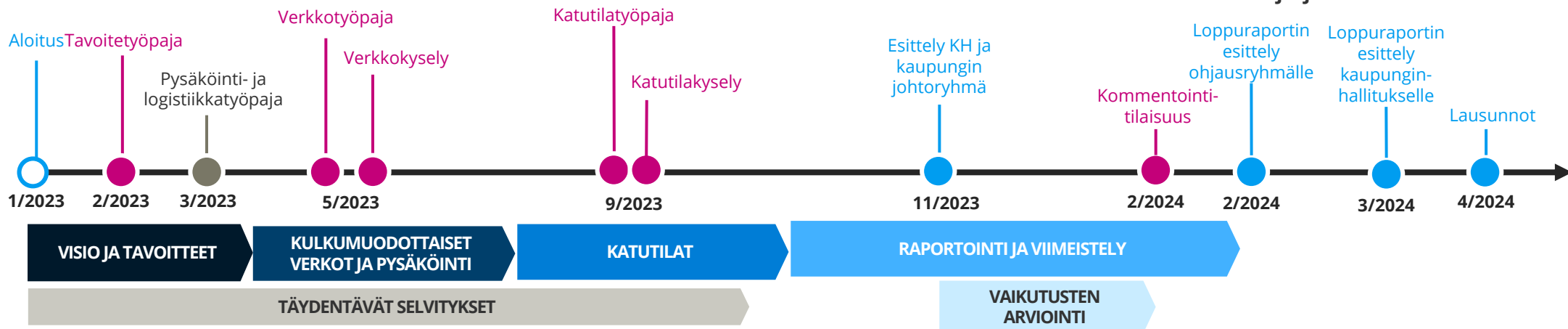
### Suunnittelualue

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkasteltavan liikenneverkon laajuus on sama kuin voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan aluerajaus lisättyinä Viinikanlahden asemakaava-alueella.

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Näsijärveen, idässä Kalevan puistotiehen, etelässä Pyhäjärveen ja lännessä Pyyntikiin. Keskustan saavutettavuusanalyseissa sekä verkollisissa tarkasteluissa on tutkittu laajempaa vaikutusalueita.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman aluerajaus





Raportissa käytetyt symbolit, joiden yhteyteen on koostettu nostoja vuorovaikutuksen tuloksista.

### Vuorovaikutus työn aikana

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu yhteistyössä kaupungin ja konsultin asiantuntijoiden kanssa. Luottamushenkilöiden, viranomaisten ja muiden sidosryhmien edustajia kutsuttiin kolmeen työpajaan keskustelemaan eri työvaiheista.

Asukkaat ja keskustan toimijat, kuten yrittäjät pääsivät kertomaan näkemyksensä suunnitteluteemoista kahdessa kaikille avoimessa verkkokyselyssä loppukeväästä ja alkusyksystä. Kyselyistä tiedotettiin uutisilla ja some-kanavissa. Loka-marraskuussa pysäköintipolitiikan päivistyön yhteydessä tehtiin asukas- ja yrityskyselyt, joiden kysymyksiä muotoiltiin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa palveleviksi.

Hankkeelle perustettiin Tampereen kaupungin verkkosivuille sivusto, jossa kerrottiin hankkeesta. Verkkosivuilla julkaistiin kyselyihin liittyviä suunnitteluaineistoja ja niiden tulosraportit sekä työpajojen muistiot.

### Tavoitetyöpaja 8.2.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa Tampereen keskustan liikenteen visiota vuodelle 2040 sekä kulkutapakohtaisia tavoitteita. Tilaisuuteen osallistui 24 henkilöä. Työpajan tuloksia hyödynnettiin tavoitteiden viimeistelyssä.

### Pysäköinti- ja logistiikkatyöpaja 27.3.2023

Keskustan pysäköinnistä, logistiikasta sekä älyliikenteen mahdollisuuksista järjestettiin keskustelutilaisuus kaupungin ja Finnparkin asiantuntijoille. Tilaisuudessa esille tulleita pysäköinnin ja logistiikan älyliikenteen mahdollisuuksia tarkennettiin ja sisällytettiin loppuraporttiin.

### Verkkotyöpaja 9.5.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa autoliikenteen, pyöräliikenteen, kävelyn ja joukkoliikenteen verkkoja. Työpajan pohjalta liikenneverkkoja täsmennettiin asukaskyselyä varten. Työpajaan osallistui 22 henkilöä.

### Verkkokysely 15.-28.5.2023

Keskustassa asioiville sekä keskustan asukkaille ja toimijoille suunnatussa kyselyssä pyydettiin vastaajia arvioimaan kävelykeskustan sopivaa laajuutta sekä pyöräliikenteen pääreittien ja autokehän sijoittumista. Kyselyyn saatiin 744 vastausta. Kyselyn tulosten perusteella liikenneverkkoja täsmennettiin.

### Katutilatyöpaja 19.9.2023

Työpajassa käsiteltiin sidosryhmien kanssa keskustan katujen liikenteellisestä tilanjaosta auto- ja pyöräliikenteen sekä kävelyn kannalta sekä keskustan katutyypeistä tavoitetilanteessa ja vaiheittain kehitettäessä. Tilaisuuteen osallistui 22 henkilöä.

### Katutilakysely 21.9.-5.10.2023

Keskustassa asioiville sekä keskustan asukkaille ja toimijoille tehtiin syksyllä kysely. Neljää keskustan katua koskevassa kyselyssä selvitettiin vastaajilta, mikä katutilavaihtoehtoista oli paras ja millä perusteella. Kyselyyn saatiin 1 577 vastausta. Kyselyn tulokset toimivat LJS:n tausta-aineistona eri väestöryhmien arvostuksista.

### Kommentointitilaisuus 6.2.2024

Liikennetoimikunnan, kauppakamarin ja Tampere tunnetuksi ry:n edustajille järjestettiin kommentointitilaisuus mm. hankeohjelmoinnista ja hankkeiden priorisoinnista.





# 2

## LÄHTÖKOHDAT

# LÄHTÖKOHDAT

## STRATEGISET OHJELMAT 1/2

**Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla on kaupungin strategisia ohjelmia, poliittisia linjauksia sekä selvityksiä.**

### **Tampereen strategia 2030**

Tampereen strategia linjaa näkemyksiä kaupungin kehittämisestä vuoteen 2030. Strategia hyväksyttiin valtuustossa 15.11.2021 ja sen painopisteitä ovat yhdenvertaisuus, yhteisöllisyys, hiilineutraalisuus sekä edelläkävijyys.

Hiilidioksidipäästöjen alenemista tavoitellaan lisäämällä kestävien kulkumuotojen osuutta 5 % vuoteen 2025 mennessä vuodesta 2021. Tampereen keskustan saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta on tavoitteena parantaa.

**Lisätietoja:** Tampereen strategia 2030

### **Pormestariohjelma 2021–2025**

Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Tampereen pormestarin Kalervo Kummolan pormestariohjelman linjausten mukaisesti älyliikenteen ratkaisut huomioiden. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ohjelman 12.6.2023. Ohjelmassa on nostettu esiin keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla, viihtyvyys, turvallisuus, elävyys ja vehreys sekä esteettömyys. Läntisen keskustan roolia korostetaan.

Pormestariohjelma nostaa hankkeina esiin Kunkun parkin kevytversion (ilman liittymää Rantatunneliin) ja Tampereen keskustan läpäisevän maanalaisen verkoston edistämisen sekä keskustan kehän säilyttämisen nykyisellään. Raitiotien lisäksi suorat, sujuvat bussiyhteydet keskustaan ja keskustasta ovat tärkeitä. Asukkaiden kuulemista ja osallisuutta muuttuvien liikkumisjärjestelyjen yhteydessä painotetaan.

**Lisätietoja:** Ihmisten Tampere - Mahdollisuuksien kaupunki, Kalervo Kummolan pormestariohjelma vuosille 2023–2025





### Hiilineutraali Tampere 2030

Tampereen kaupunginhallitus hyväksyi 3.10.2022 Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartan.

Tampereen kaupungin tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 80 prosenttia vuoteen 1990 verrattuna ja loput 20 prosenttia kompensoidaan. Tavoitteeseen pääseminen vaatii erityisesti liikkumisen, rakentamisen, asumisen, energiankäytön ja kulutuksen ilmastopäästöjen vähentämistä. Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta kokoo ilmastotoimet yhteen. Kaupunginhallitus hyväksyi tiekartan 3.10.2022. Tiekartan toimenpiteiden päivitys on parhaillaan käynnissä.

Voimassa olevassa tiekartassa Kestävä liikennejärjestelmä -teeman alle on koottu keskustaa koskevia toimenpiteitä mm. joukkoliikenteen kehittäminen ja ydinkeskustan kävelypainotteisuus, kadunvarsien pysäköinniltä vapautuvan tilan osoittaminen kestävien kulkutapojen olosuhteiden parantamiseen, keskustan laadukas ja turvallinen pyöräpysäköintilaitos, kestävä jakelu ja kaupunkilogistiikka sekä terminaalien ja joukkoliikennepysäkkien kehittäminen.

**Lisätietoja:** [Hiilineutraali Tampere -tiekartta](#)

### Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP)

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) tarkastelee ihmisten liikkumistarpeita paremman elämänlaadun näkökulmasta. Suunnitelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 3.5.2021. Suunnitelma pohjautuu Euroopan komission suositukseen SUMP-mallisesta (Sustainable Urban Mobility Plan) kaupunkiliikkumisen suunnittelusta. Suunnitelma vahvistaa muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa esitetyjä tavoitteita. Tarkastelunäkökulmia ovat ilmaston lisäksi tasa-arvo, tilatehokkuus, ympäristöterveys, aktiivisuus ja turvallisuus. Tavoitteena on kestävä kaupunkiliikkumisen periaatteiden sitouttaminen vahvemmin liikkumista koskevaan suunnitteluun ja päätöksentekoon.

**Lisätietoja:** [Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma \(SUMP\)](#)

### Tampereen kestävä ja digitaalinen liikennejärjestelmä 2030 - Suuntaviivat kestäväan ja älykkääseen kaupunkiliikenteeseen 2023–2028

Tampereen kaupungin älyliikenteen selvityksessä todetaan, että Tampereen kaupungin liikennejärjestelmän asiakkaina tulisi olla tyytyväiset ja älykkäät liikkujat, joille älyliikenteen palvelut ovat vakiintunut osa arkea ja liikkuminen vaivatonta. Tampere haluaa myös toimia uusien innovatiivisten ratkaisujen toteuttajana ja edelläkävijänä ns. testialueena tulevaisuuden ratkaisuille.

### Pysäköintipolitiikan linjaukset

Keskustan pysäköinnin kannalta pysäköintipolitiikalla vahvistetaan aiempien strategisten linjausten mukaisia tavoitteita keskustan pysäköinnin keskittämistä maan alle ja kadunvarsipysäköinnin ohjaamisella lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin, jolloin hinnoittelu ohjaa pysäköinnin nopeaa vaihtuvuutta. Pysäköinnin kustannus kohdistetaan käyttäjälle mm. erottamalla pysäköintipaikan hinta asunnon hinnasta ja kannustamalla vähentämään työntekijöiden tarjottavia ilmaisia pysäköintipaikkoja. Helppokäyttöisyyttä ja houkuttelevuutta lisätään älykkäillä ratkaisulla. Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja kuormauspaikkojen määrä varmistetaan.

### Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma

Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelmassa 2023–2030 on mukana vaikuttavimmat ja toteutettavimmat toimenpiteet logistiikan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sekä sujuvuuden ja kustannustehokkuuden edistämiseksi.

**Lisätietoja:** [Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030](#)

# LÄHTÖKOHDAT

## KESKUSTAN KEHITTÄMISOHJELMA 2023-2040

Tampereen keskusta 2040, kehittämisohjelma 2023–2040 on päivitetty ja hyväksytty kaupunginhallituksessa 29.5.2023. Se on jatkumoa aiemmille keskustan kehittämisohjelmille.

Ohjelma muodostaa kokonaiskäsityksen kaupunkiympäristön ja toimintaympäristön kehittämistoimista ja tavoitteista vuoteen 2040 saakka.

**Kehittämisohjelmassa todetaan, että vuonna 2040 Tampereen keskustassa on noin 55 000 asukasta ja 55 000 työpaikkaa.** Määrällisen kasvun rinnalla tavoitellaan merkittävää kaupunki- ja toimintaympäristön laadun paranemista, niin ihmisten kuin yhteisöjenkin näkökulmasta.

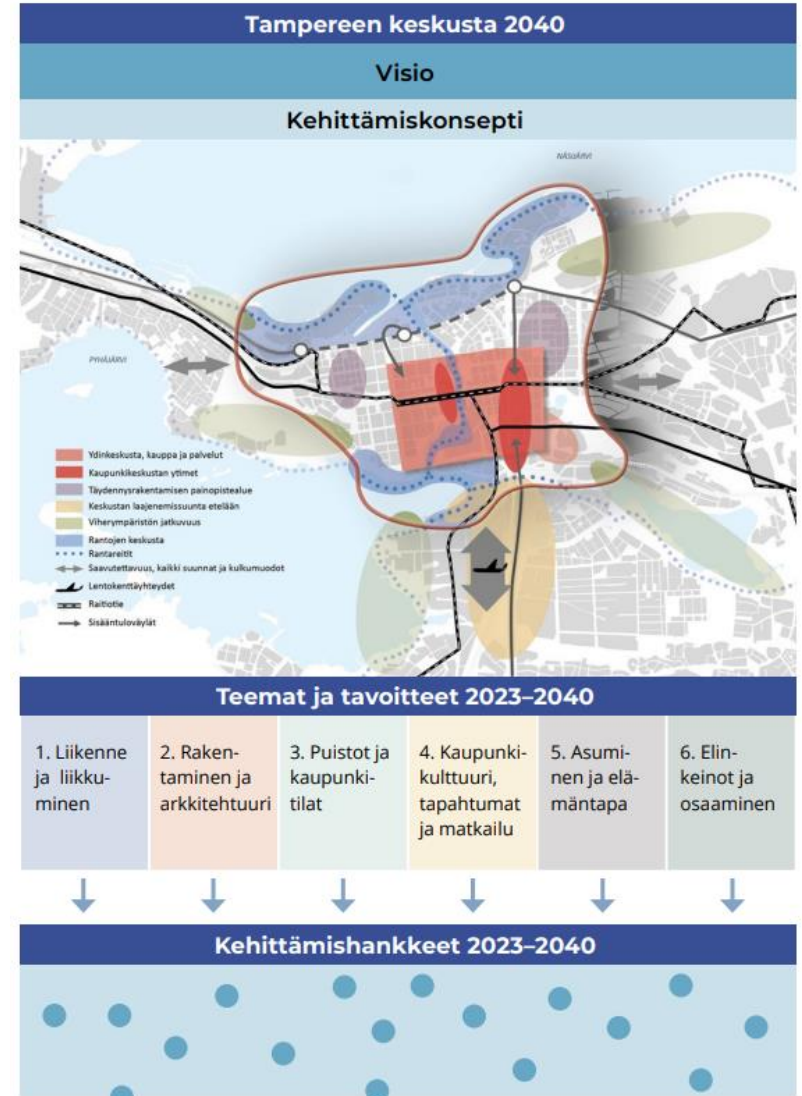
### Kehittämisohjelmassa keskustan liikenteen visiona on

”Älykkäät digitaaliset ratkaisut ovat tehneet kaupungista toimivamman ja turvallisemman. Raitiotie kuljettaa asukkaat ja vierailijat vaivattomasti ja päästöttömästi keskustaan ja takaisin kaikista ilmansuunnista. Pysäköinti ja läpikulkeva autoilu on siirtynyt pääosin maan alle. Kaupunkitiloja on kehitetty ensisijaisesti viihtyisinä kävelyn, pyöräilyn, oleskelun alueina ja keskustakortteleita kivijalkakaupan keitaina.”

Liikenteen ja liikkumisen tavoitteena vuodelle 2040 on

- Helpottaa keskustaan saapumista läheltä ja kaukaa
- sujuvoittaa liikkumista keskustan sisällä
- lisätä keskustan liikennejärjestelmän muuntojoustavuutta
- tehdä kävelijästä katujen tärkein kulkija.

**Lisätietoja:** Viiden tähden keskusta – Tampereen keskustan kehittämisohjelma



Keskustan kehittämisohjelman kehittämiskonsepti ja teemat.

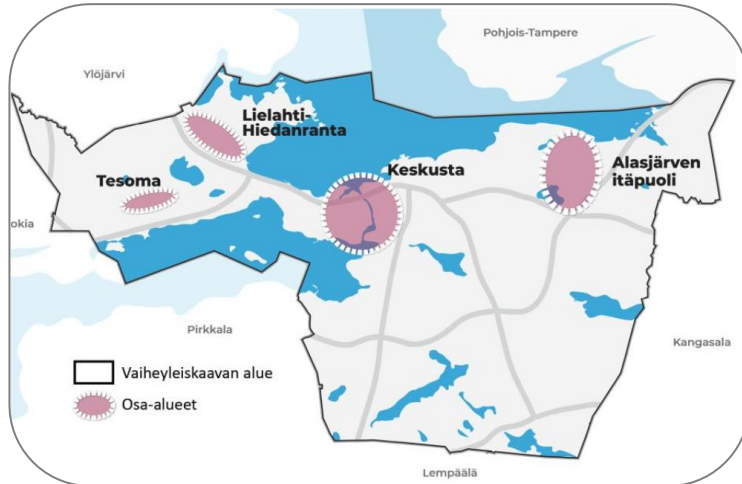


# LÄHTÖKOHDAT

## TAMPEREEN KESKUSTAN STRATEGINEN OSAYLEISKAAVA

**Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan osana olevaa keskustan strategista osayleiskaavaa on päivitetty liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla.**

Voimassa oleva keskusta strateginen osayleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.1.2016 ja kuulutettiin voimaan 16.1.2019 Viinikanlahden aluetta lukuun ottamatta. Viinikanlahti liitettiin muuta kantakaupunkia koskevaan kantakaupungin vaiheyleiskaavaan, joka hyväksyttiin keväällä 2021.



Kantakaupungin vaiheyleiskaavan alue ja osa-alueet.

Keskustan strateginen osayleiskaava on suurimmaksi osaksi ajantasainen. Vaiheyleiskaavan tarkistamisen keskeiset teemat liittyvät keskustan elinvoiman vahvistamiseen, hyvään saavutettavuuteen kaikilla liikkumismuodoilla sekä viihtyisään ja ilmastomuutokseen sopeutuvaan viherympäristöön. Kun kaupunki kasvaa, ajankohtaiseksi kysymykseksi nousee, miten kaupunkiympäristöä täydennetään laadukkaasti kulttuuriympäristö huomioiden.

Elinvoiman osalta tavoitteena on varmistaa monipuolinen yritystoiminta, kaupalliset palvelut, tapahtumat ja mahdollisuudet matkailun kehittämiseen. Keskusta-alueella päivitetään korkean rakentamisen selvitys liittyen mahdolliseen täydentävään rakentamiseen sekä tutkitaan keskustan kytkeytymistä etelän suuntaan.

Kaavaratkaisujen päivitykset liittyvät joukkoliikenteeseen yhtenäistämällä muualla kantakaupungissa käytettyjä merkintöjä, virkistysreitteihin, kulttuuriympäristöön sekä yleismääräyksiin koskien viherympäristöä, ilmastomuutokseen sopeutumista ja korkean rakentamisen laatua. Keskustaa koskevat kaupunkivihreän kehittämisalue -merkinnät sekä ekologiset yhteydet mm. Puutarhakadulla.

**Lisätietoja:** [Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025](#)

### YLEISMÄÄRÄYS

Asumisen kortteleissa pysäköinti osoitetaan pääosin pysäköintilaitoksiin siten, että kortteleihin muodostuu mahdollisimman paljon maanvaraista pihaympäristöä.

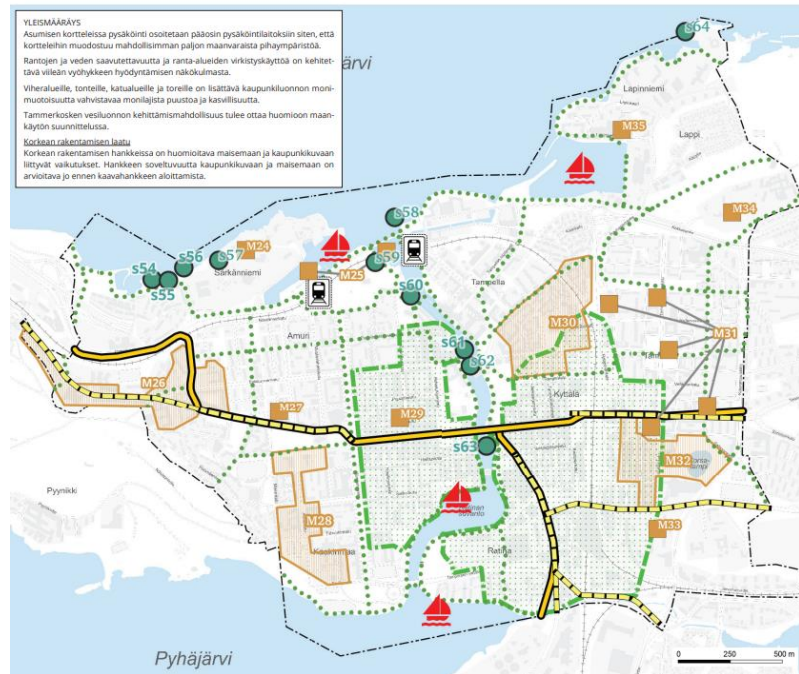
Rantojen ja veden saavutettavuutta ja ranta-alueiden virkistyskäyttöä on kehitettävä viileän vyöhykkeen hyödyntämisen näkökulmasta.

Viheralueille, tonteille, katualueille ja toreille on lisättävä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta vahvistavaa monilajista puustoa ja kasvillisuutta.

Tammerkosken vesiluonnon kehittämismahdollisuus tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

### Korkean rakentamisen laatu

Korkean rakentamisen hankkeissa on huomioitava maisemaan ja kaupunkikuvaan liittyvät vaikutukset. Hankkeen soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista.



**Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan (luonnos 7.3.2023) keskustan osa-alueen kehittämisperiaatteet ja yleismääräykset.**

# LÄHTÖKOHDAT

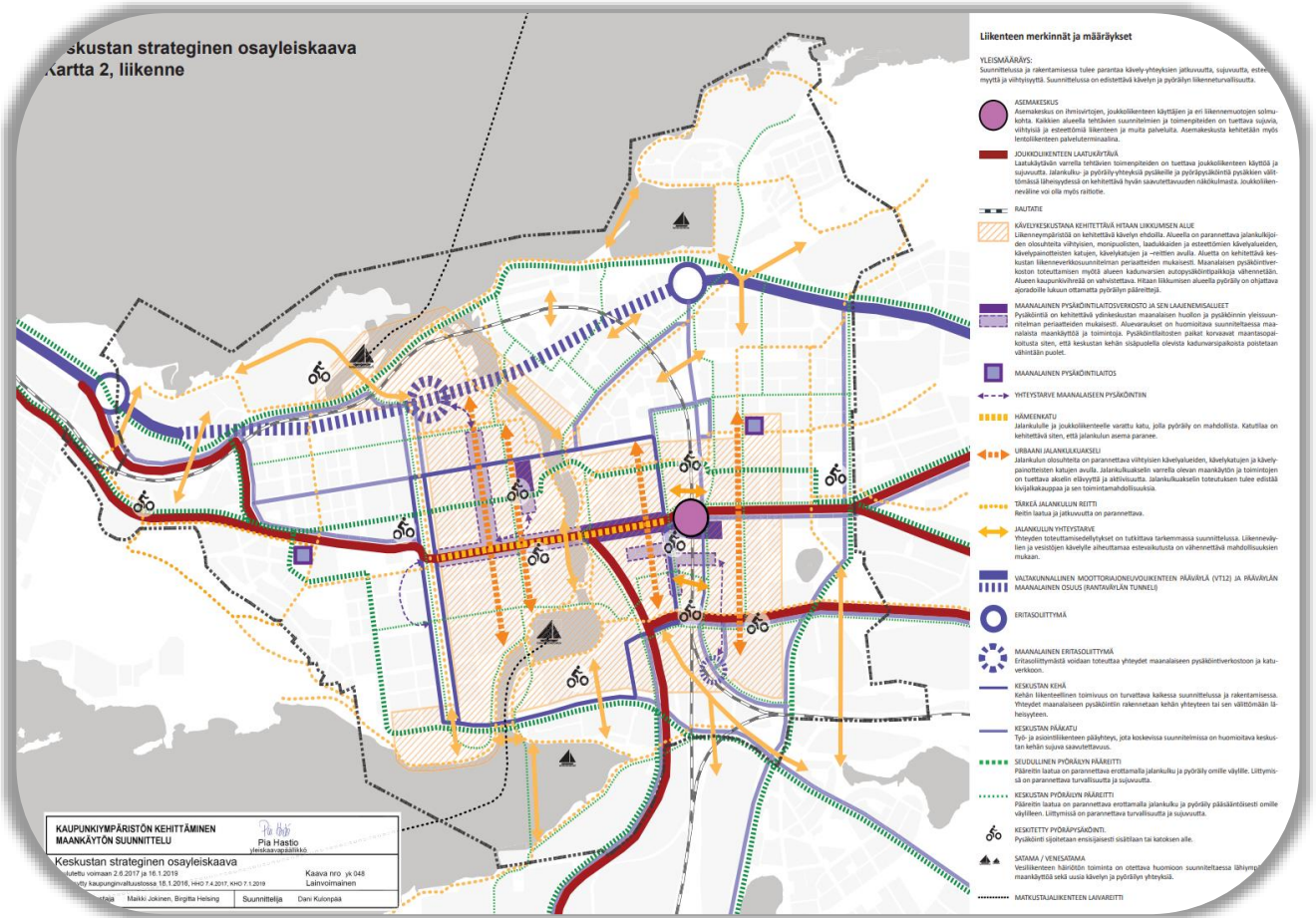
## TAMPEREEN KESKUSTAN STRATEGISEN OSAYLEISKAAVAN LIIKENNE

Vaiheyleiskaavan päivityksen yhteydessä arvioidaan liikennejärjestelmän ajantasaisuutta.

Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan liikenteellisen kehittämisen painopisteitä ovat

- Jalankululle hitaan liikkumisen alue, tärkeät reitit ja urbaanit jalankulkuakselit sekä yhteystarpeet.
- joukkoliikenteelle laatuikätyvät sekä asemakeskus solmukohtana
- pyöräliikenteelle seudulliset ja keskustan pääreitit sekä keskitettyä pyöräpysäköintiä erityisesti asemakeskuksen alueella
- henkilöautoliikenteelle maanalainen pysäköintiverkosto ja kytkentä Rantaväylän tunneliin sekä maanpäällisen pysäköinnin vähentäminen.

Yleiskaavatyön aikana on tunnistettu päivitystarpeita muun muassa Tammerkosken ylittävissä kävely- ja pyöräily-yhteyksissä, maanalaisen pysäköinnin ja huollon ratkaisuissa, joukkoliikenteen terminaaleissa sekä liikkumisympäristöjen viihtyisyydessä.



Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan liikennekartta

# LÄHTÖKOHDAT

## TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNE 2040

**Tampereen liikenteen tulevaisuuden skenaariot** – selvityksessä (2022) on hahmoteltu mahdollisia tulevaisuuden kehityspolkuja Tampereella tarkasteluvuonna 2040.

Skenaarioissa tarkasteltiin tulevaisuuden megatrendeistä johdettuja muutostekijöitä; väestönkehitystä, energian hintaa, työnteon, vapaa-ajan, asioinnin muutoksia sekä liikkumisen palveluistumista ja automatisointia.

Yhteisiä tekijöitä skenaarioissa keskustan liikkumisessa olivat mm.

- Liikenteen sähköistyminen
- keskustan lähialueen väestön kasvaessa tapahtuva keskustan kävelijöiden määrän kasvu
- oleskelun merkityksen lisääntyminen
- suuret tapahtumien aikaiset kävelijävirrät
- digitalisaation ja automatisaation kasvu
- mikroliikkumisen ja pyöräliikenteen tilantarpeen kasvu
- ikääntyvän väestön esteettömyyden ja turvallisuuden vaatimukset.

Skenaarioiden avulla voitiin hahmottaa muutostekijöiden tuomia mahdollisuuksia ja riskejä liikkumisessa sekä muodostaa suosituksia **tulevaisuuden toimintalinjoista**.

- Kaupungin menestyksen kannalta on tärkeää, että keskustaan on helppo päästä eri kulkutavoilla myös jatkossa. Samalla on huolehdittava siitä, ettei keskustan liikenneverkko ruuhkaudu liikaa ja heikennä keskustan houkuttelevuutta paremmin saavutettavien kohteiden rinnalla.
- Pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelma ja raitiotieinvestoinnit parantavat liikennejärjestelmän, maankäytön ja palveluiden kehittämisen ennustettavuutta ja investointeja.
- Kävely- ja pyöräilyetäisyydellä tai joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa olevat suuret maankäyttöhankkeet vahvistavat kestävien kulkutapojen kasvua. Tällöin keskustan katuverkon liikenneverkon kapasiteetti riittää sitä tarvitseville. Joukkoliikenteen terminaaleja ja hubeja kehitetään, jotta autosta tai bussista raideliikenteeseen vaihdetaan jo keskustan ulkopuolella.
- Digitalisaatio ja liikenteen palveluistuminen tekevät päivittäisestä liikkumisesta sujuvampaa ja vähentävät riippuvuutta omasta autosta. Uusien palveluiden tarkka ennustaminen on vaikeaa ja siksi muutoksiin on syytä varautua ennalta.

- Kaupungin kasvu ja digitalisaatiokehitys tuovat kaduille lisää käyttäjiä ja uudenlaisia liikkumispalveluita. Siksi on elintärkeää jakaa keskustan niukka katutila tarkoituksenmukaisesti, jotta keskusta säilyy viihtyisenä ja liikkuminen turvallisena. Tämä edellyttää tilatehokkaiden ja kestävän kehityksen ratkaisujen priorisointia sekä katutilan jaon muuntojoustavuutta eri aikoina.
- Teollisuuden ja asumisen hajaantuminen ja hintojen nousu voivat lisätä liikenneköyhyyttä, mikä haittaa kestävien kulkutapojen valintaa ja työvoiman saatavuutta. Tämän haasteen lieventämiseksi panostetaan kattaviin joukkoliikennepalveluihin, järkevään tariffipolitiikkaan ja pyöräliikenteen pääverkoston kehittämiseen.
- Tulevaisuudessa etätöiden ja digitaalisten palveluiden käyttö voi vähentää keskustan kaupallista vetovoimaa. Tällöin olisi eduksi, että keskustan länsi- ja itäosat ovat profiileiltaan sekä tavoitteiltaan erilaiset. Siten keskustan eri puolet säilyvät houkuttelevina ja täydentävät toisiaan muodostaen yhtenäisen Tampereen keskustan.
- Keskusta on tulevaisuudessakin vilkas tapahtumapaikka, jossa on monipuoliset vapaa-ajan ja viihteen palvelut. Keskustan vahva väestöpohja takaa kuitenkin myös päivittäisten palveluiden saatavuuden.

\*Mikroliikenteellä tarkoitetaan mikroliikennepalveluihin lukeutuvia ajoneuvoja, joita koskee pyöräliikenteen lainsäädäntö. Näitä ovat mm. sähköpotkulaudat sekä kaupunkipyörät.



# LÄHTÖKOHDAT

## KESKUSTAN ASIOINTITUTKIMUS

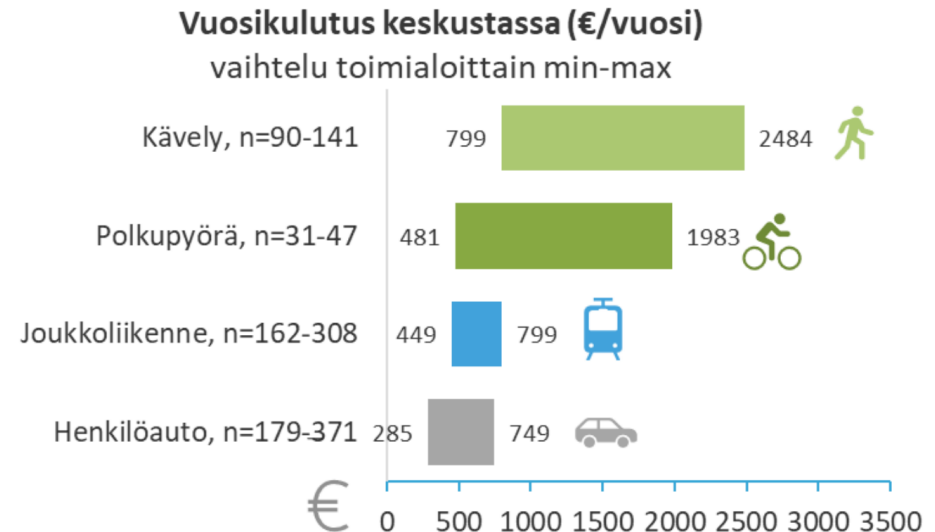
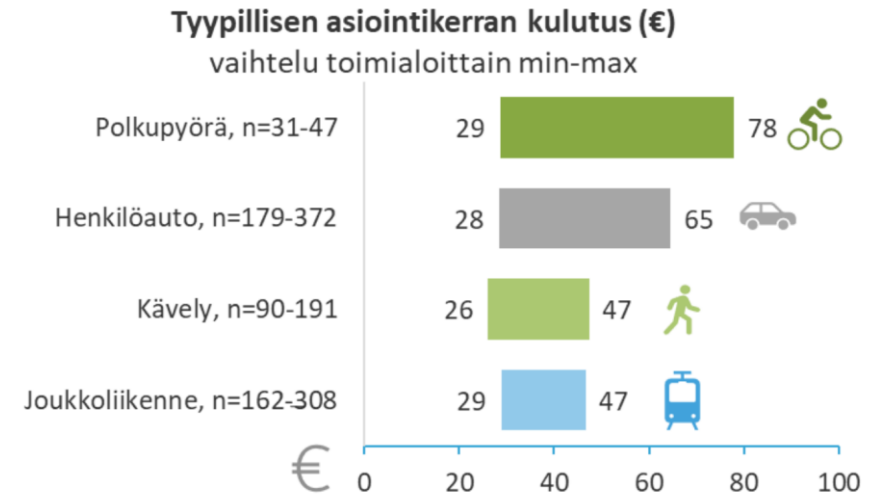
Tampereen keskustan asiointitutkimus on laadittu vuonna 2021 ja sen perusteella Tampereen keskustaan tullaan mielellään monipuolisten palveluiden vuoksi kauempaakin. Keskustaan saavutaan kaikilla erilaisilla kulkutavoilla riippuen siitä mistä ja kuinka kaukaa tullaan.

Keskustassa asioinnissa suurimmat vuosikulutusmäärät kertyvät jalankulkijoille, joilla kertakulutus oli pienempi, mutta asiointikäyntejä usein. Kävelijälle Tampereen keskusta on arjen lähiasiointipaikka. Autoilijoilla taas oli päinvastoin: vaikka kertakulutus oli suurempi, niin vuosikulutus oli vähäisin, koska vuosittaisia asiointikertoja keskustassa oli vähiten. Kävellessä liikkuvat muodostavat keskustan ostovoimasta yli kolmanneksen, kun kaikki toimialat otetaan huomioon.

Tampereen keskustaan suuntautuvasta kokonaiskulutuksesta 36 % liikkui kävellessä, 29 % autolla, 27 % joukkoliikenteellä ja 9 % polkupyörällä.

Keskustan elinvoiman lisäämiseksi on keskeistä keskustan ja lähialueiden tai hyvien kulkuyhteyksien päähän sijoittuvien alueiden asukaspohjan vahvistaminen.

**Lisätietoja:** Keskustan asiointitutkimus 2021



**Eri kulkutapojen tyypillisen asiointikerran kulutus ja eri kulkutapojen osuus Tampereen keskustan vuosikulutuksesta.**

# LÄHTÖKOHDAT

## KÄVELYN JA KAUPUNKIELÄMÄN OHJELMA 2030

### Tampereen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030

Tampereen kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma tarkentaa ja konkretisoi aiemmissa ohjelmissa määritettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä kävelyn ja kaupunkielämän osalta.

Ohjelmassa tavoitellaan kävelyn lisäämistä ja tunnistamista houkuttelevaksi ja kaupunkielämää lisääväksi liikkumisvaihtoehdoksi.

### Miksi kävelyä pitää keskustassa edistää?

Tampereen keskustan kadut ovat kaupunkitiloja ja muodostavat paikkojen verkoston, joka houkuttelee viipymään, viihtymään, kokemaan, kohtaamaan ja nauttimaan. Keskustan kaupunkitilat ovat kävelen kaikille käytettävissä ja helposti saavutettavissa. Kävelijä viihtyy ja viipyy viihtyisässä ympäristössä, sillä ympäristötaide ja kaupunkivihreä ovat olennainen osa kävelijän kokemusmaailmaa.

Tampereen keskusta on kävelen kaikilla aisteilla koettavissa ympäri vuoden. Keskusta tarjoaa kävelijälle elämyksiä ja hyvä kävely-ympäristö mahdollistaa keskustassa tapahtumien ja tilaisuuksien järjestämisen sekä kaupunkikulttuurin kehittämisen.

Keskustassa priorisoidaan kävelijän tarpeita, jotta kävelen liikkuminen on turvallista ja viihtyisää. Kävelijän näkökulmasta suunnitellut katu- ja tilaratkaisut houkuttelevat asioimaan keskustassa.

Keskustaa koskevia toimenpidekokonaisuuksia ovat

- Kävelyn tavoiteverkon määrittely
- kaupunkitilan ja sen käytön seuranta mm. oleskelun, kaupunkielämän tarjoaman, kaupunkirakenteen ja asioinnin seuranta.
- aukioiden ja ranta-alueiden kehittäminen.

Suunnitteluperiaatteeksi on linjattu, että keskustoissa lisätään tilaa kävelylle, oleskelulle ja katuvihreälle. Kaupunkielämää keskustoissa aktivoidaan palvelujen ja tapahtumien edellytyksiä ja kaupunkitilojen laatua parantamalla.

**Lisätietoja:** [Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030](#)

### VISIO

*Tampere on viihtyisä, vihreä ja vilkas kaupunki, jossa liikutaan jalkaisin ympäri vuoden. Kävelykaupunkia kehitetään yhdessä – askeleen edellä muita.*



#### Jalat alle ja menoksi

Liikenne- ja liikkumiskulttuurin edistäminen



#### Paljon syitä tulla ja jäädä

Houkutteleva kaupunkiympäristö ja palveluiden sekä paikkojen verkosto



#### Kaupunki suunnitellaan kävelijälle

Toimivaa kävely-ympäristöä tukevat suunnitteluratkaisut



#### Kävelen kesät ja talvet

Toimiva kävely-ympäristö ympäri vuoden



#### Kävelijän kaupunki tehdään yhdessä

Yhteiskehittäminen

### Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelman visio ja tavoitekokonaisuudet.

# LÄHTÖKOHDAT

## PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISOHJELMA 2030

### Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030

Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa on kuvattu tavoitteet ja toimenpiteet, jotka vastaavat muissa ohjelmissa esitettyihin pyöräliikenteen osuuden kasvutavoitteisiin. Pyöräliikenteen lisäksi mukana ovat mikroliikkumisen toimenpiteet, koska niiden nähdään olevan kytköksissä toisiinsa. Toimenpiteet keskittyvät infrastruktuurin ja sen käytettävyyden parantamiseen sekä seurannan, viestinnän ja vuorovaikutuksen keinoihin.

### Miksi pyöräliikennettä pitää keskustassa edistää?

Pyöräliikenteen edistäminen on tärkeä osa turvallisemman, toimivamman ja viihtyisemmän kaupunkikeskustan luomista. Edistämistoimilla mahdollistetaan myös kaupunkistrategian ja hiilineutraalisuutavoitteiden saavuttaminen. Vaikka pyöräliikenteen määrät ovat koneellisten laskentapisteiden perusteella olleet kasvussa viimeisen 20 vuoden aikana, kasvu on liian hidasta kulkutapaosuuden kasvutavoitteen saavuttamiseksi.

Pyöräliikenne edistää lisäksi terveyttä ja tuo säästöjä yhteiskunnalle yksityisautoilun edistämiseen verrattuna. Pyöräliikenne on tasa-arvoinen ja tilatehokas kulkumuoto, jonka laadukkaammat järjestelyt lisäävät liikenneturvallisuutta.

Pyöräliikenne on nopein liikkumismuoto alle 3 kilometrin matkoilla, joten sillä on keskeinen rooli keskustaan saapumisessa lähialueelta. Keskustan väyliä on viime vuosina parannettu, mutta verkon suurimmat puutteet ovat pyöräliikenteen infran laatutasossa (erottelu jalankulusta, leveys) sekä risteysalueiden sujuvuudessa ja turvallisuudessa.

Kaupunkipyörät ovat tulleet viime vuosina osaksi kaupungin tarjoamia liikennepalveluita. Suurin puute pyöräilijöiden palveluissa on nykytilanteessa pyöräkeskuksen puuttuminen neuvonta ym. palveluineen.

Keskustaa koskevia toimenpidekokonaisuuksia kehittämisohjelmassa ovat mm.

- Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittäminen ja laatutason parantaminen
- pyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineidenpysäköinnin kehittämissuunnitelma
- pyöräliikenteen seurannan kehittäminen
- pyöräliikenteen palvelut.

**Lisätietoja:** [Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030](#)

### ALATAVOITTEIDEN TEEMAT

#### VISIO:

Pyöräily Tampereella on sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille.

#### TAVOITE:

Tampereen pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 15 % vuonna 2030 syksyn arkivuorokautena.

Infrastruktuuri ja olosuhteet

LIKKUMISYMPÄRISTÖ  
HOUKUTTELEE ARJEN  
MATKOILLA PYÖRÄILYYN



Pyöräliikenteen verkko



Pyöräpysäköinti ja -palvelut



Pyöräliikenteen väylien käytettävyys

Asenteet ja tottumukset

PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEEN ON SITOUDDUTTU JA LIKKUMISKULTTUURI KANNUSTAA PYÖRÄILYYN



Resurssit ja sitoutuminen



Viestintä ja vuorovaikutus



Seuranta

**Pyöräliikenteen kehittämisohjelman visio ja tavoitteet.**



# LÄHTÖKOHDAT

## VIHERKATUSELVITYS

Kantakaupungin vaiheyleiskaavatyön 2021-2025 taustaselvityksenä laaditussa Viherkatuselvityksessä on kerrottu viherkadun höydyistä, soveltuvuudesta erilaisille katuosuuksille ja mahdollisista toteutustavoista.

Viherkaduilla vastataan luontokadon ja ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin ja viherkadut ovat yksi keino sopeutua muuttuvaan ilmastoon tiivistyvässä kaupungissa.

### HAASTEET JA ILMIÖT, JOIHIN VIHERKADUN HYÖDYILLÄ VASTATAAN



Ilmastonmuutos



Kaupungin tiivistyminen ja lämpösaarekeilmiö

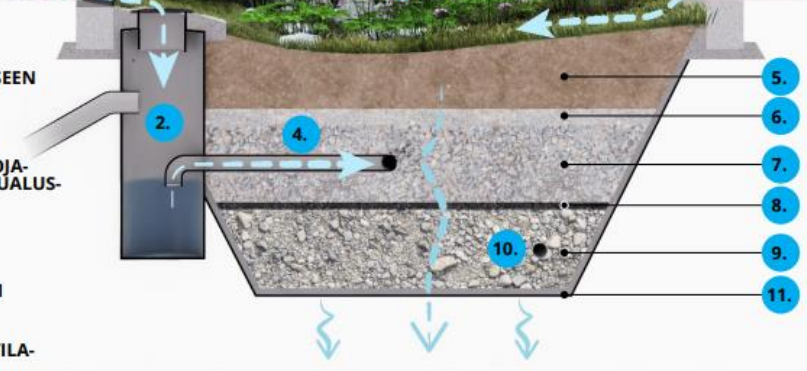


Luontokato



### ESIMERKKI KESKUSTAKADUN KASVUALUSTARAKENTEESTA

1. VEDEN OHJAAMINEN RAKENTEeseen
2. SAKKAPESÄLLINEN KAIVO
3. TULVIMISTILA
4. RAKENTEEN SUUNTAINEN SALAOJAPUTKI VEDEN JAKAMISEKSI KASVUALUSTAAAN
5. KASVUALUSTA 400-500 MM
6. VÄLIKERROS 150 MM
7. KANTAVA KASVUALUSTA 500 MM
8. LATAAMATON BIOHIILI 50 MM
9. TARVITTAESSA VEDEN VARASTOITAVUUS LOUHEKERROKSESSA
10. SALAOJAPUTKI
11. TARVITTAESSA BENTONIITTICALVO, JOLLA ESTETÄÄN VEDEN IMEYTYMINEN MAAPERÄÄN TAI KULKEUTUMINEN VIEREISTEN RAKENNUKSIEN PERUSTUKSIIN



Viherkatuselvityksen esimerkki keskustakadun kasvualustarakenteesta.

# 3

## VISIO JA TAVOITTEET

# VISIO JA TAVOITTEET

## TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENTEELLINEN VISIO 2040

### Vision ja tavoitteiden muodostaminen

Visio ja tavoitteet perustuvat vuonna 2013 laaditun Keskustan liikenneverkko-suunnitelman (Takli) tavoitteisiin. Vuoden 2013 tavoitteita on päivitetty ja tarkennettu luvussa 1 esitettyjen nykyisten strategisten ohjelmien, linjausten ja selvitysten tavoitteiden perusteella.

Tampereen keskustan liikenteellinen visio ja tavoitteet hyväksyttiin liikennetoimikunnassa 15.6.2023 LJS-työn laatimisen lähtökohdaksi. Liikennetoimikunta painotti, että Tampereen keskustan tulisi olla kaikilla kulkutavoilla saavutettava.



”Tavoitetyöpajan perusteella tavoitteisiin lisättiin keskustaan saapumisen kestävyys, mikroliikkuminen ja sen selkeämpi erottelu kävelystä, pyöräliikenteen järjestelyjen selkeys, joukkoliikenteen vaihdon sujuvuus sekä älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet.”

## VISIO 2040

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.



# VISIO JA TAVOITTEET

## TARKENNETUT TAVOITTEET

### 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 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.

\*Mikroliikenteellä tarkoitetaan mikroliikennepalveluihin lukeutuvia ajoneuvoja, joita koskee pyöräliikenteen lainsäädäntö. Näitä ovat mm. sähköpotkulaudat sekä kaupunkipyörät.

### 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 mikroliikumiselle.



# 4

## LIIKENNE- VERKOT 2040

# LIIKENNEVERKOT 2040

## KESKUSTAAN SAAPUMINEN JA VIIPYMINEN

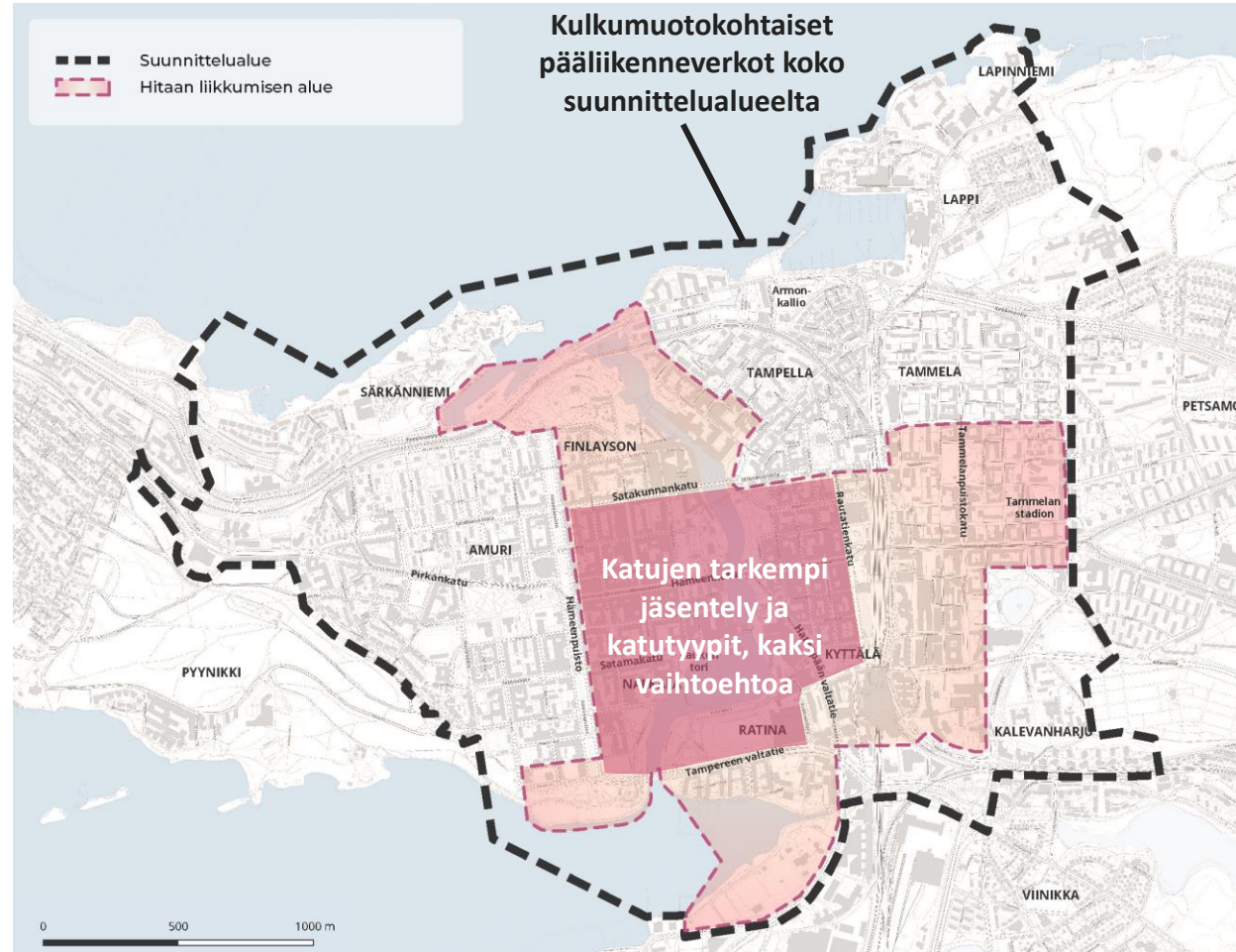
**Tampereen keskustaansa pääsee sujuvasti kaikilla kulkutavoilla. Keskustaansa saavutaan autoliikenteen ja pyöräliikenteen, kävelyn sekä joukkoliikenteen pääreittejä pitkin.**

Keskustan sisällä kävelijä on katujen tärkein kulkija keskustan kehittämissuunnitelman mukaisesti. Tämän vuoksi keskustan strategisessa osayleiskaavassa on määritelty kävelykeskustana kehitettävä **hitaan liikkumisen alue**. Alueen jalankulkuympäristöä kehitetään kävelyn ehdoilla, mutta kaikilla kaduilla kävelykatua lukuun ottamatta saa ajaa myös autolla.

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman perusteella osayleiskaavan hitaan liikkumisen alueen aluerajaukset tarkistettiin. Kartalla on esitetty ehdotus uudesta rajauksesta.

Keskustaansa saapumisen ja keskustassa liikkumisen periaatteita kuvaavat koko suunnittelualueella määritellyt kulkutapakohtaiset **pääliikenneverkot**.

**Tarkempi katujen jäsentely** tehtiin autokehän sisäpuolisille ydinkeskustan tonttikaduille. Tälle alueelle on luvussa 5 on määritelty tarkempia katutyyppejä kadun liikenteellisen merkityksen perusteella.



Ehdotus uudesta hitaan liikkumisen alueen rajauksesta.



# LIIKENNEVERKOT 2040

## KATUVERKON HIERARKKINEN LUOKITUS

**Autoliikenteen pääverkko** muodostuu valtakunnallisista ja seudullisista pääväylistä, pääkokoojakaduista ja alueellisista kokoojakaduista. Lisäksi autoliikenteelle on paikallisia kokoojakatuja sekä tonttikatuja.

Osa keskustan pääkokoojakaduista sekä Ratapihankatu seudullisena pääväylänä muodostavat ns. **autokehän**, jonka tehtävänä on välittää keskustaan tuleva autoliikenne sujuvasti pysäköintilaitoksiin. Autokehän sisäpuoliset kadut palvelevat ensisijaisesti asiointi- ja huoltoliikennettä ja kiinteistöille ajoa. Näiden katujen houkuttelevuutta läpiajoon pyritään vähentämään mm. rakenteellisin keinoin.

### Valtakunnallinen pääväylä

- Rantaväylä (vt 12), joka välittää valtakunnallisen ja maakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen Tampereen keskustan ohi.

### Seudullinen pääväylä

- Lempääläntie ja Ratapihankatu palvelevat keskustaan saapuvaa sekä keskustan ohittavaa seudullista ja Tampereen kaupunginosien välistä liikennettä.

### Pääkokoojakatu

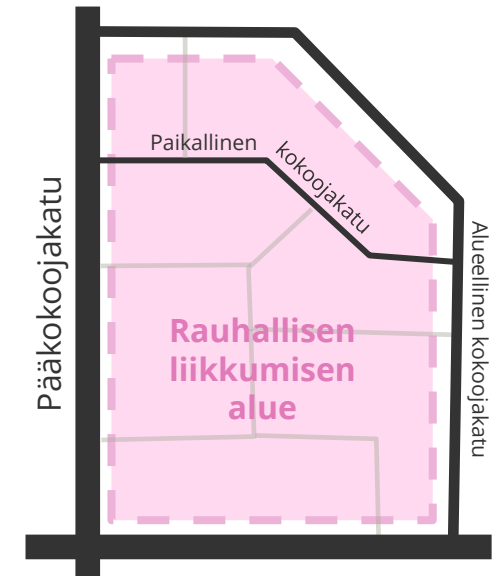
- Auto- ja joukkoliikenne käyttää pääkokoojakatuja keskustan sisällä liikkumiseen.
- Pääkokoojakaduilla turvataan autoliikenteelle riittävä sujuvuus, jotta alemman katuluokan katuja ei käytetä läpiajoon.
- Joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään pysäkkijärjestelyjä parantamalla.
- Kävely ja pyöräliikenne erotetaan toisistaan.
- Kadunylitysten turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan hyödyntämällä kaupungin tyyppipiirustusten mukaisia ratkaisuja.

### Alueellinen ja paikallinen kokoojakatu

- Alueellinen ja paikallinen kokoojakatu siirtää liikenteen pääkokoojakaduille tai pääväylille.
- Joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään pysäkkijärjestelyjä parantamalla.
- Kadunylitysten turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan hyödyntämällä kaupungin tyyppipiirustusten mukaisia ratkaisuja.

### Tonttikatu

- Muodostavat laajempia rauhallisen liikkumisen alueita, joiden liikennettä rauhoitetaan vähentämällä tonttikatujen autoliikennettä (mm. Kyttälä ja Amuri).
- Ajoinpyöräilyn olosuhteiden parantaminen.



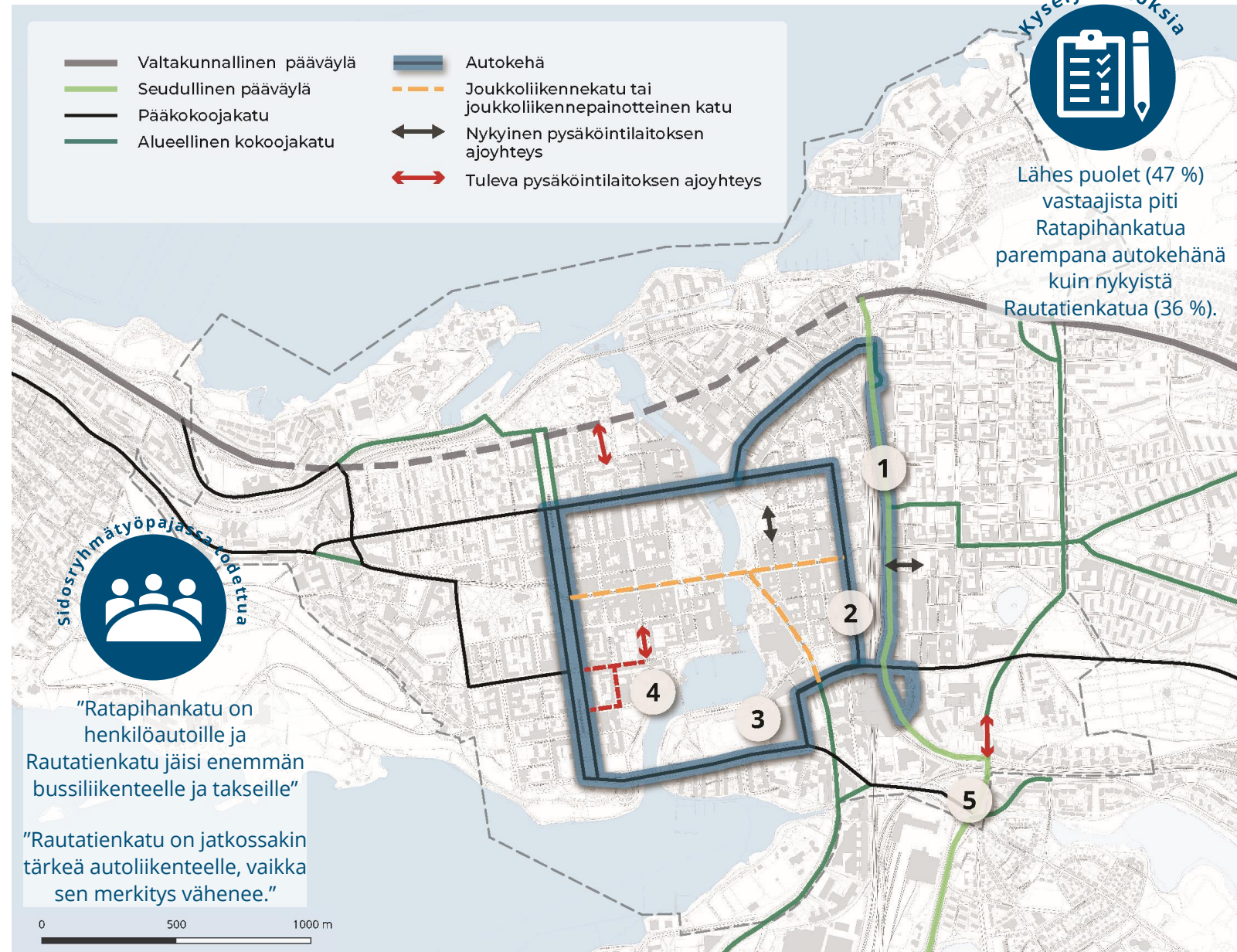
**Rauhallisen liikkumisen alue muodostaa laajempia kokonaisuuksia, joissa liikennettä rauhoitetaan vähentämällä tonttikatujen läpiajoliikennettä.**

# LIIKENNEVERKOT 2040

## AUTOLIIKENTEEN PÄÄVERKKO

Autoliikenneverkon keskeiset muutokset Keskustan liikenneverkkoosuunnitelmaan (Takli 2013) verrattuna.

- 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 kokoojajaduksi.
- 2 Tämä mahdollistaa Rautatienkadun kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämisen rautatieaseman ympäristön maankäytön muuttuessa.
- 3 Hatanpään valtatiellä raitiotiejärjestelmä laajentuu 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 Rautatienkadulta kiertämään Tampereen valtatie ja Viinikankadun kautta, kun Kalevantien ja Vuolteenkadulla liikennettä rajoitetaan.



Autoliikenteen tavoiteverkko 2040.



# LIIKENNEVERKOT 2040

## AUTOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN



- Kuljettajan reitinvalintaan voidaan vaikuttaa reaaliaikaisesti jaettavan tilan tiedon mm. matka-aika- tai häiriötiedon avulla. Ensimmäisessä vaiheessa matka-aikatietoa voidaan jakaa informaatiokanavien välityksellä, kuten tampereenliikenne.fi -palvelu tai Tampere.Finland-aplikaatio.
- Kaupunki hyödyntää geofencing-tekniikkaa mahdollisia aluerajoituksia kehittäessään mm. vähäpäästöisille tai päästöttömille ajoneuvoille tai nopeuden rajoittamiseen.
- ISA-tekniikan (Intelligent Speed Assistance) avulla autojen ajonopeus voidaan asettaa nopeusrajoitusten mukaiseksi. Ratkaisun käyttöönottoa tutkitaan jo nyt busseissa ja muussa raskaassa kalustossa. Myös muu ajoneuvotekniikan kehitys otetaan huomioon keskustan liikenteen suunnittelussa.
- Tiedottamisessa priorisoidaan autokehällä ja sisääntuloväylillä autolla liikkujaa.





# LIIKENNEVERKOT 2040

## KESKUSTAN PYSÄKÖINNIN KOKONAISKUVA

### **Pysäköinnin keskittämistä maan alle jatketaan.**

Maanalaisen pysäköinnin lisäksi on maanpäällistä keskitettyä pysäköintiä. Rakenteellista, keskitettyä pysäköintiä on houkuttelevaa käyttää, sillä se on helposti saavutettavista keskustan autokehältä, paikkojen saatavuus voidaan taata, pysäköinnin enimmäiskesto ei ole rajattu ja pysäköinnin hinnoittelu on vastaavalla tai matalammalla tasolla verrattuna kadunvarsipysäköintiin. Pysäköinnistä pääsee hisseillä maantasolle läpi vuoden kuivin jaloin.

### **Kadunvarsipysäköinti kasvavan kaupunkiseudun keskuskaupungissa palvelee lyhytaikaista**

**(asiointi)pysäköintiä.** Pysäköintipaikkojen toteutuessa maanalaisiin pysäköintilaitoksiin voidaan kadunvarsilta vastaavasti vähentää pysäköintipaikkoja ja vapautuvaa tilaa hyödyntää leveämpiin jalkakäytäviin, oleskeluun, terasseihin, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikennepysäköintiin.

### **Keskustan pysäköintipaikkamäärä on mahdollista säilyttää nykyisellä tasolla noin 42 000 autopaikassa, jos keskustan maankäytön kehittyessä autopaikat osoitetaan keskitettyihin rakenteellisiin**

**pysäköintilaitoksiin.** Nykyisen pysäköintikapasiteetin käytön tehostaminen ja täydennysrakentamisen veloittepaikkojen sijoittaminen keskitettyihin pysäköintilaitoksiin helpottaa paikkojen yhteiskäyttöisyyttä ja tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Lisäksi systemaattinen ja pitkäjänteinen kestävä liikennejärjestelmän edistäminen vähentää tarvetta saapua keskustaan omalla autolla.



- Autokehällä opastetaan kattavasti pysäköintilaitoksiin ja laitosten tilatiedot välitetään autoilijalle kaikista laitoksista. Tietoa tuotetaan avoimen rajapinnan kautta. Älypalveluita hyödynnetään lisäksi pysäköintipaikkojen käytön seurannassa, opastuksessa, pysäköinnin hinnoittelussa ja maksamisessa. Vapana olevien laitospaikkojen määrää näytetään kadunvarsien infotaulujen lisäksi mobiilipalveluissa.
- Lyhyeen ilmaiseen pysäköintiin oikeutetuille käyttäjäryhmille otetaan käyttöön "virtuaalinen pysäköintikiikko", eli velvollisuus aloittaa ja lopettaa lyhytaikainen pysäköinti mobiilisovelluksella. Kaupunki määrittelee riittävät ilmaisen pysäköinnin enimmäiskestot esim. 10 min...2 h.
- Järjestelmään voidaan myös sisällyttää kampanjoita ja alennuskoodeja, joita keskustan yrittäjät voivat asiakkailleen halutessaan kustantaa.
- Sähköautojen latauspisteiden määrää lisätään pysäköintilaitoksissa ja niiden operaattoreilta vaaditaan tiedonjakamista rajapinnan kautta (määrä, kunto ja toimivuus).

# LIIKENNEVERKOT 2040

## KESKUSTAN PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄ

### Julkinen rakenteellinen pysäköinti

Julkinen rakenteellinen pysäköinti pitää sisällään pysäköintitalot ja maanalaisen pysäköintiverkoston.

Rakenteelliseen pysäköintiin ohjataan kaikki piipahtamista pidemmät pysäköinnit, joiden kesto vaihtelee puolesta tunnista useisiin päiviin. Rakenteellisessa pysäköinnissä säilytetään asukkaiden autoja ja siellä pysäköidään työntekoon, ostoksiin, asiointiin, palveluihin ja ystävien tapaamiseen liittyvillä matkoilla.

Maanpäällisten pysäköintilaitosten autopaikkakapasiteetti tulee pienenemään, mikä lisää painetta järjestää korvaavaa pysäköintiä maan alta. Modernien ja helppokäyttöisten maanalaisten pysäköintilaitosten myötä laitospysäköinnin suosio kasvaa.

Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen mahdollistaa keskustan täydennysrakentamisen yleiskaavan mukaisessa laajuudessa, sillä täydennys- ja uudisrakentamisen velvoitepysäköinnin järjestäminen tonttikohtaisesti olisi keskustassa maankäytön kehittämisen ja liikennejärjestelmän kannalta tehotonta.



”Keskustassa tarvitaan kadunvarsipysäköintiä lyhytaikaiseen pysäköintiin nopeaa asiointia varten.”

### Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinti osoitetaan lyhytaikaiseen asiointiin ja erikoispysäköintiin, kuten huolto- ja jakeluliikenteelle, liikkumis-esteisille, liikkuvan työn suorittajille (esimerkiksi kotihoito, lähettipalvelut) sekä kiinteistössä piipahtamiseen (saattoliikenne, ostoksen tai tavaran noutaminen).

Kadunvarsipaikkojen riittävyys ja nopea kierto mahdollistetaan monipuolisella työkalupakilla

- Pysäköinti hinnoitellaan progressiivisesti siten, että pysäköintitaksa nousee merkittävästi pysäköinnin pitkittyessä 15–30 minuuttia pidemmäksi.
- Kadunvarsipysäköinti muutetaan maksulliseksi tai aikarajoitetuksi myös iltaisin, öisin ja viikonloppuisin, kuten pysäköintilaitoksissakin.
- Pysäköintitaksa on kadunvarsilla lähtökohtaisesti korkeammalla tasolla kuin pysäköintilaitoksissa. Pysäköintitaksa sidotaan indeksiin ja päivitetään vuosittain.
- Jalkakäytävillä sekä kävelykaduilla pysäköintiä vähennetään tehostamalla pysäköinninvalvontaa ja vapauttamalla erityisryhmät, kuten huoltoliikenne ja liikkuvan työn suorittajat kadunvarsipaikkojen pysäköintimaksuista. Erityisryhmille osoitettuja lupajärjestelmiä kehitetään ja laajennetaan uusiin ammattikuntiin, kuten logistiikka- ja ruokalahettiyrityksiin.

### Kiinteistöjen pysäköinti

Kiinteistöjen maanpäälliset paikat vähenevät vaiheittain, kun nykyisiä pysäköintialueita täydennysrakennetaan ja velvoitepaikat osoitetaan rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Jäljelle jäävien paikkojen yhteiskäyttöä edistetään erilaisilla älyratkaisuilla.

Keskustan uusien rakennushankkeiden pysäköintipaikat osoitetaan ensisijaisesti julkisiin pysäköintilaitoksiin. Tämä mahdollistaa autopaikkojen yhteiskäytön sekä ohjaa pysäköintiliikenteen niille soveltuville kaduille.

Uusissa täydennysrakentamiskohteissa voidaan ottaa käyttöön joustava velvoitepysäköinti vähentämään pysäköintipaikkojen ylitarjontaa. Tämä tarkoittaisi, että velvoitepaikkojen etäisyyttä voisi pidentää yli 400 metriin, mikäli autopaikkojen kysyntä voidaan tyydyttää Smart Park -järjestelmällä tai vuorottaispysäköinnin avulla. Tällöin olisi mahdollista rahastoida velvoitepysäköinnin järjestämisen investoinnit. Rahastoinnin avulla varmistetaan velvoitepaikkarahojen säilyminen siihen vaiheeseen, kun pysäköintilaitosta lähdetään toteuttamaan.

# LIIKENNEVERKOT 2040

## HUOLTO- JA JAKELULIIKENNE

### Huolto- ja jakeluliikenteen kehittämisen periaatteet

Jakelu- ja keräilyliikenteen aiheuttamia haittoja jalankululle ja pyöräliikenteelle vähennetään. Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkostoa pyritään hyödyntämään citylogistiikkaan ja huoltoon.

Ydinkeskustassa edistetään jakeluliikenteen ajoneuvokokojen pientymistä sekä kevyen sähköisen ja lihasvoimin liikkuvan kaluston käyttöä. Tämä voidaan tehdä erilaisilla päästö-, koko- ja aikarajoituksilla. Keskustan ulkopuoliset kaupunkilogistiikan CityHubit ovat suuremmalla kalustolla saavutettavissa ja niistä jatkojakelu keskustan sisällä toteutetaan kevyellä sähköisellä tai lihasvoimin liikkuvalla kalustolla. CityHubit huomioidaan kaupungin kaavoituksessa.

Autokehän sisälle rakennetaan **lastaus- ja purkupaikkoja** ja **lyhytaikainen huoltoliikenne vapautetaan kadunvarsipysäköinnin maksusta**. Vastaavasti jalkakäytävälle ja pyöräteille pysäköintiä valvotaan nykyistä aktiivisemmin.

### Muut toimenpiteet huolto- ja jakeluliikenteen kehittämiseksi

Kaupunkilogistiikan toimenpideohjelma 2023–2030 listaa seuraavia **lyhyen aikavälin** toimenpiteitä kaupunkilogistiikan kehittämiseksi

- Logistiikkasuunnitelmien edellyttäminen asemakaavavaiheessa
- kuormauspaikkojen lisääminen soveltuviin kohteisiin pysäyttämiskieltoalueella
- jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotto
- vuorovaikutuskampanjan toteuttaminen ja yhtenäisten sääntöjen luominen jakelulle.

### Pidemmän aikavälin tai jatkuvia toimenpiteitä

- Selvitys aluerakentamisen yhteistoimintamahdollisuuksista mm. Viinikanlahti
- etuudet vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäville jakeluajoneuvoille
- selvitys kaupunkijakelun informaatiojärjestelmästä (ja sen toteutus)
- kaupunkilogistiikan kehittämissuunnitelman perustaminen
- yön aikaisen jakelun laajentaminen
- kaupunkilogistiikan minihubien edistäminen
- maankäytön ja jakeluliikenteen yhteensovittaminen.



”Citylogistiikka ei toimi koko alueella maan alta. Ratkaisuna pienemmät ja vähäpäästöisemmät ajoneuvot...”

”Pienellä kehittämisellä saadaan citylogistiikassa paljon aikaan, jatkuva kehitystyö.”

”Keskustan jakelulle päästö-, koko- ja aikarajoitukset. Velvoite kuormauspaikan käyttöön.”



- Kuormauspaikkojen käyttöä hallitaan digitalisaation keinoin. Esimerkiksi kadunvarsilla voidaan käyttää dynaamisia liikennemerkkejä helpottamaan huolto- ja jakeluliikennettä. Kuormauspaikan varaaminen voi tapahtua sähköisesti ja varausjärjestelmän käyttöön sitoutetaan kaikki toimijat. Tieto kuormauspaikan varaustilanteen ja käyttöasteesta on mahdollisimman reaaliaikaista.



# LIIKENNEVERKOT 2040

## JOUKKOLIIKENNEVERKKO

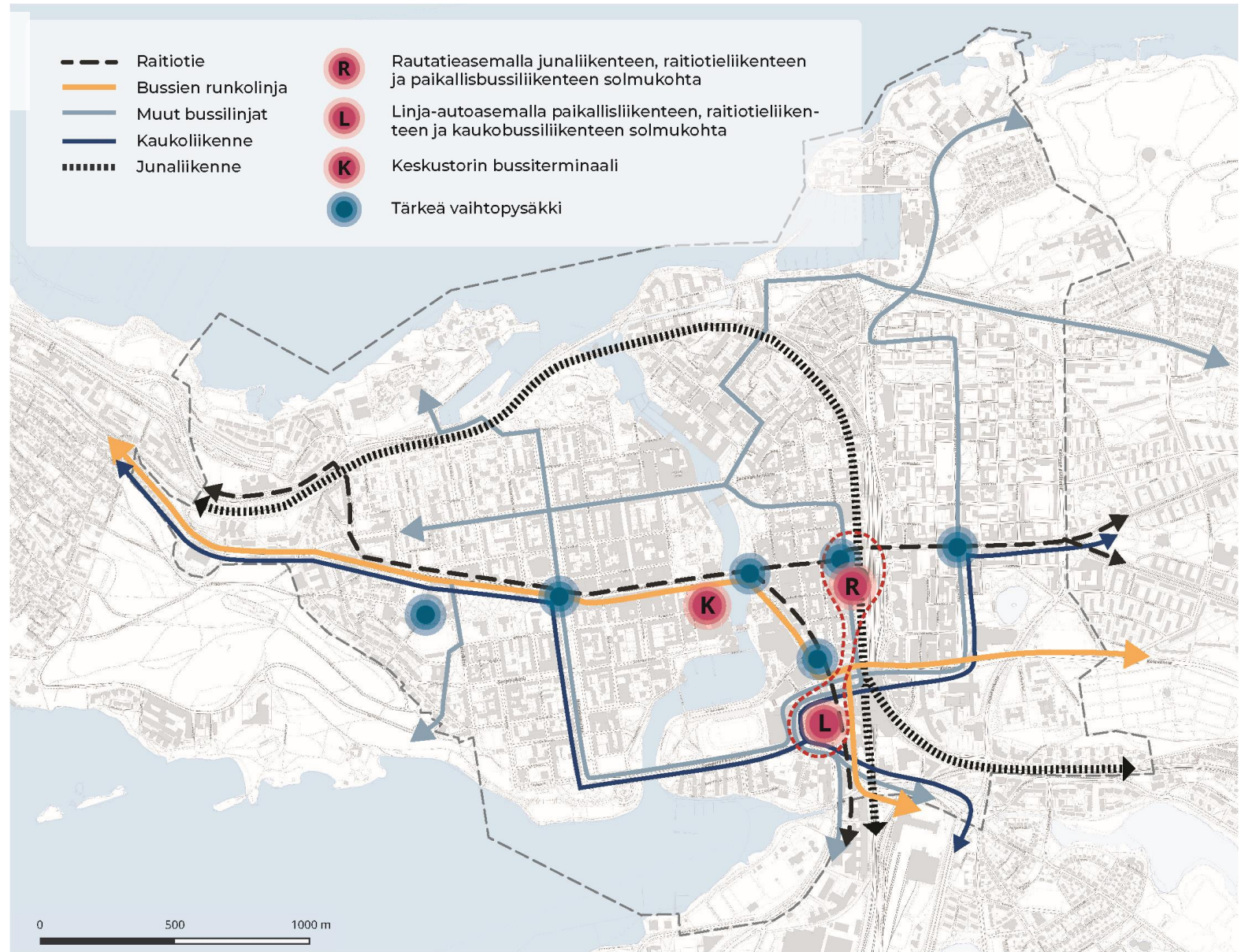
### Keskustan joukkoliikenneverkko muodostuu

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

Mahdolliset **bussiterminaalit** ovat Keskustori, Linja-autoasema ja Pyynikintori. Linja-autoasemalla Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien rakentaminen ja Matkahuollon poistuminen mahdollistavat laituripaikkojen lisäämisen sekä ajoyhteyksien ja kävelyreittien kehittämisen. Keskustorin laituritarve ja kehittämismahdollisuudet tarkentuvat raitiotien laajenemisen myötä.

Keskusta-alueella on viisi merkittävää **vaihtopysäkkiä**: Tuulensuu, Koskipuisto, Rautatieasema, Tulli ja Sorin aukio.

**Liityntäpysäköinnin kehittäminen** autoille noin viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta Lakalaivan, Koilliskeskuksen ja Hiedanrannan/Lielahden sekä lähikuntien liikkumishubeissa siirtää autolla liikkujia entistä enemmän bussien, raitiovaunun tai lähijunien kyytiin. Kaikilla ratikka- ja runkobussipysäkeillä sekä lähijuna-asemilla on tarjolla liityntäpysäköintipaikkoja polkupyörille.



Joukkoliikenteen tavoiteverkko 2040.



# LIIKENNEVERKOT 2040

## JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

### Raideliikenteen kehittyminen

Seudullisen raitiotie- ja alueellisen lähijunajärjestelmän kasvun myötä merkittävä osa bussiliikenteestä sekä muusta liityntäliikenteestä kytkeytyy raideliikenteeseen jo keskustan ulkopuolella sujuvoittaen osaltaan bussiliikennettä keskustassa.

Nokialta, Lempäälästä ja Orivedeltä saavutaan Tampereen keskustaan junaliikenteellä. Vesilahti kytkeytyy Lempäälän junaliikenteeseen ja Ylöjärveltä kuljetaan junalla tai ratikalla (Lentävänniemeeseen kytkeytyen tai omalla Ylöjärvelle ulottuvalla ratalinjalla).

Ratikkaverkko on laajentunut Pirkkalaan ja Linnainmaalle sekä Vuorekseen. Hervannan haaran matkustajakapasiteettia kasvatetaan.

### Keskustan joukkoliikennelinjasto ja terminaalit

Ydinkeskustassa raitiotie ja bussien runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut bussilinjat täydentävät. Bussien runkolinjat ovat läntisessä keskustassa yhtenevä raitiotielinjan kanssa siirtyen kosken itäpuolella Hatanpään valtatieen kautta Kalevantielle.

Ydinkeskustassa on yksi kaikista suunnista hyvin saavutettava bussiterminaalit (Keskustori tai Linja-autoasema). Rautatieaseman yhteyteen kehitetään kaikki liikennemuodot yhdistävää solmupiste – multimodaalihubi, joka kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Linja-autoasema säilyy kaukoliikenteen pääterminaalina. Osa kaukoliikenteen bussilinjoista käyttää rautatieaseman bussiterminaalit mm. Valkeakosken, Huittisten, Sastamalan ja Hämeenkyrön suunnat.



- Nykyiset informaatiojärjestelmät säilytetään mm. bussien reaaliaikainen seuranta, reaaliaikaiset virtuaaliset ja fyysiset pysäkinäytöt, reaaliaikainen reittiopas.
- Tapahtumalippu säilytetään ja sen soveltamista laajennetaan.
- Automaattinen liikenne otetaan maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa huomioon.
- Mikroliikkumisen palvelut integroidaan nykyisiin joukkoliikenteen laadukkaisiin lippu- ja informaatiojärjestelmiin.
- Joukkoliikenteen etuudet säilytetään ja laajentamismahdollisuuksia selvitetään. Joukkoliikenteen tehokkuutta lisätään reaaliaikaisen tiedon perusteella mm. pysähdysten välttäminen, vaihtojen tehostaminen.
- Reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköinnistä integroidaan lippu- ja informaatiojärjestelmään



# LIIKENNEVERKOT 2040

## KÄVELYN PÄÄVERKKO

### Kävelyn pääverkko muodostuu

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



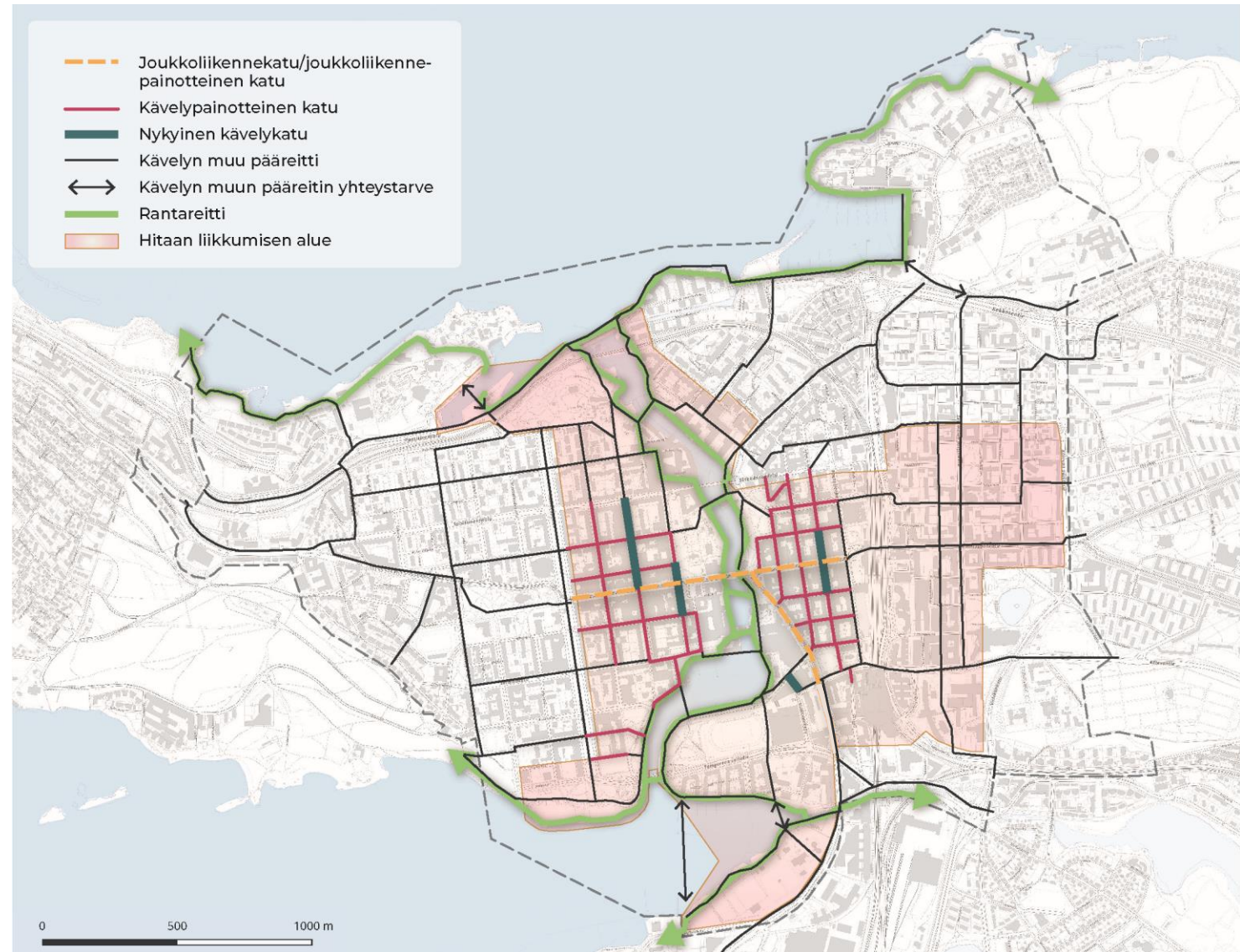
”Turvallisuudentunten pitää korostua kävelykeskustassa. Autot, pyörät ja skootit pidetään erillään kävelystä.”

”Kävelykeskustan pitäisi olla tiivis kokonaisuus.”



Runsas puolet (52 %) vastaajista kannatti laajaa tai vielä laajempaa kävelykeskustaa. Vajaa puolet (46 %) kannatti nykyistä tilannetta tai suppeaa kävelykeskustaa.

Laajan tai vielä laajemman kävelykeskustan halusivat nuoremmat (alle 44-vuotiaat) ja muulla kuin henkilöautolla keskustaankulkevat. Vanhemmat ja varsinkin henkilöautolla keskustaankulkevat olivat tyytyväisiä nykyisiin kävelykatuihin ja Hämeenkatuun tai halusivat suppean kävelykeskustan.



Kävelyn pääverkko 2040.



# LIIKENNEVERKOT 2040

## KÄVELYN PÄÄVERKON KEHITTÄMINEN

### Kävelyn pääverkon kehittämisen periaatteet

Kävelyn pääverkko parantaa keskustan saavutettavuutta kävelen ja tarjoaa laadukkaan kävelykokemuksen. Pääverkko yhdistää keskustan tärkeimmät kohteet, kuten

- Joukkoliikenteen terminaalit
- ratikkapysäkit
- keskeisimmät julkiset palvelut
- merkittävät kaupalliset ja matkailulliset kohteet
- merkittävät virkistyskohteet
- kävelyvirittoja synnyttävät tapahtumapaikat.

Kävelyverkon kehittämisessä priorisoidaan pääverkkoa. Sen 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.

### Esteettömyysperiaatteet keskustassa

Keskustan hitaan liikkumisen alueella ja kävelyn pääreiteillä katuratkaisut suunnitellaan esteettömyyden erikoistason suunnitteluperiaatteita noudattaen.



- Dynaamiset töyssyt turvaamaan kadunylitystä ylinopeutta ajavilta ajoneuvoilta.
- Keskustan valo-ohjatussa kadunylityksessä kävelijä tunnistetaan ja ylitys tilataan automaattisesti.
- Selvitetään mahdollisuutta varoittaa autoilijaa turvattomilla suojateillä liikkuvista kävelijöistä.
- Kehitetään kävelijän automaattista tunnistusta suojateiden vihreän vaiheen pidentämiseen koulujen tai turvattomien kohteiden läheisyydessä.
- Reaaliaikaisen tiedon saamista tietyömaista (ajankohta ja häiriövaikutus) kehitetään, jotta tietoa voidaan hyödyntää esim. reittioppaissa.
- Katuverkon kelin- ja kunnossapidon tilannekuvan reaaliaikaista jakamista kehitetään, jotta tieto voidaan integroida esim. reittioppaaseen ohjaamaan parhaiten kunnossapidetyille reiteille.
- Kävelyalueet suojataan älypollareilla.





# LIIKENNEVERKOT 2040

## PYÖRÄLIIKENTEEN PÄÄVERKKO

Tampereella **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.



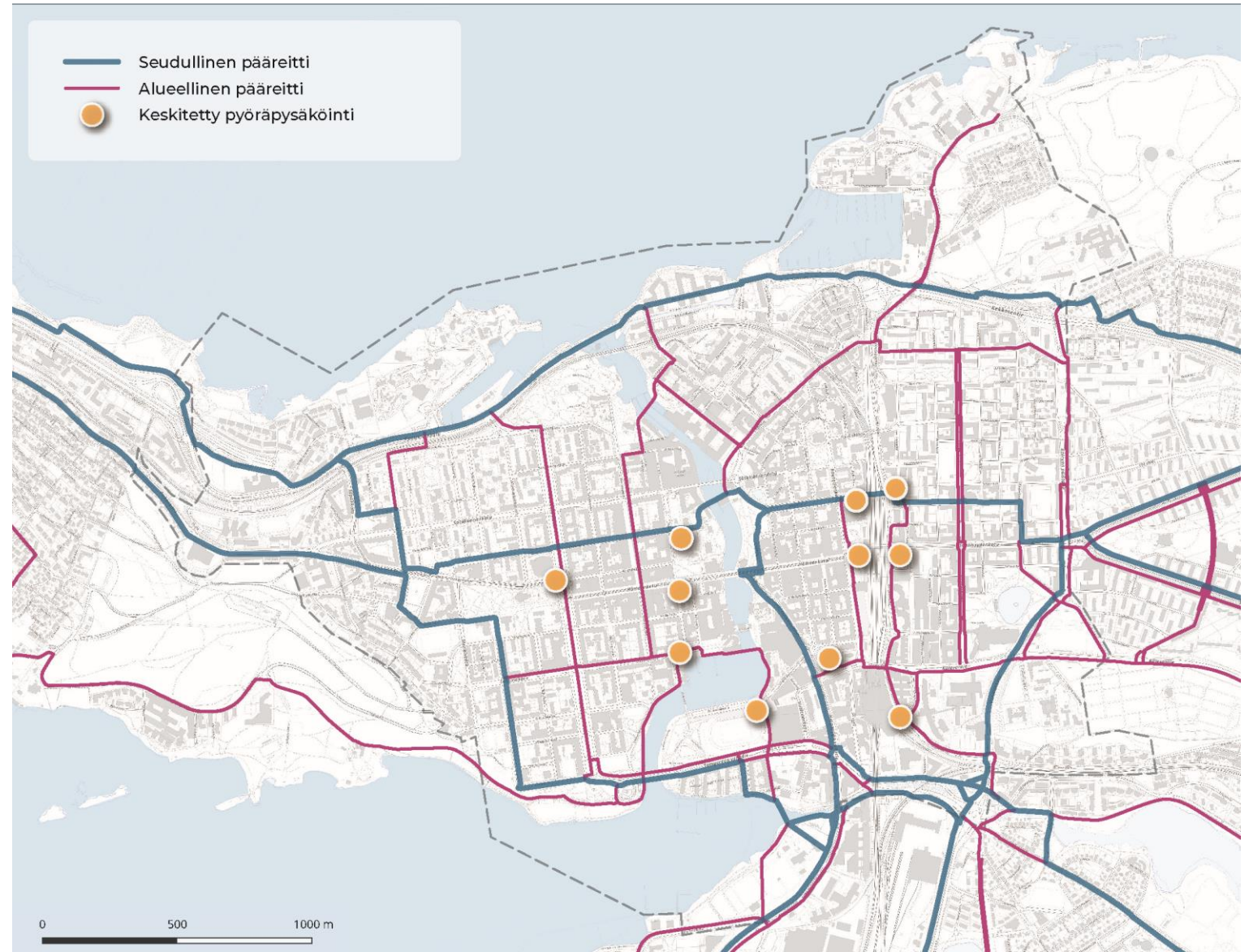
”Nopeat pyörätiet voisivat sijaita kävelykeskustan ympärillä.”

”Hämeenpuisto nähtiin pyöräilyn pääreitteinä, mutta historialliset haasteet mietityttivät. Hämeenpuisto on looginen reitti.”



Verkkokyselyyn vastaajista lähes puolet nimesi Yliopistonkatu-Tammelan puistokatu pääreitiksi. Myös Ratapihankatua ja Pinninkatua pidettiin tärkeinä.

Ratinasta Keskustorille johtavaa pyöräreittiä pidettiin tarpeellisena.



**Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja keskitetty pyöräpysäköinti.**

# LIIKENNEVERKOT 2040

## PYÖRÄ- JA MIKROLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

### Pyörä- ja mikroliiikenteen kehittämisen periaatteet keskustassa

Pyörä- ja mikroliiikenteen verkon kehittämisessä priorisoidaan pääreittejä, jotka

- parantavat keskustan saavutettavuutta
- kytkevät keskustan ympäröivään pääverkkoon
- mahdollistavat sujuvan ja houkuttelevan pyörä- ja mikroliiikenteen keskustassa.

Pääreiteillä pyörä- ja mikroliiikenne erotellaan rakenteellisesti jalankulusta ja tarvittaessa myös autoliikenteestä. Keskustassa lähtökohtaisesti pyörä- ja mikroliiikenne erotetaan jalankulusta myös muulla verkolla lukuun ottamatta katualueen ulkopuolisia reittejä esim. puistoreittejä.

Pääreittien houkuttelevuutta, jatkuvuutta, sujuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä kunnossapitoa parannetaan huomioiden nykyiset ja ennustetut käyttäjämäärät. Kaksi- ja yksisuuntaisen pyöräliikenteen saumakohtien laadukkuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Keskustan kaduilla alhaiset ajonopeudet ja vähäiset liikennemäärät mahdollistavat turvallisen ja houkuttelevan ajoratapyöräilyn ja mikroliiikenteen erillään jalankulusta. Keskustan yksisuuntaisten katujen ajoradoilla pyörä- ja mikroliiikenne on kaksisuuntaista.

### Pyörä- ja mikroliiikenteen pysäköinnin kehittäminen

Laadukkaan ja hyvin järjestetyn pyörä- ja mikroliiikenteen pysäköinnin toteuttaminen edistää näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta, jäsentään pysäköintiä ja vähentää pyörävarkauksia. Joukkoliikenteen vaihtopysäkeillä ja terminaaleissa sekä rautatieaseman ympäristössä tarjotaan laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja osana toimivaa matkaketjua. Mikroliiikenteen pysäköintiä rajoitetaan ydinkeskustassa ja pysäköinti ohjataan mikroliiikenteelle tarkoitettuihin pysäköintipaikkoihin.

Keskustan asioinnin, asumisen sekä työpaikkojen pyöräpysäköintiä kehitetään

- Toteuttamalla kesäkuussa 2023 hyväksytyn pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin yleissuunnitelman toimenpiteitä mm. lisäämällä runkolukittavia kadunvarsipaikkoja johdonmukaisesti asiointikohteiden välittömään läheisyyteen sekä toteuttamalla keskitettyä pyörien pysäköintiä tunnistettuihin kohteisiin
- edellyttämällä pyöräpysäköinnin veloittepaikkojen toteuttamista uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä
- edistämällä yritysten ja operaattorien välistä yhteistyötä työpaikkojen pyöräpysäköinnin veloittepaikkojen sijoittamisessa nykyisiin autojen pysäköintilaitoksiin tai hankkimalla uusia tiloja työpaikkakeskittymien lähellä.

Pyöräpysäköinti huomioidaan ydinkeskustan maankäytön kehittämishankkeissa, jotta riittävät ja laadukkaat pyöräpaikat on mahdollista toteuttaa uutta maankäyttöä toteutettaessa.



- Pääreiteillä hyödynnetään tutkailmaisimia ja Crosscycle-sovellusta valoetuksien tarjoamiseen.
- Reaaliaikaisen tiedon saamista tietyömaista (ajankohta ja häiriövaikutus) kehitetään, jotta tietoa voidaan hyödyntää esim. reittioppaissa.

- Älykkäät pyöräparkit kertovat vapaiden pysäköintipaikkojen määrän. Tunnistautuminen parantaa keskitettyjen pyöräparkkien turvallisuutta.
- Sovelluksilla rajoitetaan vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköintiä, nopeuksia ja vaikutetaan ajokäyttäytymiseen.
- Reaaliaikaista tietoa talvikunnossapidosta jaetaan suoraan käyttäjille.



# 5

## KATUJEN JÄSENTELY

# KATUJEN JÄSENTELY

## KESKUSTAN KATUTYYPPEJÄ

Ydinkeskustan katuverkkoa jäsenellään katutyypeiksi liikenteellisen roolin määrittelemiseksi, liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi sekä mahdollistamaan turvallinen ja elävä ydinkeskustan kävely-ympäristö. Katutyypit määrittelevät tarkemmin kadun luonnetta keskustan liikennejärjestelmässä erityisesti autoliikenteen näkökulmasta.



Katusuunnittelussa tulee huomioida yksittäisten katujen erityispiirteet sekä itä- ja länsipuolen omat vetovoimatekijät mm. kulttuurikehä (historia, teatteri, taidemuseo). Halutaan monimuotoista katukuvaa, jossa painottuu kävely, pyöräily ja katuvihreä kadunvarsipysäköintiä unohtamatta.



Asukkaat painottivat vastauksissaan katutilan viihtyisyyttä, tilaa kävelylle ja kaupunkielämälle sekä kadun vehreyttä. Pyörä- ja skuuttiliikenteen toivottiin olevan sujuvaa ja jalankulusta erotettua.



# KATUJEN JÄSENTELY

## KESKUSTAN KATUTYYPPEJÄ

### Autokehä

Autokehä palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liikkumista. Autokehän liikenteellinen toimivuus turvataan kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen.

Autokehän nopeusrajoitus on 40 km/h. Tampereen seudun joukkoliikenne ja kaukoliikenteen bussit käyttävät autokehää. Autokehän rinnalla kulkee usein myös pyöräliikenteen pääreitti erillisellä jalankulusta erotellulla pyörätiellä.

Autokehän kanssa risteävät kävelyreitit edellyttävät turvallisia risteysjärjestelyjä.

### Korttelikatu

Korttelikatu palvelee autokehältä maanalaiseen pysäköintiin siirtymistä. Korttelikadun nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.

Korttelikatu on nykytilan kaltainen perinteisen liikenteellisen tilanjaon katu, jossa on korkeat reunakivet ja sillä voi olla kadunvarsipysäköintiä. Korttelikadulla pyöräliikenne käyttää ajorataa, pyörätietä tai -kaistaa. Huolto- ja jakeluliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat.

### Kävelypainotteinen katu

Kävelypainotteinen katu palvelee keskustassa liikkumista kävellen, pyörällä tai mikroluokkien sekä kadun varrella sijaitsevien määränpäiden saavuttamista autolla.

Kävelypainotteisella kadulla on alhainen nopeustaso (enintään 30 km/h) ja kadun käyttämistä läpiajooon hillitään.

Kävelypainotteisen kadun alatyyppejä ovat **hidaskatu**, **liikekatu** ja **pyöräkatu**.

### Joukkoliikennepainotteinen katu

Joukkoliikennepainotteisella kadulla on erityinen rooli joukkoliikenteellä, mutta myös muu liikenne on sallittua.

Joukkoliikenteelle voidaan toteuttaa etuisuuksia ja kadun suunnitteluratkaisuissa priorisoidaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräliikennettä.

### Joukkoliikennekatu

Joukkoliikennekatu palvelee ensisijaisesti joukkoliikennettä ja kävelyä. Joukkoliikennekatu toimii myös joukkoliikenteen runkoreittinä ja sen nopeustaso on alhainen (20 km/h) turvallisen kadunlylytyksen mahdollistamiseksi. Kadulla on taksi-, huolto- ja jakeluliikenne sallittu.

Pyöräliikenne käyttää pyörätietä tai -kaistaa. Molemmiin puolin katua on leveät jalkakäytävät.

Huolto- ja jakeluliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat. Lastauksen kestolle voidaan asettaa rajoituksia.

### Kävelykatu

Kävelykatu on kävelylle tarkoitettu katu, jossa on tilaa oleskelulle ja erilaisille toiminnoille. Kävelykadulla tontille ajo on sallittu. Kävelykadulla huolto ja jakeluliikenne voidaan sallia ja osoittaa sille rajoituksia esimerkiksi huolto- ja jakeluliikenteen ajallisia tai kaluston kokoon liittyviä rajoituksia.

Pyöräliikenne on mahdollista kävelykadulla, mutta sille ei voi osoittaa omaa tilaa. Siksi pääreittiä ei linjata kävelykadulle.



# KATUJEN JÄSENTELY

## KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN ALATYYPIT

### Joustoalue

Kaikilla kävelypainotteisilla kaduilla joustoalue mahdollistaa katutilan monipuolisen käytön erilaisiin toimintoihin. Kävelypainotteisen kadun alatyypit määrittelevät sen, miten katutilan jakoa painotetaan eri toimintojen välillä. Joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen, polkupyörien ja mikroliikenteen pysäköintiä, kuormauspaikkoja huolto- ja jakeluliikenteelle, kasvillisuutta, luontopohjaisia hulevesirakenteita, lumitilaa, penkkejä tai muita kadun kalusteita.

Katuja voidaan kehittää vaiheittain muuttamalla joustoalueen pysäköintipaikkojen käyttötarkoitusta, mikäli maanalaista pysäköintiä toteutetaan kadun toimintoja palvelemaan.



Joustoalue

### Hidaskatu

Hidaskadun joustoalueelle sijoitetaan liikekatua enemmän oleskeluun liittyviä toimintoja ja kasvillisuutta. Oleskelua ja katu ympäristön viihtyisyyttä tukevat istutukset, terassit, aukiomaiset alueet, penkit sekä katutaide. Hidaskatu houkuttelee ihmisiä viettämään aikaa ulkona ja kävelemään paikasta toiseen ympäristöstä nauttien.

### Liikekatu

Liikekatu on vilkas kivijalkakauppojen katu, jonka varrella on erityisiä tarpeita järjestää lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä ja pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä nopeaa liiketiloissa asiointia varten. Kadunvarsipysäköinti toteutetaan siten, että kadulla on viihtyisää eikä pysäköinti hallitse katutilaa. Liikekadun joustoalueella pysäköinti ja kuormausmahdollisuudet korostuvat hidaskatua enemmän.

### Pyöräkatu

Pyöräkatu on pyöräliikenteelle tarkoitettu kävelypainotteisen kadun erityistapaus, jolla autojen on sopeutettava vauhtinsa pyöräilyn nopeuteen ja annettava esteetön kulku pyöräliikenteelle. Kadunvarsipysäköinti toteutetaan joustoalueelle, joissa on myös pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä sekä kuormauspaikkoja. Myös pyöräkadulla tuetaan oleskelua ja katu ympäristön viihtyisyyttä hidaskadun tapaan.



Kyttälänkatu toimii hidaskatuna.



Liikekadulla asiakaspysäköinti korostuu.



Pyöräkadun havainnekuva Puutarhakadulta.

# KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 1/3

## Autoliikenne

Autoliikenne on kävelypainotteisella kadulla sallittua. Läpiajoa hillitään alhaisella nopeusrajoituksella, kapeammalla ajoradalla ja rakenteellisin keinoin.

Kävelypainotteisella kadulla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Saapuminen kävelypainotteiselle kadulle voidaan osoittaa kadulla liikkujille rakenteellisin keinoin esimerkiksi käyttämällä ylijatkettuja jalkakäytäviä.

Tieliikennelaissa ei ole omaa liikennemerkkiä kävelypainotteiselle kadulle ja joissakin kaupungeissa keskustojen katuja on merkitty Pihakatu-liikennemerkillä. Ruotsissa on hidaskadulle oma liikennemerkki. Hidaskatu-liikennemerkkin käyttöön voidaan hakea Liikenne- ja viestintäministeriöltä kokeilulupaa.

## Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinti on sijoitettu joustoalueelle ja se osoitetaan lyhytaikaiseen piipahtamiseen. Kadunvarsipysäköinnin paikkamäärä tarkentuu katukohtaisessa jatkosuunnittelussa, kun kadun toimintoja, käyttäjien ja yritysten tarpeita sovitetaan yhteen.

**Havainnekuvat liikekadusta sekä hidaskadusta, jossa on leveä joustoalue viherkadun toimintoja varten.**



Kivetty jalkakäytävä 4 m    Joustoalue 3 m    Matala reunakivi (3 cm)    Asfaloitu ajorata 4 m    Joustoalue 3 m    Kivetty jalkakäytävä 4 m



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Kapea joustoalue 3 m    Kivetty ajorata 4 m    Leveä joustoalue 4,5 m    Kivetty jalkakäytävä 3 m



# KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 2/3

## Kävely ja esteettömyys

Kävelypainotteisella kadulla varataan nykyistä enemmän tilaa kävelylle. Kävelylle tarkoitettu alue voi olla molemmin puolin katua sijoittuva jalkakäytävä (A) tai pihakatu (B), jossa kävellä voi missä vain.

Ajorata voidaan erotella jalkakäytävästä matalalla reunakivellä (A) tai kynnyksettömällä kourulla (B). Kouru ei erotu näkövammaiselle henkilölle yhtä selkeästi kuin reunakivi, mutta helpottaa kadunylitystä rollaattorilla tai muulla jalankulkua avustavalla sähköttömällä kulkuvälineellä. Kynnyksetön katutila on usein myös helpompi tavarantoimitusta ja lastausta ajatellen.

Kävelypainotteisen kadun alatyypeistä liikekadulla ja pyöräkadulla käytetään suojateitä liittymissä, mutta pihakatu tai hidaskatu -merkeillä varustetuilla hidaskaduilla ei käytetä suojateitä.

## Monikäyttöisyys ja viihtyisyys

Joustoalueelle varataan tilaa oleskelulle, viher- ja hulevesirakenteille, levähdyspenkeille, terasseille, myyntitoiminnalle, tapahtumille sekä lumen kasaukselle. Joustoalue mahdollistaa viihtyisän ja elävän katu ympäristön sekä kadun monikäyttöisyyden.

Kävelypainotteinen katu voidaan suunnitella tapahtumien tarpeisiin monikäyttöisenä, jotta katu on muunnettavissa tapahtumien tai vuodenajan perusteella esimerkiksi kävelykaduksi.

Autoliikenteen nopeuksien aleneminen vähentää liikennemelua, mutta oleskeluun tarkoitettujen alueiden lisääntyminen voi lisätä melua ilta- ja yöaikaan sekä häiritä lähiasukkaita. Tämä on otettava huomioon jo kadun suunnitteluvaiheessa.



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Matala reunakivi (3 cm)    Asfaltoitu ajorata 4m    Joustoalue 2,5 m    Kivetty jalkakäytävä 2,5 m



Kivetty ajorata 7 m    Kynnyksetön kouru    Joustoalue 2,5 m    Kivetty jalkakäytävä 2,5 m

**Havainnekuvat  
Verkatehtaan kadusta  
eri tyyppisillä  
kävelypainotteisen  
kadun toteutuksilla.**



# KÄVELYPAINOTTEISEN KADUN OMINAISUUKSIA 3/3

## Pyörä- ja mikroliikenne

Pyörä- ja mikroliikenne käyttää ajorataa ja yksisuuntaisilla kaduilla kulku molempiin ajosuuntiin sallitaan liikennemerkein. Alhaiset autoliikenteen ajonopeudet ja pienet liikennemäärät tekevät pyörällä liikkumisesta houkuttelevaa ja turvallista. Ajoradalle sijoitettu pyöräliikenne mahdollistaa leveämmät joustoalueet ja jalkakäytävät sekä katuvihreän kehittämisen. Pyöräliikenteen pääreiteillä voidaan toteuttaa erillinen pyörätie tai -kaista(t) tai pyöräkatu.

## Pyörä- ja mikroliikenteen pysäköinti

Pyörä- ja mikroliikenteen kadunvarren pysäköintipaikat sijoitetaan joustoalueelle.

## Huolto- ja jakeluliikenne

Huolto- ja jakeluliikenteelle osoitetaan liikennemerkeillä ja ajoratamerkinnoilla kuormauspaikkoja joustoalueelle. Jokaiseen kortteliin pyritään toteuttamaan vähintään yksi kuormauspaikka, mutta määrä tarkentuu jatkosuunnittelussa yrittäjien ja kuljetusyritysten kanssa käytävän vuoropuhelun perusteella.

## Talvikunnossapito

Ajoradalle sijoitettu pyöräliikenne edellyttää korkeatasoista talvikunnossapitoa. Kiinteistöjen vastuulla on jalkakäytävien talvihoito.

**Havainnekuvat Puutarhakadusta erilaisilla kävelypainotteisen kadun toteutuksilla.**  
Ylemmässä kuvassa on hidaskatu erillisellä pyörätielle ja alemmassa pyöräkatu.



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Joustoalue 3,0 m    Asfaltoitu ajorata 3,5 m    Pyörätie 3 m    Joustoalue 2 m    Kivetty jalkakäytävä 3 m



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Joustoalue 2,5 m    Asfaltoitu ajorata 4,5 m    Joustoalue 4,5 m    Kivetty jalkakäytävä 3 m

# KATUJEN JÄSENTELY

## YDINKESKUSTAN KATUJEN JÄSENTELY VAIHTOEHTO A - 2040

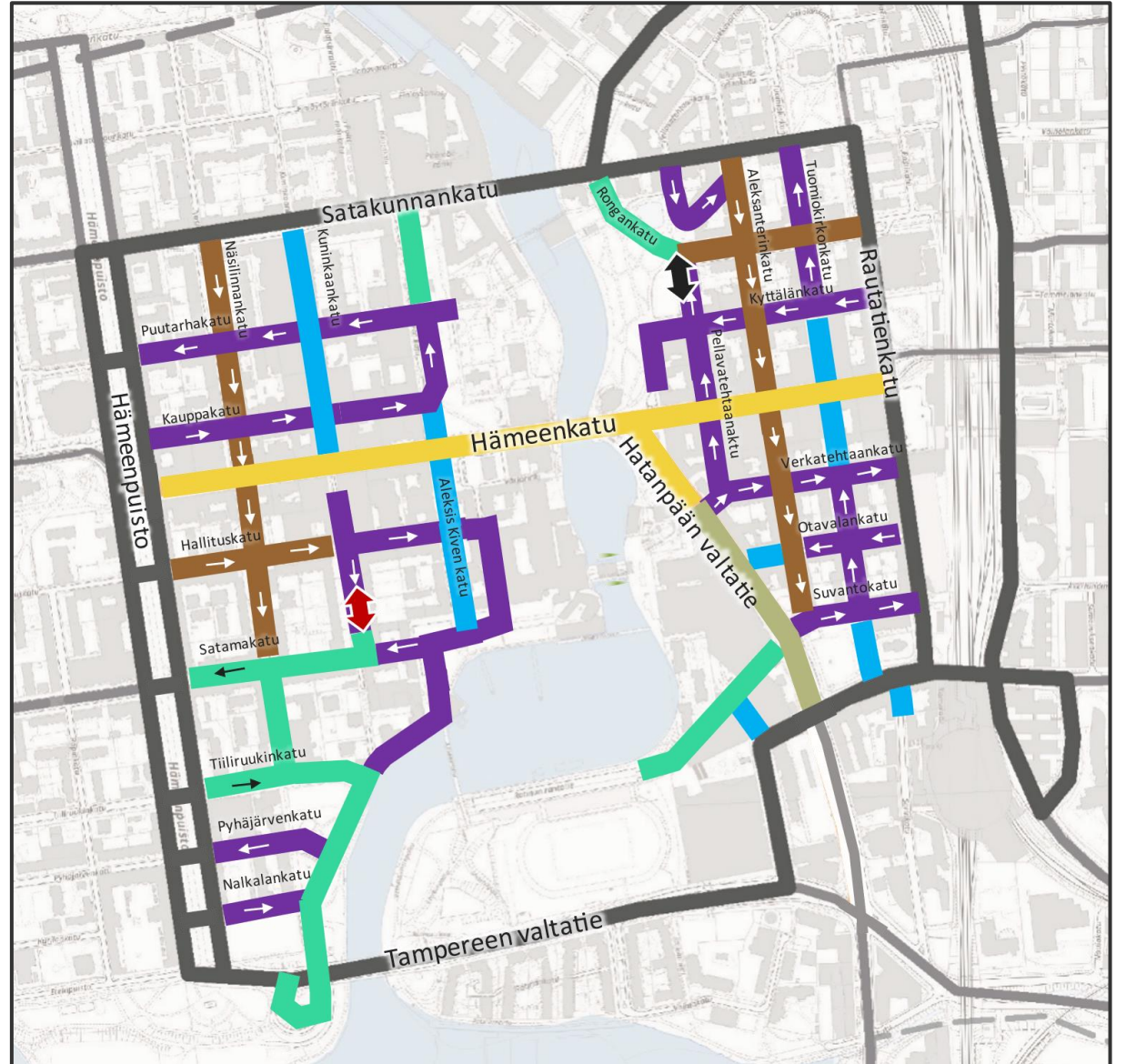
Autokehän sisäpuolella ydinkeskustan katutyypit ja katujen suuntaisuudet on esitetty vaihtoehdoissa A ja B, jotka eroavat toisistaan Aleksis Kiven kadulla, Kuninkaankadulla ja Tuomiokirkonkadulla.

Kustakin kadusta on esitetty tekstikuvaus kehittämisen tavoitetilasta seuraavilla sivuilla.

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

*Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin*

2040 VEA



Autokehän sisäpuolisten katujen jäsentely katutyyppeihin vaihtoehdossa A.



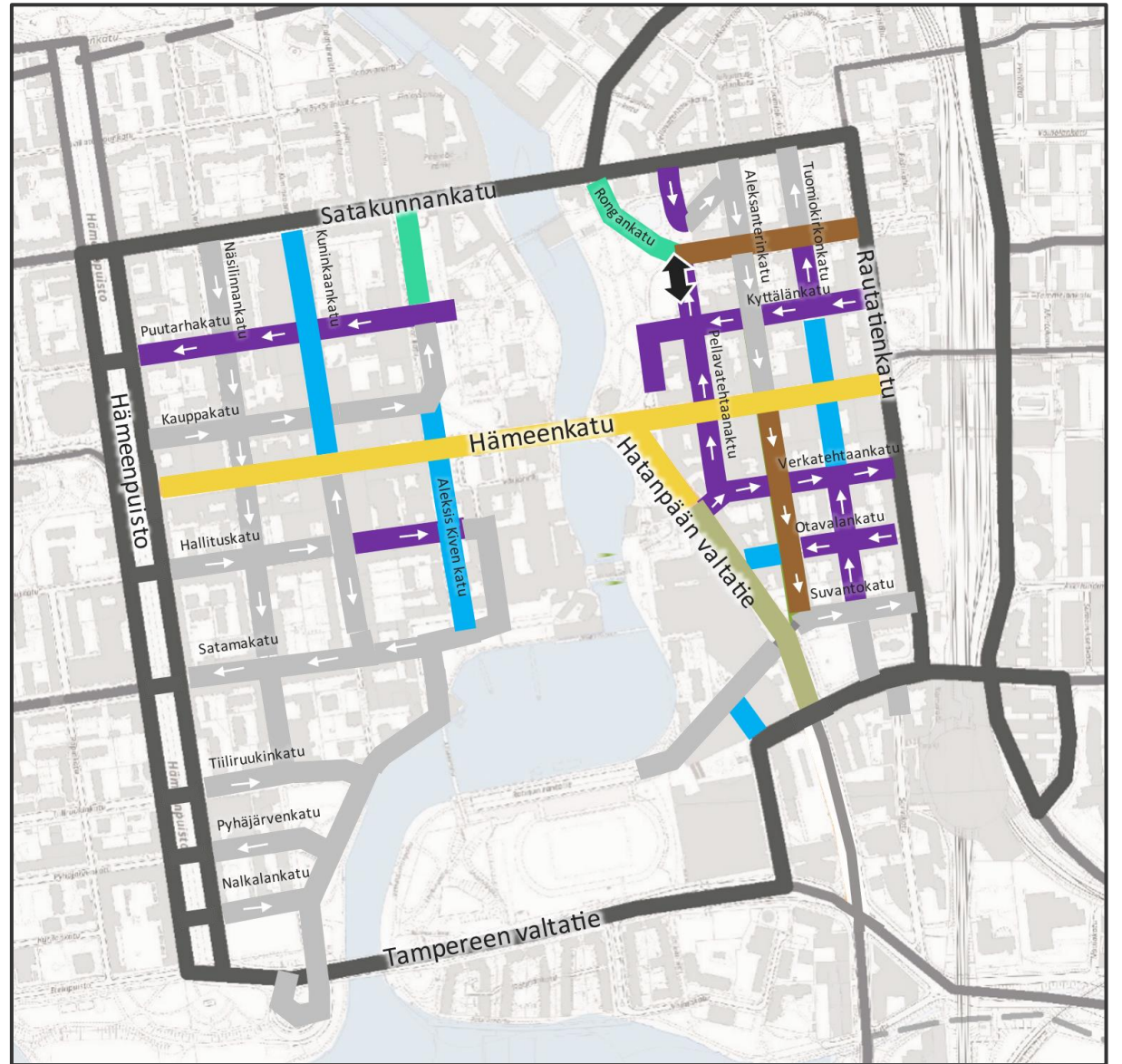
# KATUJEN JÄSENTELY

## YDINKESKUSTAN KATUJEN JÄSENTELY VAIHTOEHTO A - 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



Autokehän sisäpuolisten katujen jäsentely katutyyppeihin vaihtoehdossa A.



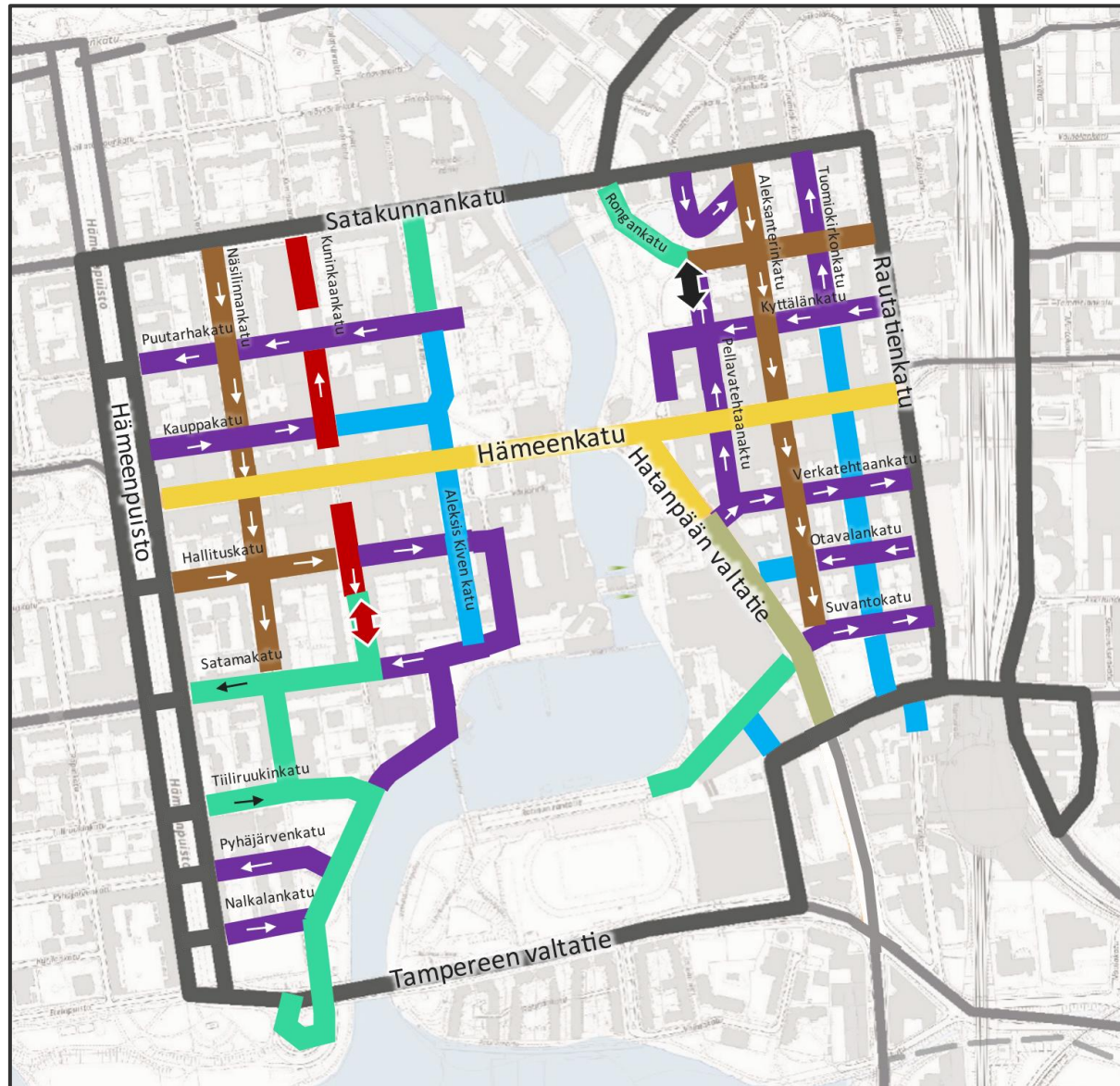
# KATUJEN JÄSENTELY

## YDINKESKUSTAN KATUJEN JÄSENTELY VAIHTOEHTO B - 2040

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

*Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin*

2040 VEB



Autokehän sisäpuolisten katujen jäsentely katutyyppeihin vaihtoehdossa B.

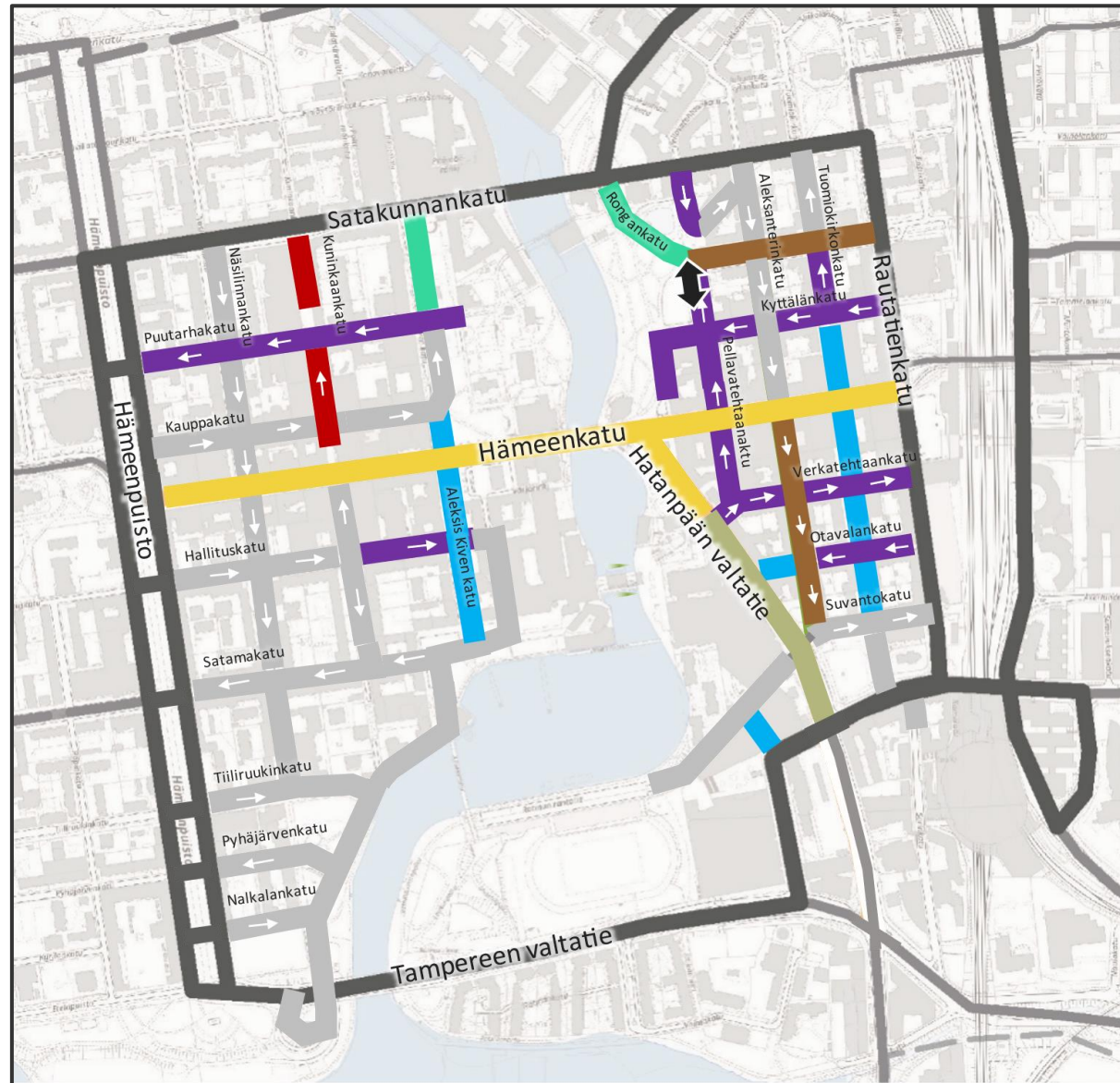
# KATUJEN JÄSENTELY

## YDINKESKUSTAN KATUJEN JÄSENTELY VAIHTOEHTO B - 2030

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

*Pyöräliikenne sallittu molempiin suuntiin*

2030 VEB



Autokehän sisäpuolisten katujen jäsentely katutyyppeihin vaihtoehdossa B.

# KATUJEN JÄSENTELY

## KESKUSTAN AUTOKEHÄN KEHITTÄMINEN

### Autokehän yleisiä periaatteita

Autokehää kehitetään vaiheittain keskustan muun kehittämisen aikataulun mukaisesti. Kadulle tehtävät toimenpiteet ovat pääasiassa liittymien kehittämistoimenpiteitä, joilla varmistetaan liittymien liikenteellinen toimivuus ja helpotetaan ajoa nykyisiin ja tuleviin pysäköintilaitoksiin.

Kaupunkiympäristön kannalta autokehän ilmettä uudistetaan ajan mittaan siten, että autokehä erottuu hillitysti muusta katuverkosta. Mahdollisia toimenpiteitä ovat mm. erilaisten katupinnoitteiden käyttö, yhtenäiset kadunkalusteet, opasteet ja valaisimet.

Pyöräliikenteen, kävelyn ja joukkoliikenteen kehittämistarpeet huomioidaan suunnitelmaratkaisuissa. Pyöräliikenteen pääreittejä kehitetään erottelemalla kävely pyöräliikenteestä. Tavoitteena on suunnitteluohjeiden mukaiset ratkaisut. Pyöräpysäköintiä kehitetään Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman mukaisesti.

Kävelyn olosuhteiden ja viihtyisyyden parantaminen. Kehittämisessä priorisoidaan erityisesti kävelyn pääreittejä. Kävelyn turvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan autokehän ylityskohdissa. Esteettömyyttä edistetään yhtenäisillä kaupungin tyyppipiirustusten mukaisilla ratkaisuilla.

Kaupunkivihreää lisätään katutilaa rajaavana elementtinä viihtyisyyden lisäämiseksi, hulevesien hallitsemiseksi sekä paahteisuuden vähentämiseksi.

### Satakunnankatu

Auto- ja joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan toteuttamalla valo-ohjaukseen muutoksia ja lisäkaista Hämeenpuiston liittymään. Huoltoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan kuormauspaikoilla. Satakunnan sillan leventämiseen kävelyolosuhteiden parantamiseksi on kaavallinen mahdollisuus.

### Rautatienkatu

Rautatienkadulla muutokset liittyvät auto- ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisen rautatieaseman alueen kehittyessä.

Rautatienkadulla tavoitellaan auto- ja bussiliikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaamista linja-osuuksilla ja liittymissä. Kaupunkivihreän määrän lisääminen on myös tavoitteena. Rautatieaseman kohdalla tavoitteena on mahdollistaa sujuva vaihto junaan ja ratikkaan lisäämällä pysäkkien määrää ja parantamalla laatua.

Rautatieaseman ja Areenan ympäristössä kasvavien kävelyvirtojen tarpeisiin vastataan parantamalla kävelyn olosuhteita ja esteettömyyttä. Pyöräliikenteelle toteutetaan jatkuva yhteys jalankulusta ja autoliikenteestä eroteltuna.

### Hämeenpuisto

Hämeenpuiston asemakaavamuutoksen tavoitteena on historiallisen puiston arvojen turvaaminen osana viherverkostoa, tapahtumien tukeminen, katujen kehittäminen osana autokehää ja eri liikennemuotojen turvallisuuden ja mukavuuden lisääminen.

Kaavan yhteydessä laaditaan liikennesuunnitelmaa, jossa esitetään vaihtoehtoja auto- ja joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiselle, joukkoliikenteen pysäkkien laadun parannukselle sekä pyöräliikenteen järjestelyille..

### Tampereen valtatie

Auto- ja joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan tarvittavin liittymäjärjestelyin.

### Ratapihankatu

Auto- ja joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan tarvittavin liittymäjärjestelyin.



# KATUJEN JÄSENTELY

## ITÄISEN YDINKESKUSTAN KATUJEN KEHITTÄMINEN 2040 MENNESSÄ

**Kyttälässä** kävelypainotteisten katujen toteuttaminen on mahdollista jo nykytilanteessa, sillä Hämpin parkki palvelee pidempikestoista pysäköintiä. Kyttälässä on paljon ravintolapalveluita, joten lyhytkestoista asiointipysäköintiä tarvitaan kivijalkaliikkeiden asiakkaille ja lisäksi kuormauspaikkoja yritysten tarpeisiin.

**Verkatehtaankatu** on merkittävä Hämeenkadun suuntainen kävelyreitti, jonka rooli tulee edelleen kasvamaan rautatieaseman ympäristön kehittämisen myötä. Katua kehitetään autoliikenteelle yksisuuntaisena hidaskatuna. Ajouradan yhdelle puolelle sijoitetulle joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen lyhytkestoisia pysäköintipaikkoja, kuormauspaikkoja, katupuita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Itä-länsisuuntainen katu tarjoaa mahdollisuuksia aurinkoiseen oleskeluun, joten joustotilassa huomioidaan myös mahdolliset terrassien tai muun oleskelun tilavaraukset.

**Otavalankadun** merkitys kävelylle kasvaa rautatieaseman ympäristön kehittämisen myötä. Kadun monikäyttöisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota, sillä ajoneuvoliikennettä ohjautuu Otavalankadulle Nokia Arenan katusulkujen yhteydessä. Katua kehitetään autoliikenteelle yksisuuntaisena hidaskatuna, jossa ajouradan yhdellä puolella on joustoalue. Joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen lyhytkestoisia pysäköintipaikkoja, kuormauspaikkoja, katupuita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Itä-länsisuuntainen katu tarjoaa mahdollisuuksia aurinkoiseen oleskeluun. **T**

**Suvantokadun** kehittämiseen vaikuttavat bussiliikenteen ratkaisut Sorin aukiolla. Katua kehitetään Hatanpään valtatie itäpuolella autoliikenteelle yksisuuntaisena hidaskatuna, jossa ajouradan yhdellä puolella on joustoalue. Katu on tunnistettu potentiaalisesti viherkaduksi. Sorin aukion kohdalla joustoalueella on lisäksi bussipysäkkejä. Itäpäässä joustoalueelle voidaan sijoittaa lisäksi kuormauspaikkoja sekä autojen lyhytkestoista pysäköintiä. **V**

**Hatanpään valtatielle** toteutetaan Pirkkalan suunnan raitiotie. Linja-autoaseman kohdalla kiinteistön puolelta vapautuvaa tilaa käytetään kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen sekä katupuille.

**Aleksanterinkatua** kehitetään liikekatuna. Kadulla varmistetaan pelastusliikenteen kulku sekä kivijalkaliikkeiden asiointipysäköinti. Joustoalueet sijoitetaan osin kadun molemmille reunoille. Kadun paikoitellen levenevä katutila mahdollistaa monipuolisen eri tarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Joustoalueille voidaan sijoittaa katupuita ja viherrakenteita, lyhytkestoista autopysäköintiä, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. Bussiliikenteen tilapäiset reitit Areenan sulun aikana edellyttävät toimivia pysäkkijärjestelyitä. **V**

**V** Yleiskaavan selvityksissä tunnistettu potentiaalinen viherkatu

**T** Tapahtumat

**Tuomiokirkonkatu** toimii tärkeänä kävelyakselina Hämeenkadun ja Nokia Arenan välillä. Tuomiokirkonkatu on nykyisin kävelykatu Kyttälänkadun ja Verkatehtaankadun välillä. Vaihtoehdossa A Tuomiokirkonkatu toteutetaan autoliikenteelle yksisuuntaisena hidaskatuna, joka voidaan tapahtumien aikaan muuttaa kävelykaduksi Verkatehtaankadun ja Sorin aukion välillä. Tuomiokirkonkadun paikoitellen levenevä katutila mahdollistaa monipuolisesti eri käyttötarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Joustoalueelle sijoitetaan viherrakenteita ja katupuita, autojen lyhytkestoista pysäköintiä, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintialueita. Vaihtoehdossa B Tuomiokirkonkatu muutetaan kokonaan kävelykaduksi. **V T**

**Sorinkadun** pohjoispää on mahdollista tulevaisuudessa muuttaa kävelykaduksi, jos kadun eteläpäähän toteutetaan kaikki liikennöintisuunnat mahdollistava liikennevalo-ohjattu nelihaaraliittymä.



Tuomiokirkonkatu voi toimia dynaamisen Kävelykatuliikennemerkin pilottikohteena. Dynaamista merkkiä voidaan verrata betonisiin ajoesteisiin pilotin aikana.

# KATUJEN JÄSENTELY

## LÄNTISEN YDINKESKUSTAN KATUJEN KEHITTÄMINEN 2040 MENNESSÄ

**Hämeenkadun eteläpuolella** katutyyppeihin vaikuttaa Kunkun parkki lightin ajoyhteyden aiheuttama lisäliikenne.

**Aleksis Kiven kadun** kävelykatua jatketaan Hallituskadun ja Laukontorin välillä. Tämä jo aiempina vuosina kesäkatuna toiminut katuosuus on luonteva jatke Keskustorin kävelykatuosuudelle ja kytkee Laukontorin, kadunvarren kivijalkakaupat ja Keskustorin toimivaksi kokonaisuudeksi. Kehittämisessä huomioidaan erityisesti huolto- ja jakeluliikenne. **T**

**Hallituskadun** kehittämisessä otetaan huomioon kivijalkakaupan toimintaedellytykset. Katua kehitetään länsipäästä autoliikenteelle yksisuuntaisena liikekatuna ja Kauppahallin kohdalla hidaskatuna vaihteittain. Ensimmäisessä vaiheessa painotetaan asiakaspysäköintiä ja pyritään lisäämään pyöräpysäköintiä. Myöhemmin maanalaisen pysäköinnin laajentuessa joustoaluetta voidaan hyödyntää myös kaupunkivihreän ja oleskelun alueiden lisäämiseen.

**Satamakatu** kehitetään Kunkun parkki lightin ajoyhteyden toteuttamisen myötä. Kuninkaankadun eteläpään Laukontorin lähelle sijoittuu maanalaisen pysäköinnin ajoyhteys, mikä voi edellyttää Satamakadun kaksisuuntaistamista Näsilinnankadun ja Kuninkaankadun välillä. Satamakatu Hämeenpuiston ja Kuninkaankadun välillä toimii korttelikatuna ja itäosa hidaskatuna, jotta uusi Kunkun parkki lightin ajoyhteys ei ohjaisi pysäköintiliikennettä Laukontorin läpi. Maanalaisen pysäköinnin ajoyhteyttä ja vaikutuksia Satamakatuun ja sen liittymiin, joustoalueen mahdollisuuksiin sekä pyöräliikenteen pääreitit toteutettavuutta tarkastellaan jatkosuunnittelussa.

**Näsilinnankatu** toimii Hämeenpuiston suuntaisena reittinä, jolla on autoliikenteen yhteys Hämeenkadun poikki. Näsilinnankatua kehitetään liikekatuna, jolla Kunkun parkin käyttöönoton myötä tutkitaan viistopysäköinnin korvaamista kadunsuuntaisella pysäköinnillä. Tämä mahdollistaa turvallisen kaksisuuntaisen ajoratapyöräilyn yksisuuntaisella kadulla. Pysäköinti sijoitetaan joustoalueille, joita voidaan sijoittaa osin kadun molemmille reunoille. Paikoitellen levenevä katualue mahdollistaa monipuolisen eri tarkoituksiin soveltuvan leveän joustoalueen toteuttamisen. Joustoalueille voidaan pysäköinnin lisäksi sijoittaa katupuita ja viherrakenteita, kuormauspaikkoja, terasseja ja muita oleskelun alueita sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä. **V**

**Hämeenkadun pohjoispuolella** on kaksi vaihtoehtoista tapaa Aleksis Kiven kadun, Kuninkaankadun sekä Kauppakadun kehittämiselle. Vaihtoehdot riippuvat Keskustorin maankäytön kehittämissuunnitelmista.

**Puutarhakadulla** kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti. Kadun suunnittelu on parhaillaan käynnissä kunnallistekniikan saneerausvaatimuksen vuoksi. Katua kehitetään kävelypainotteisena hidaskatuna, jolla pyöräliikenteelle on erillinen nykyistä leveämpi pyörätie kadun pohjoislaidalla. Katu toimii viherkatu-pilottikohteena (Green street). **V**

**V** Yleiskaavan selvityksissä tunnistettu potentiaalinen viherkatu

**T** Tapahtumat

**Aleksis Kiven katua** kehitetään Kauppakadun ja Puutarhakadun välillä vaihtoehdossa A hidaskatuna ja vaihtoehdossa B kävelykatuna. Kävelykaturatkaisu edellyttää myös Kauppakadun itäpäättä muutettavaksi kävelykaduksi. Molemmissa vaihtoehdoissa Aleksis Kiven katu Puutarhakadun ja Satakunnankadun välillä toimii korttelikatuna Frenckellin pysäköintilaitoksen ajoyhteyden johdosta.

**Kuninkaankatu** säilyy kävelykatuna vaihtoehdossa A. Pyöräily kävelykadulla on edelleen mahdollista, mutta sen verkollinen asema muutetaan pääreitistä lähireitiksi. Kävelykaduille esitetään huolto- ja jakeluliikenteelle aikarajoituksia katujen rauhoittamiseksi jalankululle ja oleskelulle. Vaihtoehdossa B Kuninkaankatua kehitetään kaksisuuntaisena pyöräkatuna, jossa on yksisuuntainen autoliikenne Puutarhakadun ja Kauppakadun välillä. Satakunnankadun suunnasta järjestetään kaksisuuntainen ajoyhteys Puutarhakadun ja Satakunnankadun väliseen kortteliin. Kuninkaankadun muuttuessa pyöräkaduksi yhteys toimii verkollisesti jalankulusta eroteltuna pyöräliikenteen pääreitinä. Huolto- ja jakeluliikenteen siirtyessä kadun keskelle voidaan jalkakäytäviä kehittää esteettöminä ja oleskeluun soveltuvina alueina. **V**

**Kauppakadun** luonne kadun eri osuuksilla voi vaihdella. Vaihtoehdossa A koko katu on yksisuuntainen hidaskatu, jossa joustoalueelle sijoitetaan lyhytkestoista pysäköintiä sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä sekä oleskelun alueita. Vaihtoehdossa B itäpää on kävelykatu. Kauppakadun suunnittelussa otetaan kulkueet ja paraatit huomioon. **T**

# 6

## HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI



# HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

## TAMPEREEN KESKUSTAN KEHITTÄMINEN 2024-2040

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

Kaupallisen ydinkeskustan katujen toteutusjärjestyksessä on otettu huomioon viherympäristön kehittämistavoitteet, hulevesien käsittelyn tarpeet, kunnallistekniikan saneeraustarpeet sekä maanalaisen pysäköinnin kehittämissuunnitelma tai kytkentä maankäytön kehittämishankkeisiin taikka suuriin infrastruktuurihankkeisiin.

Suunnitelmassa on esitetty kaksi vaihetta.

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

Kehittämiskokonaisuudet on muodostettu yhteneviksi keskustan kehittämissuunnitelmassa esitettyjen hankkeiden kanssa.



# HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

## 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.** Maanalaisen parkiston kehittäminen mahdollistaa keskustan pysäköintitalokiinteistöjen kehittämisen tehokkaampaan maankäyttöön. Maanalaisen pysäköinnin rakentaminen edellyttää kustannustehokkaiden ajoyhteysien toteuttamista sekä täydennys- ja uudisrakentamishankkeiden velvoitepysäköintipaikkojen mahdollistamista kiinteistökohtaisten pysäköintipaikkojen sijaan keskitettyihin pysäköintilaitoksiin.

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

### Maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanne

- P-Hämpi laajennuksineen ja Kunkun Parkki yhteensä noin 2 700 autopaikkaa
- uudet ajoyhteys Viinikankadulta ja Rantaväylän tunnelista
- huoltotunneliyhteydet.



### Nykytilanne

- Nykyinen P-Hämpi (970 ap)



### Vaihe I

- P-Hämpin laajennus vaihe I (500 ap)
- Maanalainen ajoyhteys Viinikankadulta



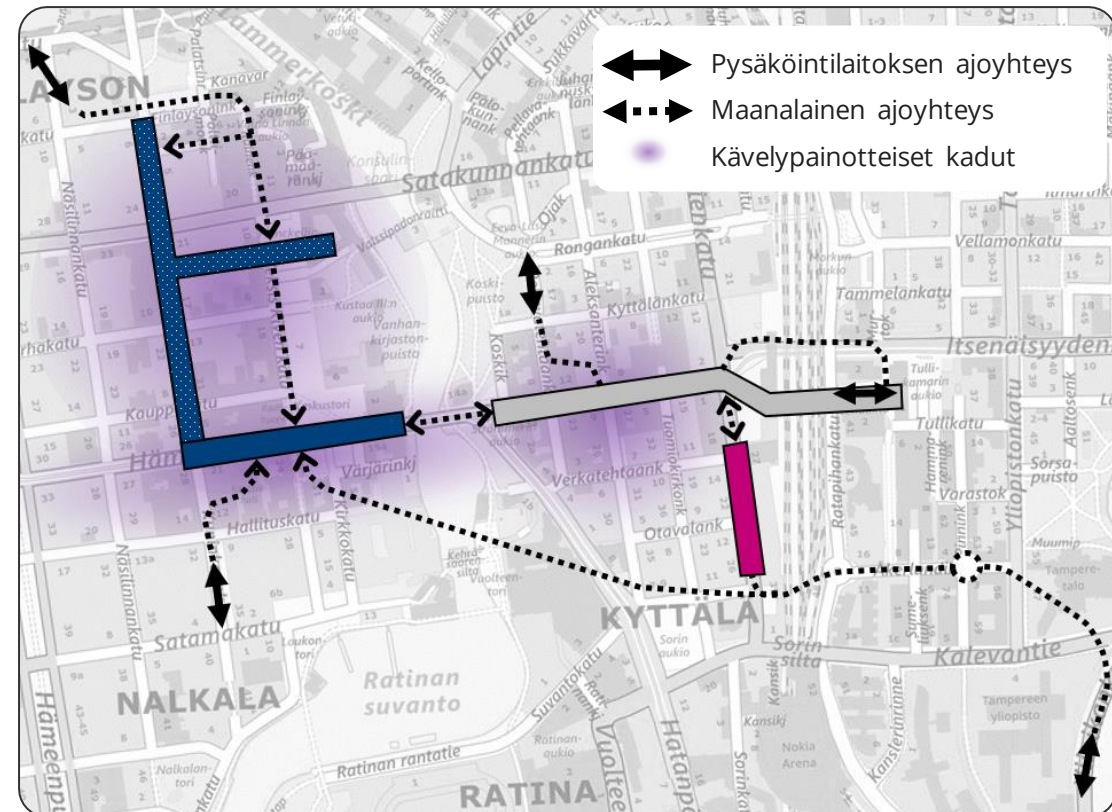
### Vaihe IIa

- Kunkun parkki light (500 ap)
- Ajoyhteys Nalkalassa



### Vaihe IIb

- Kunkun parkki (700 paikkaa lisää)
- Ajoyhteys Rantaväylältä



Maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanne 2040.



# HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

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 pysäköintipaikkojen hyödyntäminen älykkään pysäköinnin keinoilla.

## 3. Tammerkosken sillat ja reitit

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

## 4. Raitiotie ja joukkoliikenneterminaalit

Raitiotien jatkaminen Hatanpään valtatieä 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

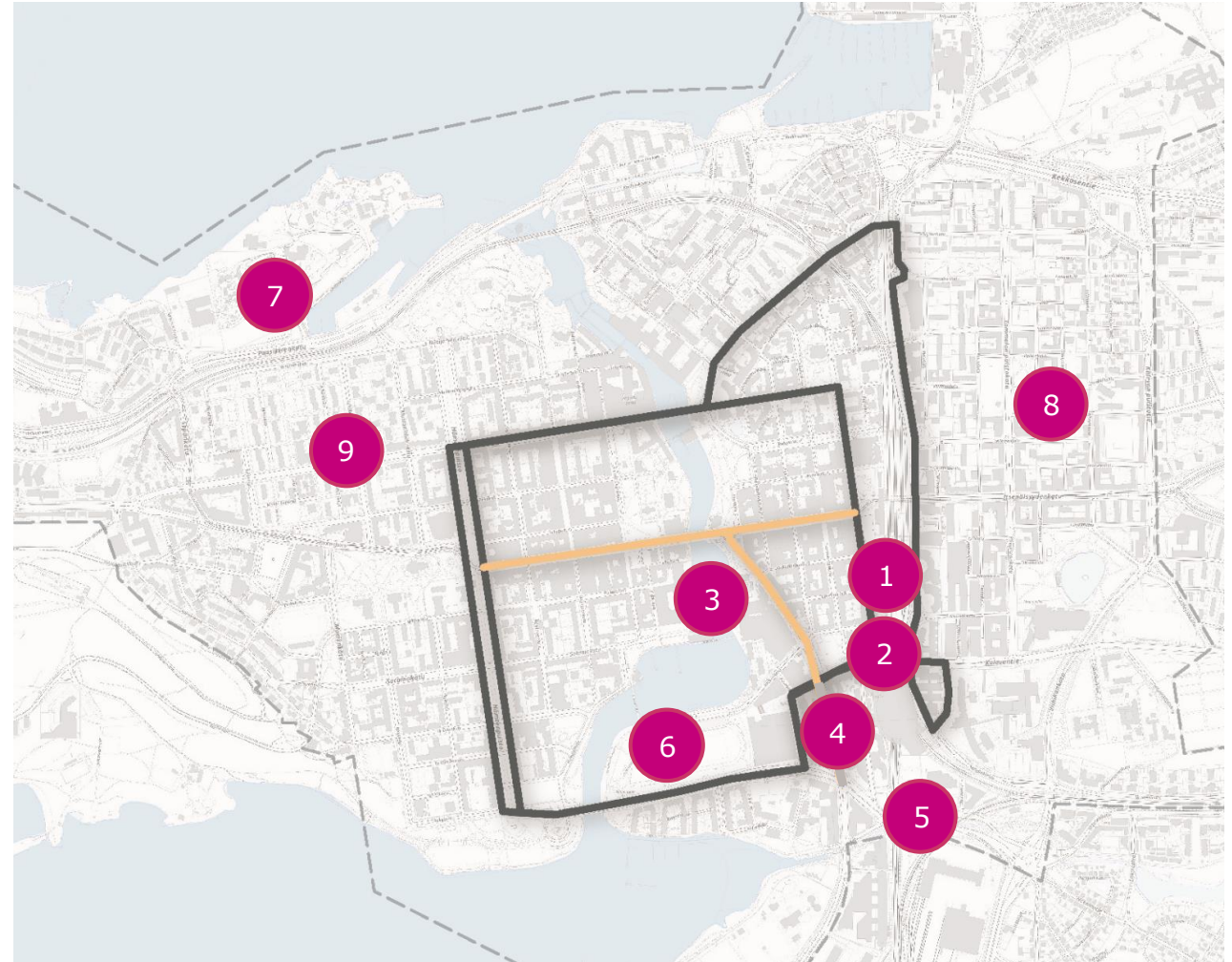
Särkänsilta, satama-alue ja rantareitit, Paasikivenkadun muutokset.

## 8. Tammela

Tammelan liikenneverkkoosuunnitelman 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.





# HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

## VAIHE II 2031-2040

### 10. Maanalaisen pysäköinnin kehittäminen vaihe II ja III

Kunkun parkki light ja Nalkalan ajoyhteys. Kunkun parkki kokonaisuudessaan ja ajoyhteudet Rantaväylältä.

### 11. Viinikanlahti ja Hatanpää

Viinikanlahden asuinalueen katuverkko ja uudet siltayhteudet 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

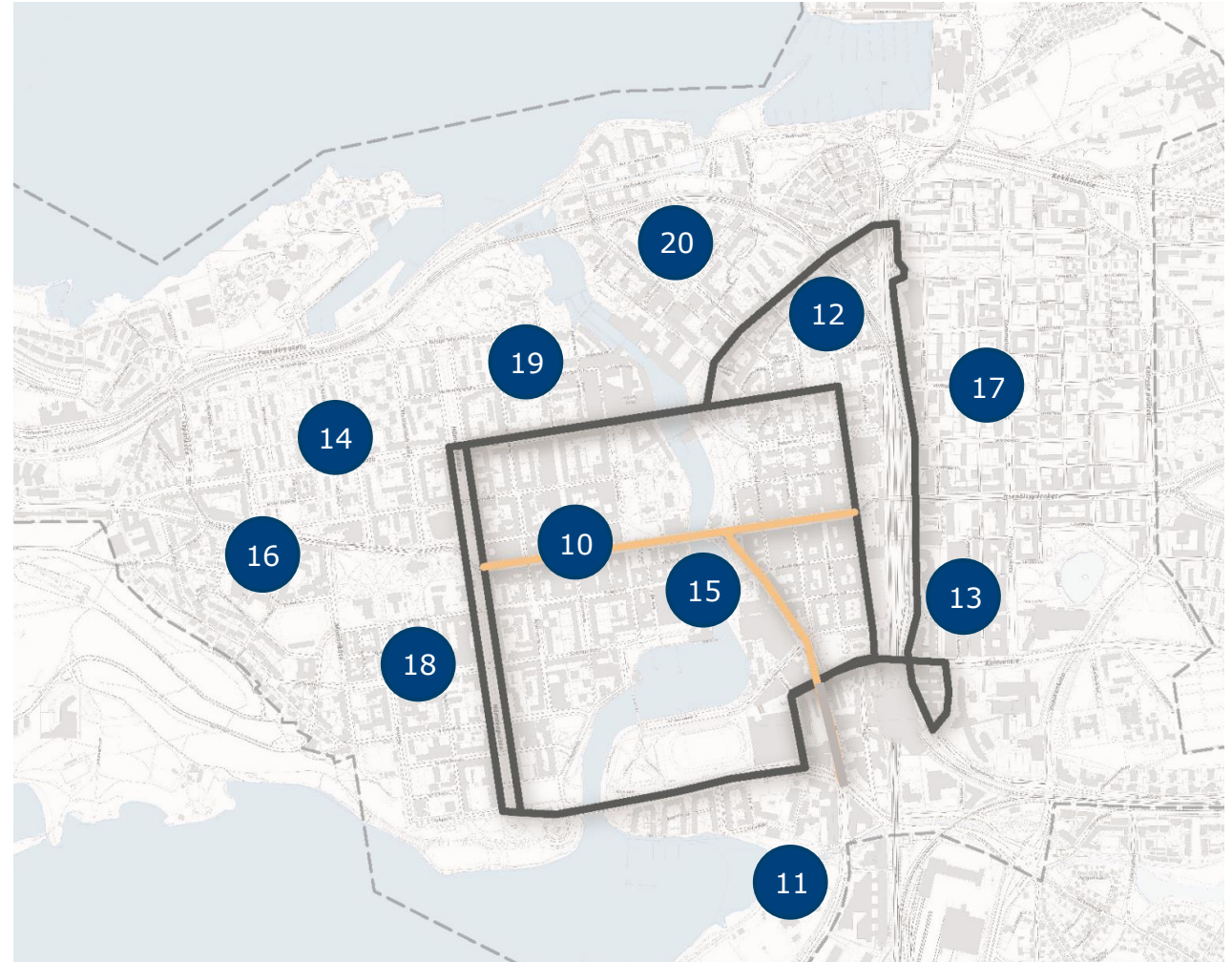
Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä mm. läpiajon houkuttelevuuden vähentäminen ja kaksisuuntaisen ajoratapyöräilyn olosuhteiden parantaminen, kävelyn liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen, pyöräliikenteen pääreittien parantaminen, pysäköinnin tehostaminen täydennysrakentamisen myötä,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



# HANKESUUNNITTELU JA PRIORISOINTI

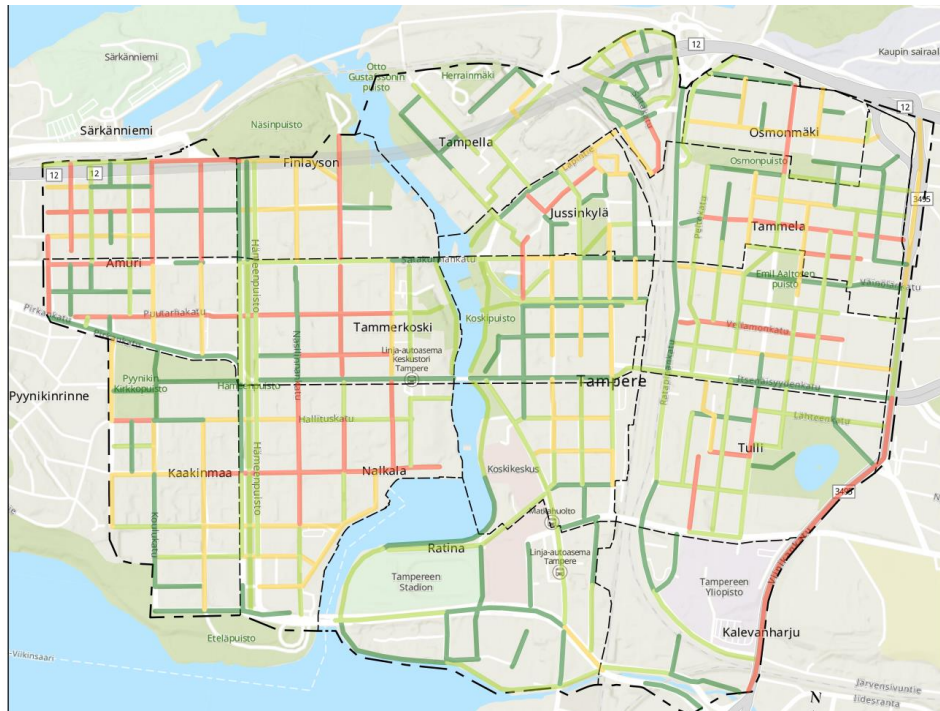
## AUTOKEHÄN SISÄPUOLISTEN KATUJEN SANEERAUKSEN VAIHEISTUS

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

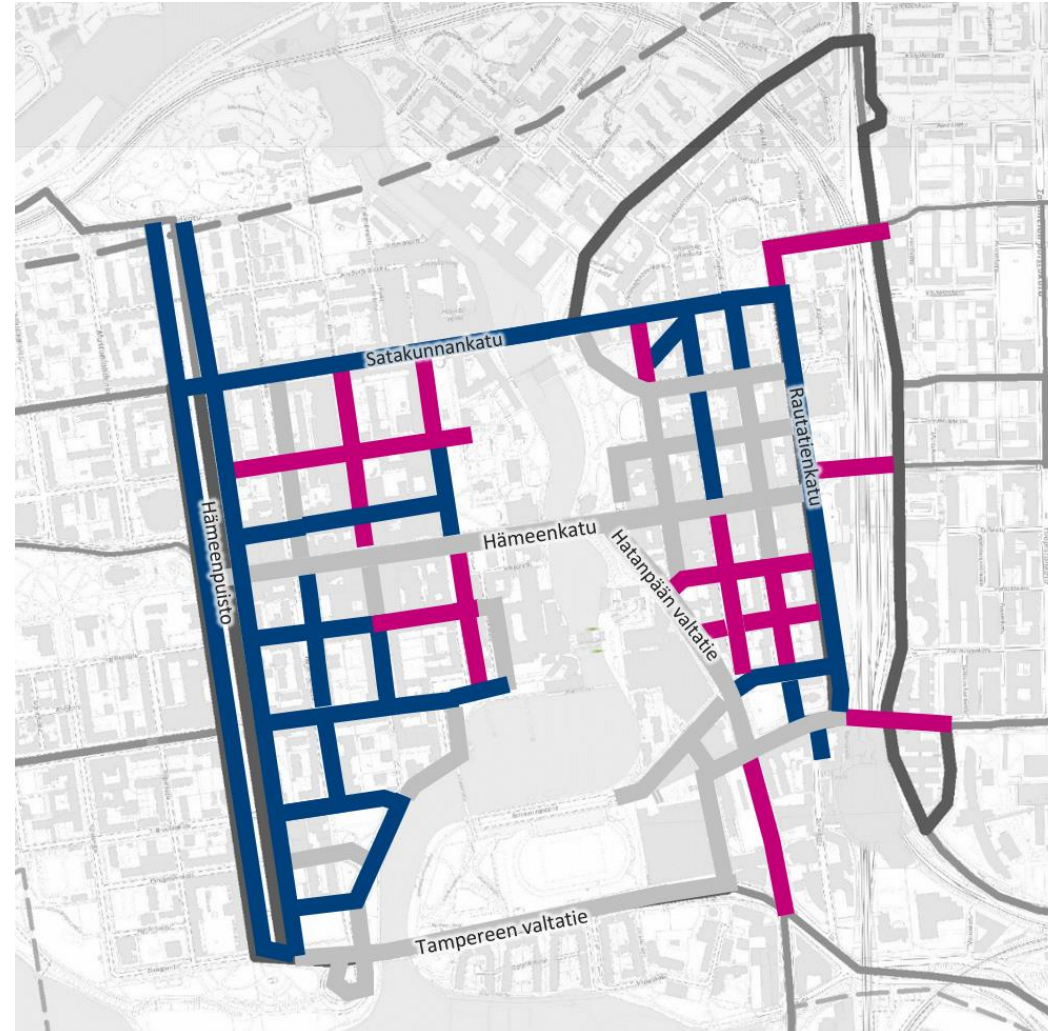
### Merkintöjen selitys

#### Saneeraustarve

- Pieni
- Kohtalainen
- Suuri
- Erittäin suuri
- Kaupunginosan raja
- Aluerajaus



Kunnallistekniikan saneerauksen kiireellisyys.



Ydinkeskustan autokehän sisäpuolisten katujen saneerauksen vaiheistus.



# 7

## VAIKUTUKSET



# VAIKUTUKSET

## ARVIOINTITEEMAT

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia nykytilaan verrattuna arvioitiin seuraavien teemojen ja vaikutusten kautta

- Vaikutukset keskustan kohteiden ja palveluiden saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla
- vaikutukset yritysten toimintaan sekä katutilan hyödyntämiseen mm. terasseille
- vaikutukset autoliikenteeseen ja pysäköintiin
- vaikutukset huolto- ja jakeluliikenteeseen
- vaikutukset joukkoliikenteeseen
- vaikutukset kävelyyn
- vaikutukset pyörä- ja mikroliikenteeseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin peilaamalla niitä työn alussa asetettuihin tavoitteisiin sekä kaupungin asettamiin strategisiin tavoitteisiin.





# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

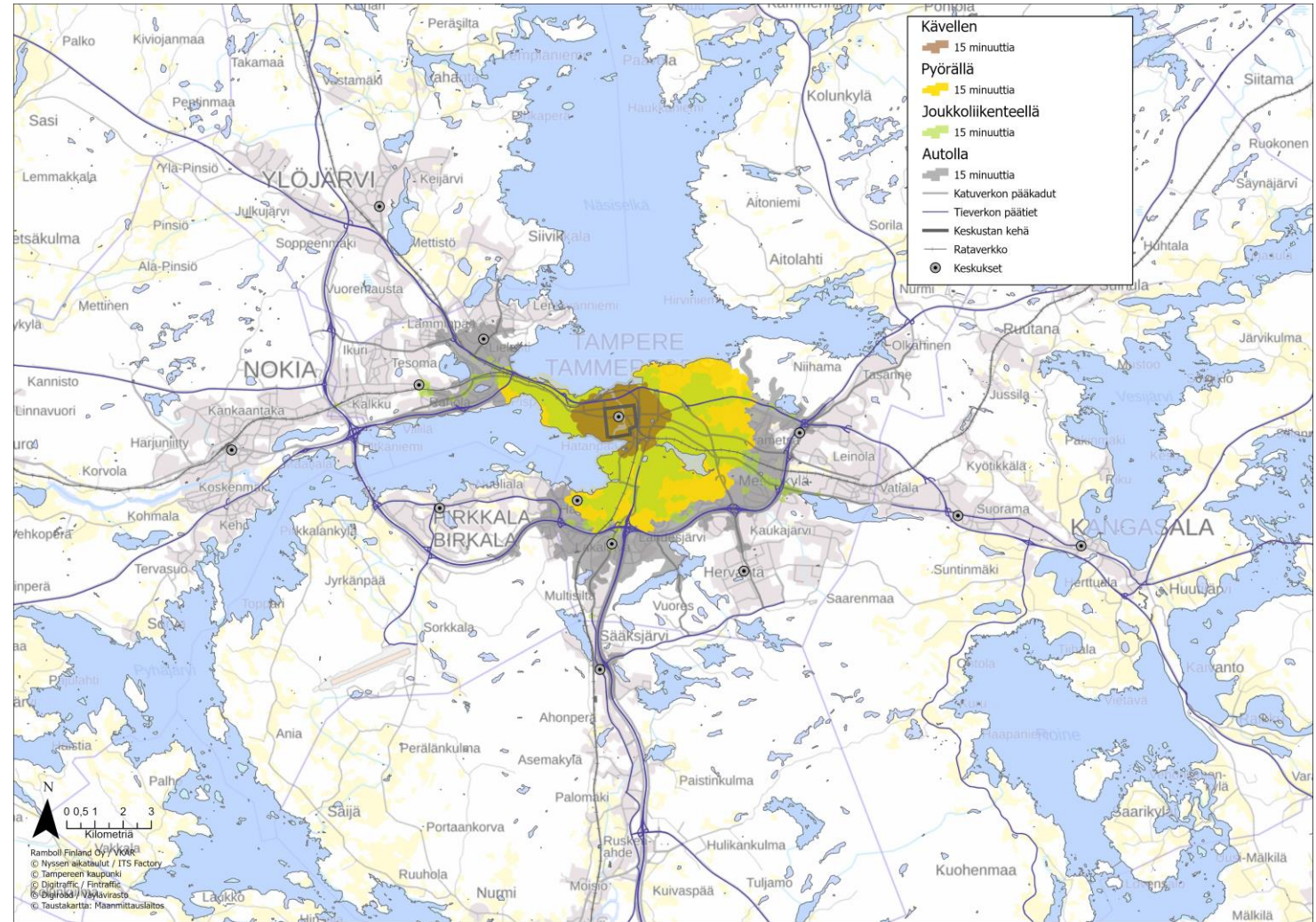
## KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 1/4

**Kaupunkistrategia:** Tampereen keskustan saavutettavuus ja elinvoima on parantunut.

**Pormestariohjelman:** Keskusta on helposti saavutettava kaikilla kulkumuodoilla.

**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 liikujaa.



Keskustan autokehän saavutettavuus nykytilanteessa eri kulkutavoilla 15 minuutissa.

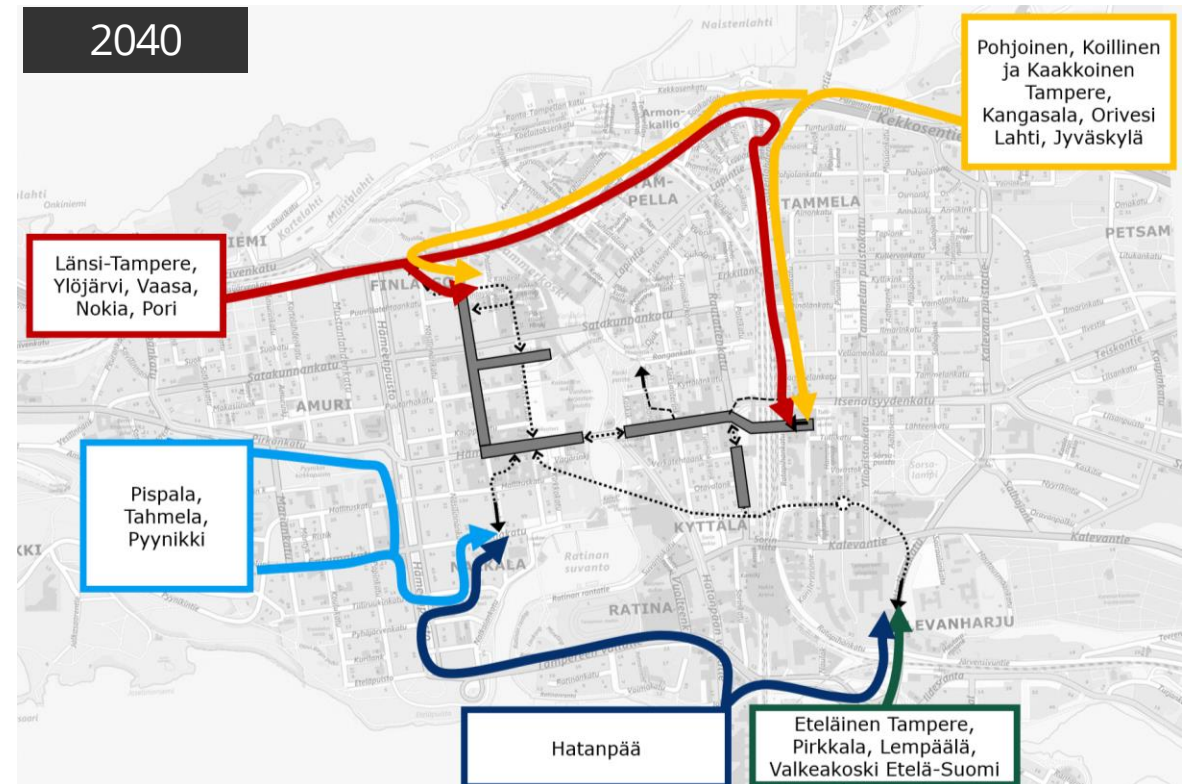
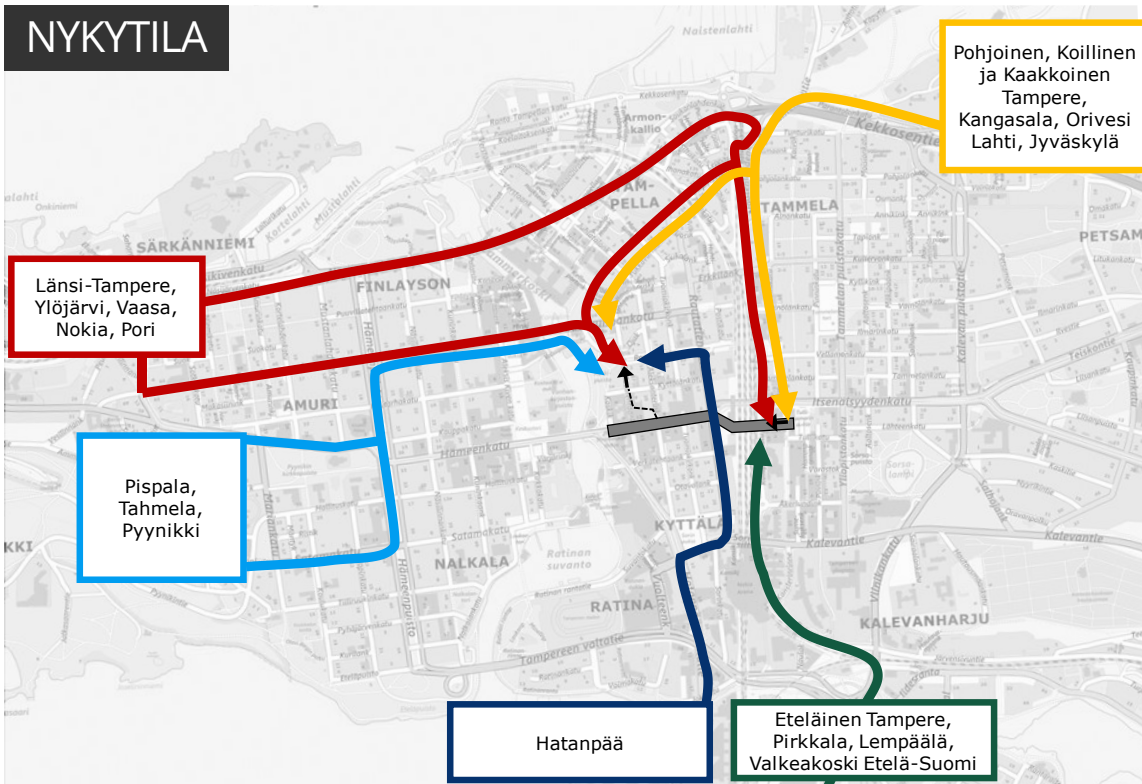
# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 2/4

### Keskustan maanalaisen pysäköinnin saavutettavuus paranee

Autokehän ja pääreittien opastusjärjestelyt parantavat pysäköinnin löytämistä ja sitä kautta saavutettavuutta. Maanalaisten pysäköintilaitosten ajojohde sijoittuvat siten, että ruuhkaisimpia autokehän osia vältetään.

Rantaväylän ja Viinikankadun sujuvampien reittien toteuduttua, Rongankadun sekä Kuninkaankadun ajojohde merkitys vähenee nykyisestä.



Keskustan maanalaisen pysäköinnin sisäänajojen saavutettavuus eri suunnista nyky- ja tavoitetilanteessa.



# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 3/4

### Keskustan saavutettavuus kävelen maanalaisesta pysäköinnistä

Pysäköinnin keskittyessä maan alle, kulku pysäköintipaikalta maanpinnalle ja kohteeseen tapahtuu hissiyhteyksien ja kävelypainotteisten katujen kautta. Osa kohteista voi olla suoraan sisätilojen kautta saavutettavissa, mikäli hissejä integroidaan rakennuksiin.

Oheisella kartalla on kuvattu maanlaisen pysäköinnin hissiyhteyksien vaikutusalue ydinkeskustassa 200 metrin etäisyydellä. Keskitetty maanlainen pysäköinti on helposti kävelen saavutettavissa kaikkialla kävelypainotteisten katujen alueella.

Finlaysonin ja Tullin alueet ovat maanlaisen pysäköinnin vaikutuspiirissä. Laukontorille arvioitu etäisyys on yli 200 m, kuten myös Hämeenpuistoon.

### Keskustan saavutettavuus kävelen lähialueilta

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.



- ↔ Ajoyhteys katuverkolta tai Rantaväylältä
- Maanlaisen pysäköinnin vaikutusalue ydinkeskustassa (200 m)
- Yhteys katuverkkoon hissillä

**Maanlaisen pysäköinnin kattavuus (kävelen 200 m säteellä).**

### Keskeiset huomiot

Helposti saavutettava alue ulottuu autokehän ulkopuolelle Finlaysonin alueelle sekä Tullin alueelle, joten niiden kävelyn olosuhteita on tarpeen kehittää maanlaisen pysäköinnin laajentuessa.

Hissiyhteyksien turvallisuus ja mahdollinen säänsuojaan sijoittaminen parantaa esteettömyyttä ja käyttökokemusta, kun kauppaan pääsee kuivin jaloin ja helposti lastenvaunuilla. Tämä vahvistaa kivijalkaliikkeen asemaa suhteessa kauppakeskuksiin.

Yli 200 metrin etäisyydellä olevien kohteiden saavutettavuutta kävelen voidaan parantaa kehittämällä niille johtavia katutiloja mm. Laukontorille Aleksis Kiven katua ja Hämeenpuistoon Hallituskatua, Kauppakatua, Puutarhakatua.

Maanlaisen pysäköinnin täydentyessä ja yhteenkietkeytyessä toisiinsa syntyy maanalaista liikennettä, jonka turvallisuuteen pitää kiinnittää erityistä huomiota.

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS 4/4

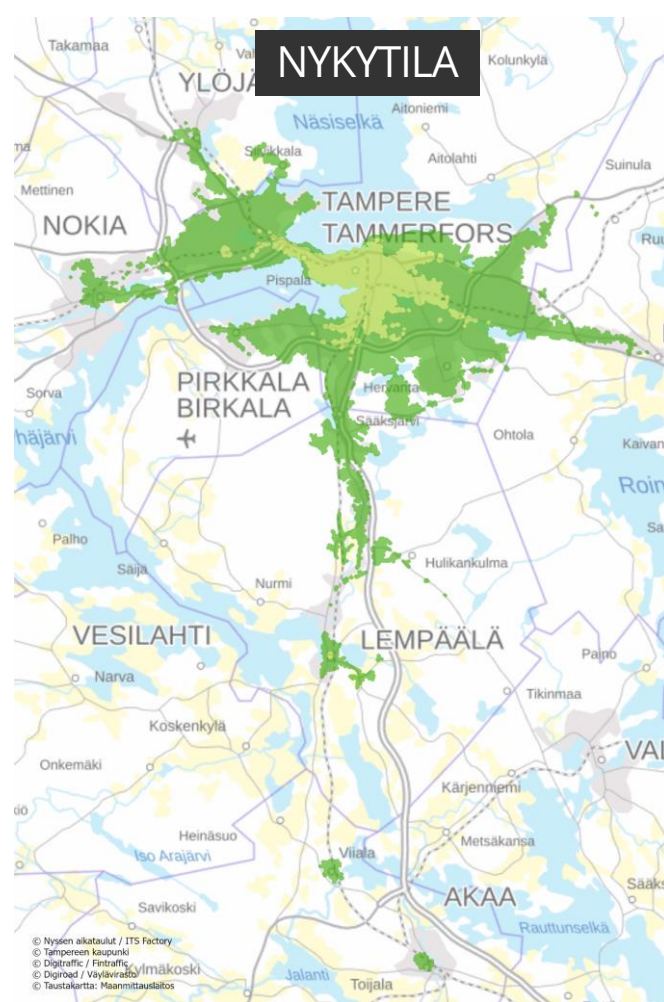
### Saavutettavuus joukkoliikenteellä



Tampereen keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä on aiemmin vastannut autoliikenteen saavutettavuutta. Raitiotien myötä saavutettavuus on parantunut huomattavasti ja tulee edelleen paranemaan raitiotien laajentumisen myötä. Raitiotie Pirkkala-Linnainmaa parantaa Linnainmaan ja Pirkkalan suuntien saavutettavuutta ja matka-aikaa. Lempäälän suunnalla näkyy lähijunaliikenteen vaikutus.

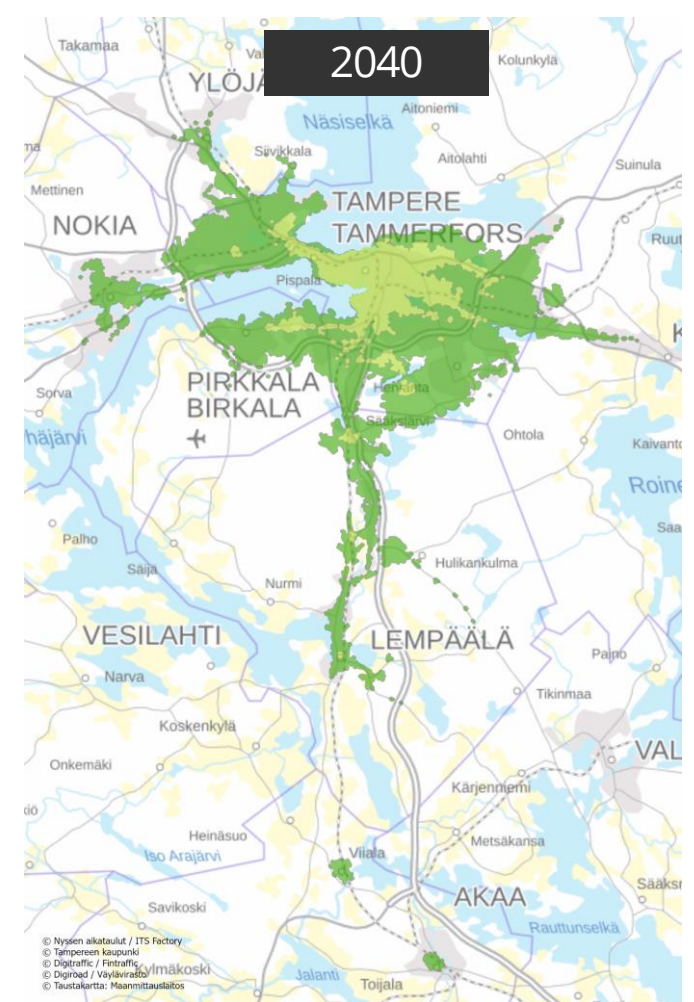
Bussiliikenteen kannalta saavutettavuudessa ei tapahdu huomattavaa muutosta. Raitiotien lisäksi keskustan saavutettavuus paranee lähijunaliikenteen, vaihtopysäkkien ja joukkoliikenneterminaalien kehittämisen myötä. Osalla matkustajista joukkoliikennematka muuttuu vaihdolliseksi tai matka tehdään osittain liityntäliikenteellä, mutta kaikkiaan keskustaan pääsy joukkoliikenteellä helpottuu ja nopeutuu.

### Saavutettavuus pyörällä tai mikroliikkuen

Keskustan saavutettavuus pyörä- ja mikroliikenteellä paranee kehitettävien pyöräliikenteen pääreittien myötä. Erityisesti etelän suunta paranee huomattavasti Viinikanlahden ja Ratinan suvannon uusien siltojen sekä Tampereen valtatie kehittämissä myötä. Seudullinen pääreitti keskustan läpi paranee Puutarhakadulla ja on parantunut jo Rongankadulla. Keskustan katujen kehittäminen kävelypainotteisina mahdollistaa ajoratapyöräilyn, mikä mahdollistaa pyörällä kaikkien kohteiden ja palveluiden mukavan ja vaivattoman saavuttamisen.



 **15 minuuttia**  
 **30 minuuttia**



**Tietojen lähteet:**  
Nysse-aikataulut kevät 2023 (GTFS)  
2040 Remix linjasto (GTFS)  
VR henkilöliikenteen aikataulut kevät 2023 (GTFS)  
Digiroad-tieverkko kevät 2023

**Keskimääräiset arkipäivän matka-ajat joukkoliikenteellä keskustan autokehälle (Ratina, Hämeenpuisto, Rautatieasema, Satakunnansilta) nykytilanteessa ja vuonna 2040.**

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET YRITYKSIIN JA KATUTILAN HYÖDYNTÄMISEEN

**Pormestariohjelman:** Keskustan elävöittämistä jatkettava tavoilla, jotka edesauttavat kaupunkilaisten kohtaamisia ja yrittäjyyttä.

**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.

### Elinvoima ja palvelut

Keskustan kokonaissaavutettavuus sekä keskustaympäristön viihtyisyys ja turvallisuus paranevat, mikä turvaa palveluiden saavutettavuutta ja parantaa elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Keskustan täydennysrakentaminen ja sen mukana vahvistuva lähiostovoima on keskeistä palveluiden elinvoimaisuudelle.

Elämyksellinen ja viihtyisä katutila on keskustan ulkopuolisia kohteita houkuttelevampi asiointiympäristö. Ostosten teon ohella voidaan kokea kaupunkielämää ja kulttuuria. Keskustan kilpailukyky erityisesti ravintola- ja viihdepalveluiden sekä kivijalkakauppojen kannalta paranee.

### Pysäköintipaikan löytäminen helpottuu

Pysäköinnin keskittäminen ja opastaminen helpottaa keskustassa asiointia, kun löytyy helposti säältä suojattu sekä sujuvasti autoliikenteen pääreittejä pitkin saavutettava pysäköintipaikka. Keskustan pysäköintijärjestelmä parantaa keskustan houkuttelevuutta automarketteihin nähden.

Pysäköintipaikkojen saatavuus nopealle pysäköinnille lähellä kohdetta paranee, koska lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti ja progressiivinen hinnoittelu lisäävät pysäköintipaikoilla vaihtuvuutta mikä tehostaa paikkojen käyttöä. Rakennuksiin integroidut hissikuilut maanalaiseen pysäköintiin hyödyttävät osaa yrityksistä.

### Kävelijä on keskustan kuningas

Keskustassa kävellen liikkuvien määrä on viime vuosina kasvanut ja tulee edelleen kasvamaan. Turvallisempi ja esteettömämpi jalankulkuympäristö lisää keskustan houkuttelevuutta asiointikohteena. Ydinkeskustaan voi hakeutua entistä enemmän kävelyyn tukeutuvia palveluita.

Kävellen liikkujien ostovoima on keskustassa merkittävä. Tampereen asiointitutkimuksen perusteella kävelyn osuus on viidennes keskustan asiointimatkoista ja kävelijöiden kertaostos on pieni, mutta koska asiointikäyntejä on useita suurin vuosikulutuksen määrä kertyy kävelijöillä. Autolla liikkujat käyvät harvemmin keskustassa, joten vaikka kertaostos on suurempi pidemmällä aikavälillä autolla liikkujat tuovat vähiten liikevaihtoa.

### Joustoalue tukee yritysten toimintoja

Kävelypainotteisilla kaduilla mahdollistetaan laadukas kaupunkiympäristö ja liiketoimintojen levittyminen kadulle joustotilaan ja tällä on merkitystä erityisesti tapahtumien ja teemaviikkojen aikana. Liiketilöiden laajeneminen joustoalueelle luo varsinkin kesällä miellyttävää kaupunkiympäristöä asiointiin ja viihtymiseen. Lisäksi palvelut tulevat ohikulkijoille paremmin näkyviksi.

Joustoalue mahdollistaa katuvihreän lisäämisen, mikä osaltaan parantaa keskustan viihtyisyyttä ja parantaa mahdollisuuksia oleskeluun.

### Keskeiset huomiot

Yhteistyöllä ja huolellisella suunnittelulla voidaan ottaa paikallisten yritysten, asukkaiden ja muiden sidosryhmien tarpeet huomioon.



# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET AUTOLIIKENTEeseen

**Kaupunkistrategia:** Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on noussut valtuustokauden loppuun mennessä 5 prosenttiyksikköä.

**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.

### Liikenneverkon toimivuus

Keskustan liikenneverkon kuormitusta on tarkasteltu Dynameq-mallinnuksella vuoden 2040 ennustetilanteessa. Mallinnus ei ota huomioon kulkumuotosiirtymiä, matkan määräpaikan valinnan muutoksia tai pysäköinnin hinnoittelua.

Kuluttavan valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat keskustan auto- ja joukkoliikennesaavutettavuuden paraneminen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen. Kestävien kulkutapojen suosion kasvu parantaa kokonaisuudessaan liikenneverkon toimivuutta. Älyliikenteellä voidaan autoilijoille välittää tietoa matka-ajoista ja liikenteen sujumuudesta, mikä voi lisäksi vaikuttaa reitinvalintaan ja vähentää ruuhkautumista.

Dynamec-mallinnuksen perusteella vuoden 2040 tilanteessa maanalaisen pysäköinnin kokonaisuus (n. 2700 ap) ajoyhteyksineen vähentää keskustan maanpäällisten katujen kuormitusta. Vaikutus näkyy keskustan autokehällä esimerkiksi Satakunnankadulla, Lapintiellä, Hämeenpuistossa, Tampereen valtatiellä, Naistenlahdenkadulla ja Ratapihankadulla. Alemman katuverkon läpiajopaine pienenee mm. Tampellassa. Tämä parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä keskustassa.

Autokehän liikennemäärä vähenee ja liikenteen sujavuus paranee mm. Puutarhakadulla, Hämeenpuistossa, Aleksis Kiven kadulla ja Ratapihankadulla. Viinikankadun P-Hämpin maanalainen ajoyhteys vähentää Tampereen valtatie liikennettä ja vähentää keskustan eteläosan kuormitusta.

Keskustan katuverkon häiriöherkkyys vähenee. Liikenneverkon sujavuus ja palvelutaso säilyy tarkastelun perusteella riittävällä tasolla eikä keskustan katuverkon välityskyky ylitä.

### Ydinkeskustan katujen jäsentelyn vaihtoehtojen väliset erot

Dynamec-mallinnuksen perusteella katuverkkovaihtoehtojen autoliikenteen sujavuuserot jäävät suhteellisen pieniksi. Vaihtoehto VEB ohjaa autoliikennettä autokehälle voimakkaammin kuin VEA, mikä on katuverkon jäsentelyn tavoitteiden mukaista. Autoliikenteen sujavuuden kannalta merkittävimmät muutokset vaihtoehdossa VEB ovat suuremmat liikennemäärät Rautatienkadulla Itsenäisyydenkadun ympäristössä sekä Satakunnankadun ja Hämeenpuiston risteyksessä, jotka ovat kuormittuneita jo nykyään. Autoliikenteen ohjaaminen autokehälle lisää vaihtoehdossa VEB kokonaisviivytystä autoliikenteen näkökulmasta hieman vaihtoehtoa VEA enemmän.

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET PYSÄKÖINTIIN

**Keskustan strateginen oyk:** Maanalaisen pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä hitaan liikumisen alueen kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähennetään.

**Pormestariohjelma:** Kunkun parkin kevytversio tulee rakentaa nopeasti ja tavoitteena täytyy olla, että maanalainen verkosto, ilman Amurin tunnelia, läpäisee koko Tampereen keskustan.

**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.

### Uudis- ja täydennysrakentamien mahdollistuu

Pysäköinnin toteutus keskitetysti on tehokkaampaa ja maanpäällistä tilaa vapautuu muuhun käyttöön. Autojen pintapysäköinnin ja kansipysäköinnin väheneminen lisää korttelien viihtyisyyttä ja tonttipihojen monipuolista käyttöä esim. hulevesien käsittelyyn ja isojen sekä pitkäikäisten puiden istuttamiseen.

Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä tulee säilymään nykytasolla maankäytön tehostumisesta huolimatta. Tämä johtuu siitä, että täydennysrakentamisen uudet paikat on keskitetty yhteiskäyttöisiin pysäköintilaitoksiin.

Asukkaiden autopaikat sijoittuvat nykyistä useammin yhteiskäyttöisiin pysäköintilaitoksiin, mikä nostaa pysäköinnin hintaa, mutta parantaa laatutasoa ja mahdollistaa tehokkaamman täydennysrakentamisen. Viihtyisässä ympäristössä hyväksyttävä kävelyetäisyys pysäköinnistä palvelun luokse pitenee.

### Pysäköinnin älykäs hallinta tehostaa käyttöä

Maanalaisen pysäköinnin rakentaminen on kallista, mutta käyttö helppoa. Samalla toteutettavat älykkäät pysäköinnin ohjausjärjestelmät optimoivat liikenteen kulkua ja vähentävät päästöjä. Pysäköinnin ohjaaminen reaaliaikaisesti auttaa pysäköintipaikan löytämistä, vähentää paikkojen etsimiseen kuluvaa aikaa ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Samalla pysäköinti tehostuu eikä paikkatarve ole niin suuri. Reaaliaikainen liikennetiedotus mahdollistaa optimaalisen reitinvalinnan ja vähentää ruuhkia. Sähköiset pysäköinnin maksujärjestelmät tekevät pysäköinnistä kätevää ja nopeaa.

### Maanalainen pysäköinti edellyttää uusia ajoyhteyksiä

Maanalainen pysäköinti edellyttää uusien sisäänajojen rakentamista, sillä nykyisten Rongankadulla ja Pakkahuoneenaukiolla sijaitsevien liittymien välityskyky on rajallinen. Maanalaiseen pysäköintiin toteutettavat useammat uudet ajoyhteydet helpottavat nykyisten ajoyhteyksien kuormitusta, vähentävät ydinkeskustan katujen läpiajon tarvetta mm. autokehän sisäpuolella ja tuovat järjestelmään joustavuutta. Uusi maanalaisen pysäköinnin ajoyhteys Kuninkaankadulla lisää autoliikennettä läntisen keskustan alueella. Laukontorin kohdalla ajoyhteys saattaa lisätä läpiajon määrää.

### Keskeiset huomiot

Suunnitelman mukainen pysäköintijärjestelmä edellyttää määrätietoista, kestävästi liikennejärjestelmään tähtäävää poliittista päätöksentekoa.

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET HUOLTO- JA JAKELULIIKENTEeseen

**Kaupunkistrategia:** Luomme yrittäjille ja yrityksille parhaat puitteet onnistua.

**LJS:n tavoite:** Keskustaan toteutetaan maanalainen pysäköintiverkosto, jota hyödynnetään myös citylogistiikkaan ja huoltoon. Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteisten pysäköintiin ja jakeluun.

### **Pysäköinnin keskittäminen parantaa huollon ja tavaraliikenteen olosuhteita**

Yritysten näkökulmasta huolto- ja tavaraliikenteen toimivuus on keskeistä. Huolto- ja tavaraliikenne mahdollistetaan edelleen kaikilla kaduilla. Kadunvarsipysäköinnin muuttuminen lyhytkestoisemmaksi hitaan liikkumisen alueella parantaa huolto- ja tavaraliikenteen pysäköinnin mahdollisuuksia. Pysäköintipaikkaa etsivien autojen määrä on pienempi, mikä helpottaa huolto- ja tavaraliikennettä. Myös maanalaista pysäköintiä voidaan käyttää huolto- ja tavaraliikenteeseen, mikäli se otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

### **Kuormauspaikat tehostavat lastaustoimintaa**

Kävelykaduilla tai kävelypainotteisilla kaduilla pysäköidyt huoltoautot heikentävät viihtyisyyttä ja aiheuttavat turvattomuutta muille käyttäjille (kävelijät, pyörällä sekä mikroliikkuen kulkevat). Huolto- ja tavaraliikenteelle järjestettävät kuormauspaikat mahdollistavat varmemman purun ja lastauksen ja estävät hallitsematonta lastaustoimintaa. Kevytjakelulle, esimerkiksi sähköavusteisille tavarapyörille, osoitettavat lastaus- ja purkupaikat vähentävät jakeluautojen ajosuoritetta ja vapauttavat tilaa muuhun käyttöön, sillä tilantarve on vähäisempi.

### **Sähköinen ja pienjakelu kasvaa keskustan alueella**

Kaupunki ohjaa jakelua tapahtumaan entistä enemmän sähköisellä ja pienemmällä kalustolla. Sähköiset ajoneuvot ja pienkalusto vähentävät päästöjä ja vaativat vähemmän tilaa. Pienempien kuljetusyksiköiden liikkuminen katutilassa on ketterämpää. Kaupunkijakelun informaatiojärjestelmä ja älykäs paikan varaaminen helpottaa tiedonsaantia lastaus- ja purkupaikoista sekä niiden varustilanteesta vähentäen jakeluautojen ajosuoritetta.

Sähköisen kaupan kasvun myötä kuluttajien lähinoutopisteiden tarve kasvaa. Noutopisteiden tulisi sijaita lähellä asukkaita, mutta helposti tavaraliikenteen saavutettavissa.

### **Kuluttajien palveluiden monipuolistuminen näkyy keskustassa**

Suoraan kuluttajille tapahtuva jakelu kasvaa tulevaisuudessa, kun sähköinen asiointi lisääntyy. Tämä tarkoittaa, että keskustassa on tarvetta pakettiautomaateille tai päivittäistavaraostosten jakelupisteille. Myös jakamistalouden toiminnoille mm. ruokalaheteille tarvitaan tilaa ravintoloiden läheisyydestä, jotta pysäköidyt ajoneuvot eivät tuki kulkureittejä.

### **Keskeiset huomiot**

Maanalaista pysäköintiä voidaan hyödyntää tavaraja huoltoliikenteeseen täydennysrakentamiskohteissa, mikäli ratkaisut mahdollistetaan suunnitteluvaiheessa.



# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET JOUKKOLIIKENTEeseen

**Pormestariohjelma:** Kaupungin ja seudun liikennejärjestelmässä tulee näkyä kestävyys ja kulkumuoto-osuuksien kehittyminen kohti kestäviä kulkumuotoja MAL-sopimuksen mukaisesti.

Suorat, sujuvat, bussiyhteydet keskustaan ja keskustasta ovat edelleen tärkeässä asemassa monien asuinalueiden kulkuyhteyksinä. Myöskin toimivia liityntäpysäköinti-mahdollisuuksia on kehitettävä.

**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.

### Raitiotie kytkee uusia alueita paremmin keskustaan

Joukkoliikenteen kannalta keskeiset vaikutukset liittyvät raitiotien laajenemiseen ja keskustan parempaan saavutettavuuteen uusien, täydennysrakennettavien ja nykyisten asuinalueiden kannalta. Tehokas joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa kestävä kasvun. Keskustan liikennejärjestelmän kannalta keskeistä on terminaalien ja rautatieaseman ympäristön kehittäminen vastaanottamaan kasvava matkustajamäärä.

Keskittämällä kulkutavasta toiseen vaihtamista yhteen paikkaan säästetään matkustajien aikaa ja helpotetaan vaihtotapahtumaa. Keskustorin ja linja-autoaseman terminaalissa sekä rautatieasemalla voidaan tarjota paremmin matkustajien palveluita kuten odotustiloja, WC-tiloja, kauppoja, kahviloita ja ravintoloita, mikä parantaa matkustuskokemusta ja odottelu on mukavampaa. Terminaalit ovat hyvin valaistuja ja odottelu tuntuu turvalliselta. Tällä on erityisesti merkitystä sellaisille väestöryhmille, joiden pitää liikkua esim. vuorotöihin yöaikaan. Terminaaleissa ja vaihtopysäkeillä mahdollinen katulämmitys lisää esteettömyyttä.

### Vaihtopysäkeillä laadukas vaihto bussista ratikkaan

Raitiotien myötä suoria bussiyhteyksiä keskustaan muuttuu vaihdollisiksi. Osa bussilinjoista kiertää keskustan autokehää pitkin. Vaihtopysäkkien kehittäminen ja ratikasta bussiin vaihtamisen sujuvoittaminen mahdollistaa sujuvan keskustaan pääsyn myös tulevaisuudessa. Bussilla keskustaan saakka tulevien kannalta olosuhteet eivät parane nykytilanteesta ilman huomattavia joukkoliikenteen etuisuuksien lisäämisiä.

### Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti mahdollistaa autolla liikkumisen tehokkaan joukkoliikennepalvelun ääreen ja edelleen keskustaan. Liityntäpysäköintiä kehittämällä vähennetään keskustan ja sisääntuloväylien ruuhkautumista ja päästöjä sekä vähennetään autopaiikkojen kysyntää.

### Keskeiset huomiot

Autokehällä on varmistettava bussiliikenteen toimivuus, sillä busseja siirtyy Hämeenkadulta raitiotien laajentuessa autokehälle. Kävelypainotteisia katuja pitkin kuljetaan autokehän bussipysäkeiltä keskustaan.

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET KÄVELYYN

**Pormestariohjelma:** Keskustan viihtyvyyteen, elävyyteen, turvallisuuteen ja kaupunkivihreään liittyviä toimenpiteitä tulee viedä eteenpäin läpi koko valtuustokauden. Kävelyn mahdollisuuksia kaupungissa on edistettävä.

**LJS:n tavoite:** Kävelykeskustaa kehitetään elämyksellisenä ja viihtyisänä ympärivuotisen kokonaisuutena. Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston. Kävelen liikkuminen koetaan turvalliseksi ja esteettömäksi.

### Elävä keskusta lisää kävelyn ja oleskelun määrää

Tampereen keskusta muodostaa viihtyisän, elämyksellisen ja ympärivuotisen oleskelun ja asioinnin kohteen. Kävelyn pääreitit ja kävelypainotteiset kadut parantavat keskustan kohteiden välisten kävely-yhteyksien laatua ja houkuttelevat kävelemään keskustan sisäisiä matkoja.

Autokehän sisäpuolella katuympäristö on miellyttävämpi ja äänimaailma hiljaisempi. Viihtyisässä kaupunkitilassa oleskelun määrä lisääntyy. Katujen joustotila mahdollistaa katutilan hyödyntämisen monipuolisesti erilaisiin kävelyä ja oleskelua tukeviin toimintoihin.

Keskustassa kävelyn määrä kasvaa joukkoliikenteen käytön, maanalaisen pysäköinnin ja keskustan täydennysrakentamisen myötä. Keskustan katuja ja pääreittejä kehittämällä mahdollistetaan kasvava kävelijöiden määrä.

Keskustan rooli tulee vahvistumaan tapahtumapaikkana ja vapaa-ajanvietossa, joten kävelysiirtymisten lisäksi myös keskustassa oleskelu sekä ympäristöstä ja kaupunkitilasta nautiskeleminen eli ”flaneeraus” tulee lisääntymään. Kävelypainotteisten katujen toteuttaminen tukee kaikilla aisteilla koettavaa ja elämyksellistä kaupunkitilaa.

Kävelijä on eri kulkumuodoista alttein säätilan vaihteluille; viimalle ja paahteelle. Kaupunkivihreän lisääminen kävelypainotteisille kaduille tasaa pienilmastoa, tekee kaduilla liikkumisesta miellyttävämpää ympärivuotisesti ja eri säätiloissa.

### Kävelyn turvallisuus ja esteettömyys paranee

Kävelypainotteisten katujen suunnitteluratkaisut alentavat autoliikenteen ajonopeuksia. Tämä vähentää onnettomuuksien todennäköisyyttä ja vakavuutta sekä lisää kävelijöiden turvallisuutta. Alhaiset nopeudet myös parantavat autojen ja kävelijöiden välistä vuorovaikutusta ja lisäävät sitä kautta liikenneturvallisuutta ja riskitilanteet on helpompi ennakoida etukäteen.

Kadun ylittäminen helpottuu ja on turvallisempaa, kun ylitettävä matka lyhenee ajoratojen kaventuessa.

Jalankululle on enemmän tilaa käytössä, mikä tekee kävelystä helpompaa ja esteettömämpää. Turvallisemmat pyöräilyolosuhteet ajoradalla ja jalkakäytävän ajoradasta poikkeava materiaali vähentävät jalkakäytävällä pyöräilyn houkuttelevuutta ja lisäävät kävelyn turvallisuutta ja esteettömyyttä. Joustoalueelle sijoitetut pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintipaikat sekä yritysten mainostelineet parantavat esteettömyyttä.

Älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet tukevat keskustan liikenneympäristön turvallisuutta.

# VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## VAIKUTUKSET PYÖRÄ- JA MIKROLIIKENTEeseen

**Pormestariohjelman:** 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.

**LJS:n tavoite:** Pyöräiliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää pyöräiliikenteen seudullisia pääreittejä. Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat ympärivuotiseen liikkumiseen. Pyörä- ja mikroliikenne on selkeästi eroteltu jalankulusta. Pyöräiliikenteen 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. Keskustassa on riittävästi toimivia ja turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja mikroliikkumiselle.

### Reittien verkosto ja loogisuus sekä ympärivuotisuus

Keskustassa pääreittien kehittäminen lisää pyöräiliikenteen reittien jatkuvuutta, sujuvuutta ja loogisuutta. Keskustan länsiosan pääreittien kehittäminen parantaa yhteyksiä keskustan etelä- ja pohjoisosan välillä.

Ajoradalle sijoitettu pyörä- ja mikroliikenne koko keskustan alueella tekee reiteistä jatkuvia ja sujuvia, kun väylätyyppi jatkuu samana koko alueella eikä puolenvaihtoja tarvita.

Talvikunnossapito on yksinkertaisempaa pyöräiliikenteen sijoituessa ajoradalle. Pyörällä liikkumisen sujuvuus edellyttää kuitenkin laadukasta talvihoitoa keskustan kaduilla. Ajoradalla pyöräliikenne on autoja alttiimpi lumen, jään, sohjon ja polanteiden vaikutuksille.

Elävämpi kaupunkikeskusta tapahtumiseen houkuttelee pyörällä ja mikroliikenteellä kulkijoita, joten niiden määrä voi lisääntyä huomattavasti nykyisestä. Tampereen asiointitutkimuksen mukaan pyöräiliikenteen osuus kokonaiskulutuksesta on suurimmillaan tapahtumissa.

Pyöräiliikenteen tavoiteltava kulkutapaosuus tarkoittaisi pyöräiliikenteen määrän kaksinkertaistamista. Suunnitelma mahdollistaa pyöräilijämäärien kasvun laatutason noston ja pyöräpysäköinnin kehittämisen myötä. Pääreittien kehittäminen lisää pyöräiliikenteen houkuttelevuutta keskustassa ja osaltaan tukee tavoitteen saavuttamista.

### Turvallinen liikkuminen ja pysäköinti keskustassa

Pyörä- ja mikroliikenne erotellaan jalankulusta käytännössä koko keskustan alueella puistossa kulkevia reittejä lukuun ottamatta, mikä parantaa erityisesti jalankulun turvallisuutta ja esteettömyyttä.

Kävelypainotteiset kadut hidastavat ajonopeuksia, mikä lisää pyöräiliikenteen turvallisuutta. Ajoradan jakaessaan auto-, pyörä- ja mikroliikenteen välinen vuorovaikutus lisääntyy, mikä parantaa turvallisuuden tunnetta erityisesti pyörämäärien kasvaessa.

Joustoalueet mahdollistavat pyörien ja mikroliikkumisen pysäköinnin kehittämisen lähellä asiointikohdetta. Eri puolille keskustaa sijoitetuissa keskitetyissä pyöräpysäköintilaitoksissa on turvallista pysäköidä pyörä. Keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen on edellytys keskustan liikkumisen muutoksille kohti kestävämpiä kulkutapoja. Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyörällä tapahtuvaa asiointia.

### Keskeiset huomiot

Talviolosuhteissa pyöräiliikenteen kannalta on keskeistä pitää eniten käytettyjen pyöräiliikenteen reittien ajoradat ajokelpoisina, hyvin kunnossapidettyinä ja polanteettomina. Tämä pätee myös pyöräpysäköinnin talvikunnossapitoon.

Pyöräiliikenteen turvallinen liikkuminen ajoradalla edellyttää autoliikenteen ajonopeuksien sovittamista pyöräiliikenteen nopeuksiin.

Ymmärrys mikroliikenteen paikasta katutilassa edellyttää viestintää ja kampanjoita.



# Liitteet

# LIITE KATUTILAKYSELYN JA - TYÖPAJAN KANNATETUIMMAT VAIHTOEHDOT

## Kyttälä, kävelypainotteinen katu



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Matala reunakivi (3 cm)    Asfaloitu ajorata 4 m    Joustoalue 2,5 m    Kivetty jalkakäytävä 2,5 m

Vaihtoehtoa kannatettiin kyselyvastauksissa viihtyisyyden, turvallisuuden tunteen ja kävelylle osoitetun tilan vuoksi. Työpajassa katuvihreä, turvallisuuden kohentuminen ja pysäköinti joustoalueella nähtiin vaihtoehdon vahvuuksina. Heikkoutena pidettiin mahdollisten terrassien ja baarien määrän kasvun lisäämää levottomuutta ja meluhaittoja.



## Hallituskatu, viherkatu



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Kapea joustoalue 3 m    Kivetty ajorata 4 m    Leveä joustoalue 4,5 m    Kivetty jalkakäytävä 3 m

Kyselyn vastaajat kokivat vaihtoehdon viihtyisäksi katutilaksi, jossa on katuvihreää ja tilaa kaupunkielämälle. Työpajassa pidettiin kadun miellyttävästä ja turvallisesta tunnelmasta ja nähtiin mahdollisuuksia kaupunkielämälle (myyntikojut, tapahtumat ja terassit).

## Kauppakatu, kävelypainotteinen katu



Joustoalue 2 m    Reunakivi 8-10 cm    Kivetty ajorata 4 m    Joustoalue 3 m    Kivetty jalkakäytävä 2 m

Kauppakatu on Keskustorin jatkeena toimiva paraatikatu, jolla on haluttu säilyttää historialliset nupukivet. Kadulle valittiin kävelypainotteinen vaihtoehto, joka on ennen kaikkea viihtyisä. Kyselyyn vastaajat arvostivat lisäksi sen antamaa tilaa kaupunkielämälle ja kävelylle.

## Puutarhakatu, erillinen pyörätie

Kyselyvastaajat perustelivat erillistä pyörätien vaihtoehtoa pyöräliikenteen sujuvuudella ja turvallisuudella, viihtyisyydellä sekä toiveella saada pyöräilijät ja sähköpotkulaudat pois jalkakäytäviltä. Työpajassa pyöräkatuvaihtoehtoa perusteltiin tilatehokkuudella ja katuvihreän mahdollistaman mikroilmaston eduilla. Myös pyöräkaistavaihtoehdosta pidettiin, vaikkei se näy lumen alta.



Kivetty jalkakäytävä 3 m    Joustoalue 3,0 m    Asfaloitu ajorata 3,5 m    Erotusalue 0,5 m    Pyörätie 3 m    Joustoalue 2 m

**Kaikkien vaihtoehtojen nykytilavaihtoehtoja** kannattivat kyselyssä eniten keskustassa autoilevat, yrittäjät ja yli 55-vuotiaat vastaajat. Nykytilaa perusteltiin autoilun sujuvuudella ja toimivuudella sekä autojen kadunvarsipysäköintipaikoilla.