

TAMPERE.
FINLAND

Tampella

KESKUSTAN

JOUKKOLIIKENNETERMINAALIT

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman
taustaselvitys 2023

Esipuhe

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS) päivitetään vuonna 2023. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkastellaan kaikkia kulkumuotoja, laaditaan keskustan liikennejärjestelmän kehittämisvisio ja toteutuspolku tavoitevuoteen 2030. Tarkastelu keskustan joukkoliikenneterminaalien mahdollisista sijainneista on laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelman taustaselvitykseksi.

Taustaselvityksen ovat koostaneet Katja Seimelä, Timo Seimelä ja Hanna Reuterhorn liikennejärjestelmän suunnittelu –yksiköstä sekä Juha-Pekka Häyrynen ja Petri Hakala joukkoliikenneyksiköstä. Työn sisältöä on käsitelty liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmässä ja keskusteluun ovat osallistuneet edellisten lisäksi myös Ari Vandell liikennejärjestelmän suunnittelu –yksiköstä, Iina Laakkonen asemakaavoituksesta, Dani Kulonpää yleiskaavoituksesta, Mirjam Larinkari viheralueet ja hulevedet –yksiköstä sekä Minna Seppänen strateginen hankekehitys –yksiköstä.

Tampereella 1.10.2023



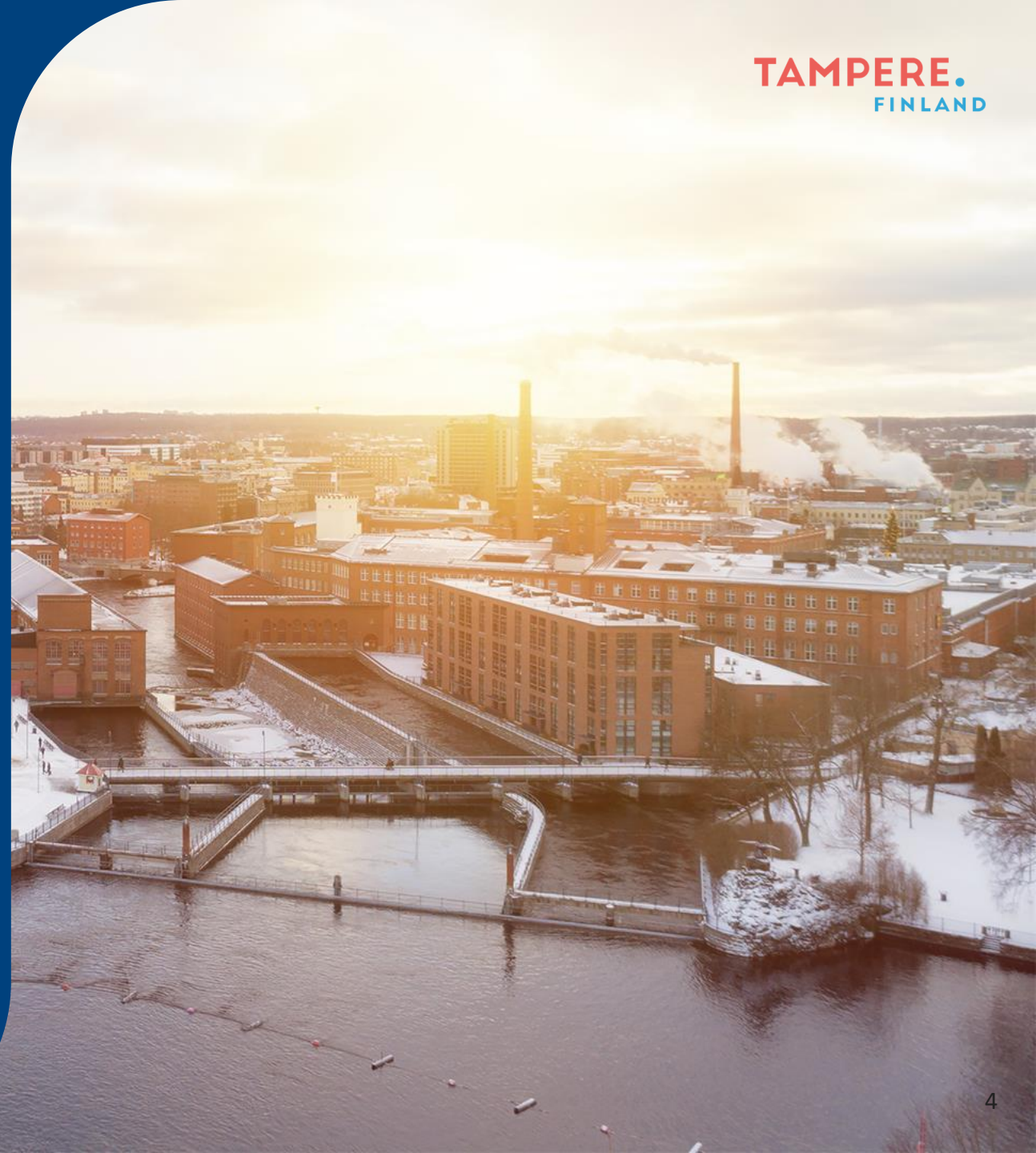
Sisältö

1. Lähtökohdat
2. Vaihtoehdot
3. Ehdotukset jatkosuunnitteluun

Kuva: Visit Tampere / Laura Vanzo

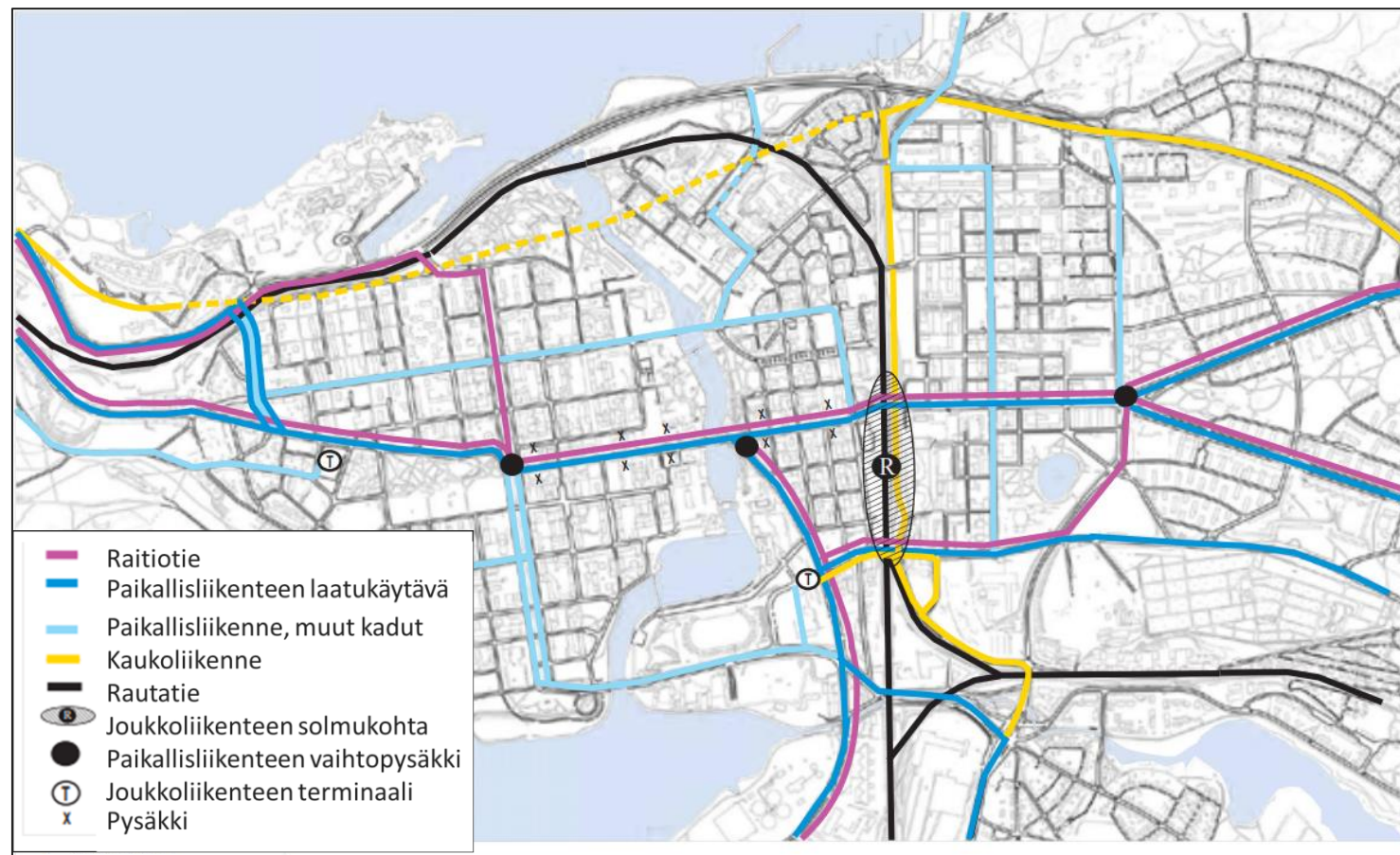
1. Lähtökohdat

- Takli 2013
- Keskustorin visiotyö
- Nykytila 2023
- Bussiliikenteen reitistö ja vaihtopysäkit
- Keskustorin käyttö bussiliikenteessä
- Keskustorille päättyvän bussiliikenteen muutos



Lähtökohdat: Takli 2013

Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelmassa (Takli 2013) keskustan joukkoliikenneterminaaleja on osoitettu linja-autoasemalle ja Pyyrikintorille. Taklin mukaan rautatieasemaa kehitetään raideliikenteen ja kaukobussiliikenteen yhdistävänä matkakeskukseksi. Paikallisjoukkoliikenteen solmukohtia on osoitettu Koskipuistoon ja Hämeenpuistoon. Takli on hyväksytty kaupunginhallituksessa.



Lähtökohdat: Keskustorin visiotyö

Keskustorin kehittämisestä laadittiin visiotyö vuonna 2018. Vision lähtökohtana oli oletus, että bussiliikenne poistuu raitiotien myötä kokonaan Hämeenkadulta ja Keskustorin terminaalialue jää tarpeettomaksi. Siitä lähtökohdasta Keskustoria pyrittäisiin vision mukaan kehittämään liikennealueesta ja läpikulusta turvalliseen oleskeluun. Tavoitteena on tarjota ihmisille syy ja keinot saapua sekä ilo viipyä ja viihtyä.

Visiotyössä ideoitiin bussiterminalin poistamista ja Jugendtorin hyödyntämistä esimerkiksi ravintola-, kahvila- ja terassialueena. Jugendtoria olisi mahdollista hyödyntää myös rakenteelliseen pyöräpysäköintiin. Keskustorin visiotyötä ei ole virallisesti hyväksytty.

Visiotyön jälkeen bussiliikenteen määrä Hämeenkadulla ja tarve Keskustorin terminaalille on tarkentunut. Rakennusten ja toritilan yhteentoimivuus on edelleen tavoiteltavaa, ja kahvila-ravintola –keskittymä sopii keskustan ytimen tavoitteisiin. Liikenne- ja muut palvelut voivat kehittyä toisiaan tukien.

2026-2030

Kunkun parkki valmistuu aikajakson aikana. Bussikatokset poistuvat Jugendtorilta, mikä mahdollistaa maanpäällisen pysäköinnin poistamisen sekä Keskustorin kaupunkitilojen, ympäröivien kortteleiden ja koko läntisen keskustan elinvoimaisuuden kehittämisen.

Keskustorin visiotyöstä seuraava kehitys

- » Bussikatokset poistuvat Jugendtorilta ja bussien ajantasaus tapahtuu muualla. Jugendtorista elävä terassialue, jonka keskellä mahdollista täydennysrakentamista Kunkun parkin hissikuilun yhteydessä.
- » Portaita ja hissejä Kunkun parkista Keskustorille, teatterin laajennusosan yhteyteen sekä suoraan ympäröiviin kortteleihin Hämeenkadulla
- » Frenckellin kivijalat kulttuuri- ja ravintolatilana tai vapaa-ajan tilana
- » Frenckellin ajorampin päälle ja/tai Molinin tontille varaus kevyelle, paviljonkimaiselle täydennysrakentamiselle aktiivisine kattopintoineen
- » Uuden virastotalon laajennukset toteutetaan
- » Keskustorilla isoja tapahtumia ja markkinatoimintaa
- » Ympäröiviä kortteleita kehitetään

Muista hankkeista seuraava kehitys

- » Kulttuuripääkaupungin keskuksena Keskustori houkuttelee runsaasti matkailijoita vanhoine korjattuine sekä uusine moderneine rakennuksineen



Lähtökohdat: Nykytila 2023

Tampereen keskustassa on tällä hetkellä kolme bussiliikenteen käyttämää terminaalia: keskustori, linja-autoasema ja Pyynikintori. Keskustori on vain Nysse-liikenteen käytössä, linja-autoasemaa ja Pyynikintoria käyttää myös kauko- ja maakunnallinen bussiliikenne. Kuljettajien taukotilat sijaitsevat linja-autoasemalla. Nysse-liikenteessä on lisäksi merkittäviä vaihtopysäkkejä Sorin aukiolla ja Koskipuistossa.

Terminaalitarkastelun lähtökohdaksi on tunnistettu mahdollisia terminaalipaikkoja käytössä olevien terminaalien lisäksi Pakkahuoneenaukiolla rautatie-asemaan kytkeytyen, Särkänniemen alueella, Sorin aukiolla tai sen ympäristössä sekä Sorin poliisitalon alueella poliisin toimintojen siirtyessä Nekalaan.

Matkahuolto ilmoitti keväällä 2023 lopettavansa pakettien kuljettamisen linja-autoissa, ja linja-autoaseman tiloissa olevat pakettien käsittely- ja noutotoiminnot siirtyvät Sarankulmaan. Parhailtaan käydään keskusteluja matkustajien odotustilojen ja lipunmyynnin tulevaisuudesta. Matkahuollon poistuminen linja-autoaseman piha-alueelta avaa mahdollisuuksia kehittää

linja-autoasemaa nykyistä voimakkaammin Nysse-liikenteen terminaalina.

Tarkastelu rajattiin koskemaan Nysse-liikenteen kannalta parhaiten toimivia ja toisilleen vaihtoehtoisia terminaaleja Pyynikintorilla, keskustorilla ja linja-autoasemalla.

Kauko- ja maakunnallisen bussiliikenteen operaattorit ovat toivoneet kauko- ja maakunnallisen liikenteen terminaalin säilyvän linja-autoasemalla. Särkänniemen ja Pakkahuoneenaukiolle voidaan kehittää pysäkkialueita palvelemaan mm. tilausliikenteen tarpeita.

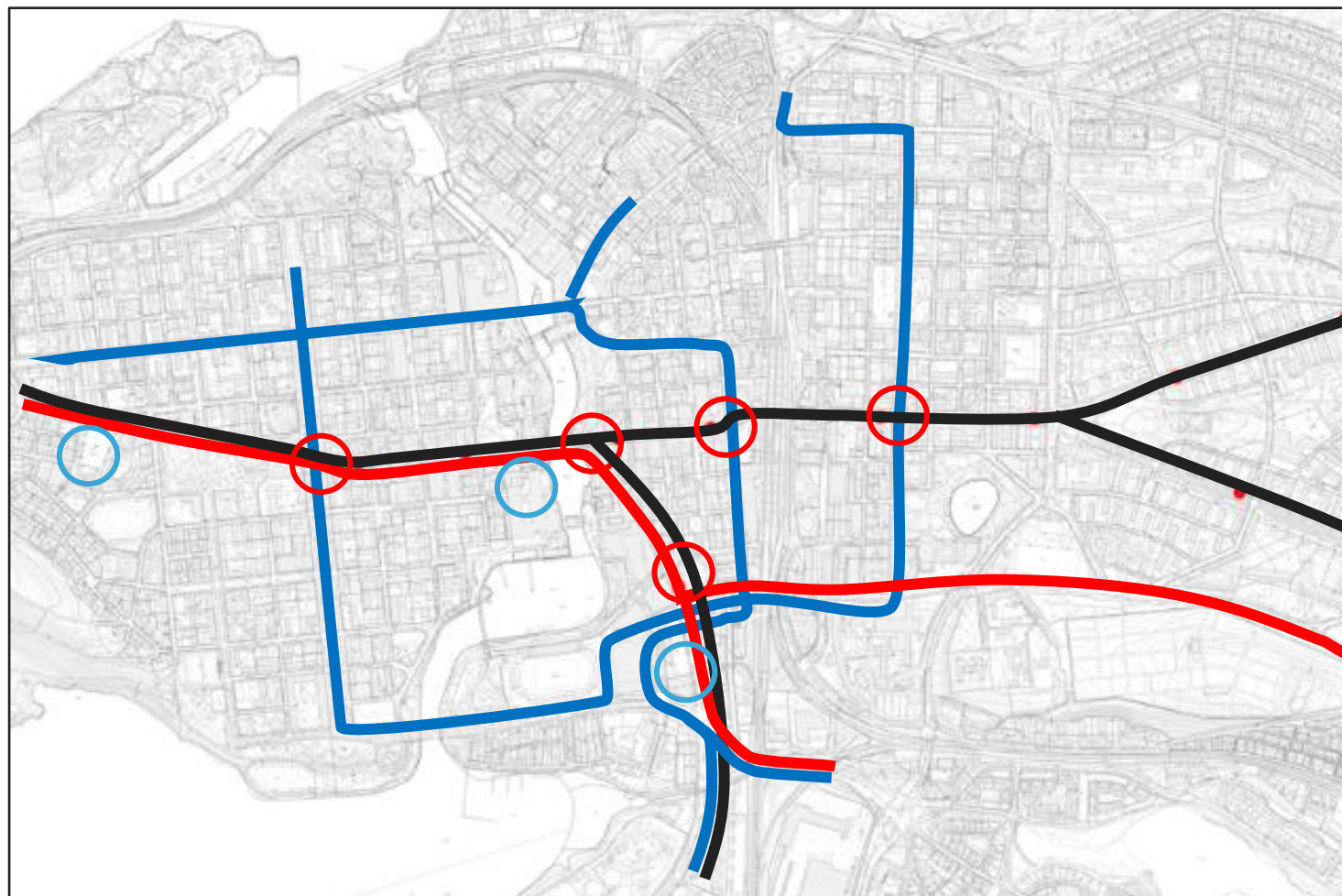
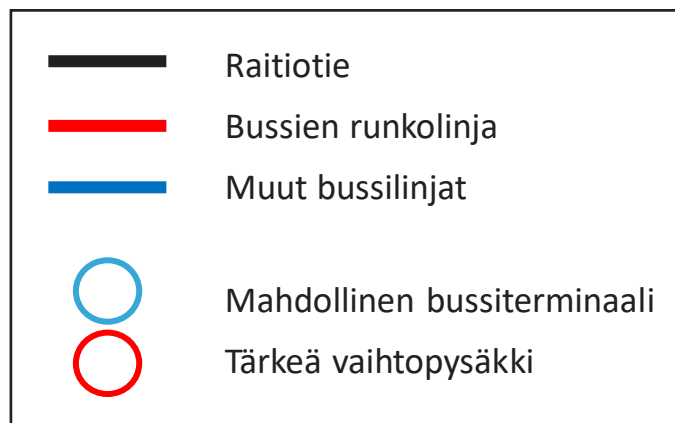


Lähtökohdat

Nysse-liikenteen reitistö ja vaihtopysäkit 2023-

Katuverkolla on turvattava busseille tärkeillä reiteillä sujuvat yhteydet. Keskustan läpi kulkevat runkobussilinjat säilyvät nykyisillä reiteillään, vaikka raitiotiejärjestelmää laajennettaisiin.

Liikenteellisesti haastavin kohta on Hatanpään valtatie ja Vuolteenkadun risteys. Siinä risteävät raitiotie, useita bussilinjoja, keskustan autoliikenteen kehäkatu ja pyöräliikenteen seudullinen pääreitti. Lisäksi alueella on runsaasti jalankulkijoita kaikkiin suuntiin. Risteys ruuhkautuu nykyisin helposti eikä liittymän kapasiteettia ole mahdollista kasvattaa. Lisäksi liittymän läpiajo on Nokia Areenan suurten tapahtumien aikaan rajoitettua. Tämän vuoksi Sorin aukion kehittäminen joukkoliikenneterminaalina ei ole houkuttelevaa.



Lähtökohdat Keskustorin käyttö bussiliikenteessä

Keskustorin pysäkkejä käyttävät nykyään vain Nysse-liikenteen bussit:

- Linjojen päätepysäkinä Jugendtorin terminaali-alue, 35 lähtevää vuoroa tunnissa
- Läpiajoo Hämeenkadun pysäkit Keskustorin kohdalla, 36 vuoroa tunnissa molempiin ajosuuntiin

Hämeenkadun pohjoispuolen pysäkitilaa rajoittaa läpiajaviin linjojen määrän noin 40 vuoroon tunnissa molempiin suuntiin. Bussit täytyy pystyä ajamaan kunnolla pysäkkisyvennyksiin, jotta ne eivät tuki raitin kulkua.

Jugendtorilla olevan terminaalin pysäkkipaikkojen määrä rajoittaa päätepysäkinään Keskustoria käyttävien linjojen määrää. Terminaalista voi tilata ruuhkauttamatta lähteä noin 40 bussivuoroa tunnissa. Terminaali on nyt lähes maksimikapasiteetilla käytössä.

Jugendtoria päätepysäkinä käyttävät bussilinjat eivät pysähdy Hämeenkadun muilla pysäkeillä.

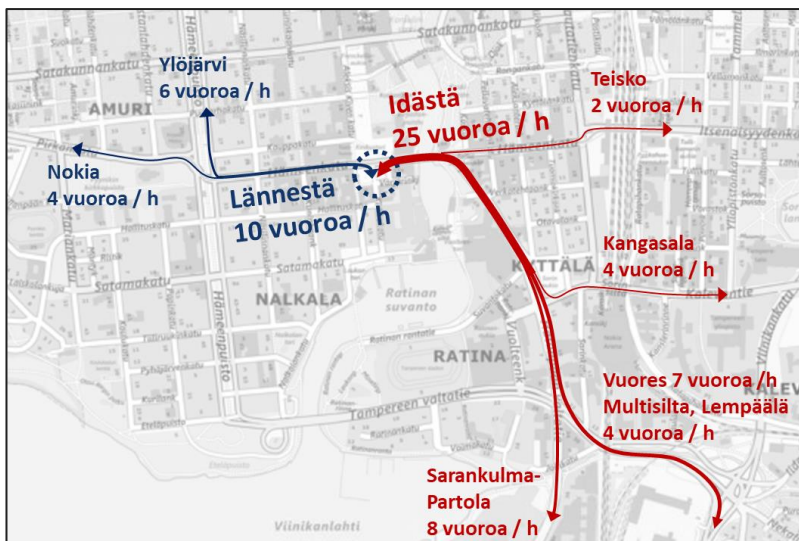


Lähtökohdat

Keskustorille päättyvän bussiliikenteen muutos

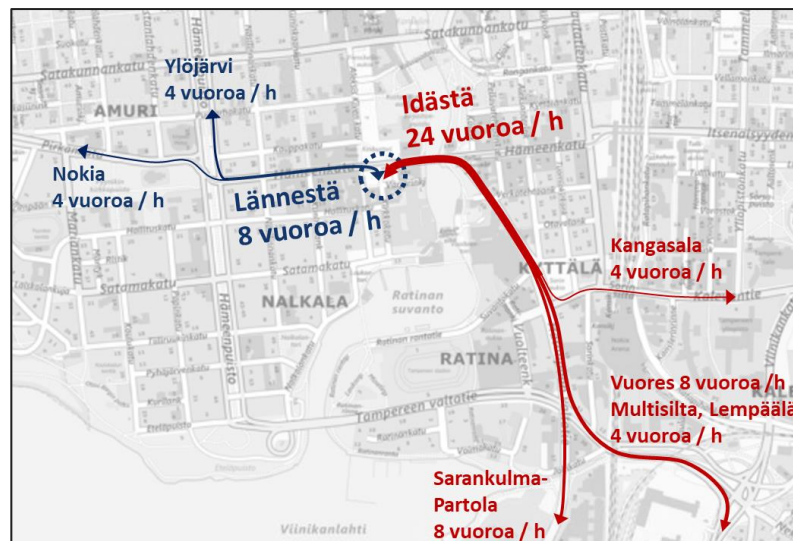
Syksy 2023

- 35 lähtevää vuoroa / h
- 6+1 laituripaikkaa



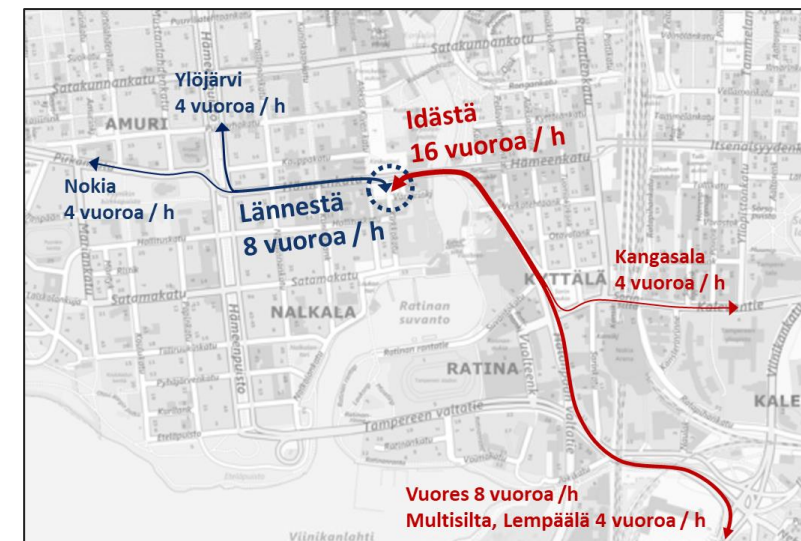
Kevät 2025

- 32 lähtevää vuoroa / h
- 6+1 laituripaikkaa
- Ylöjärven bussiliikennettä siirretään liitynnäksi ratikkaan Hiedanrannassa
- Teiskon bussiliikenne siirretään Sorin aukiolle



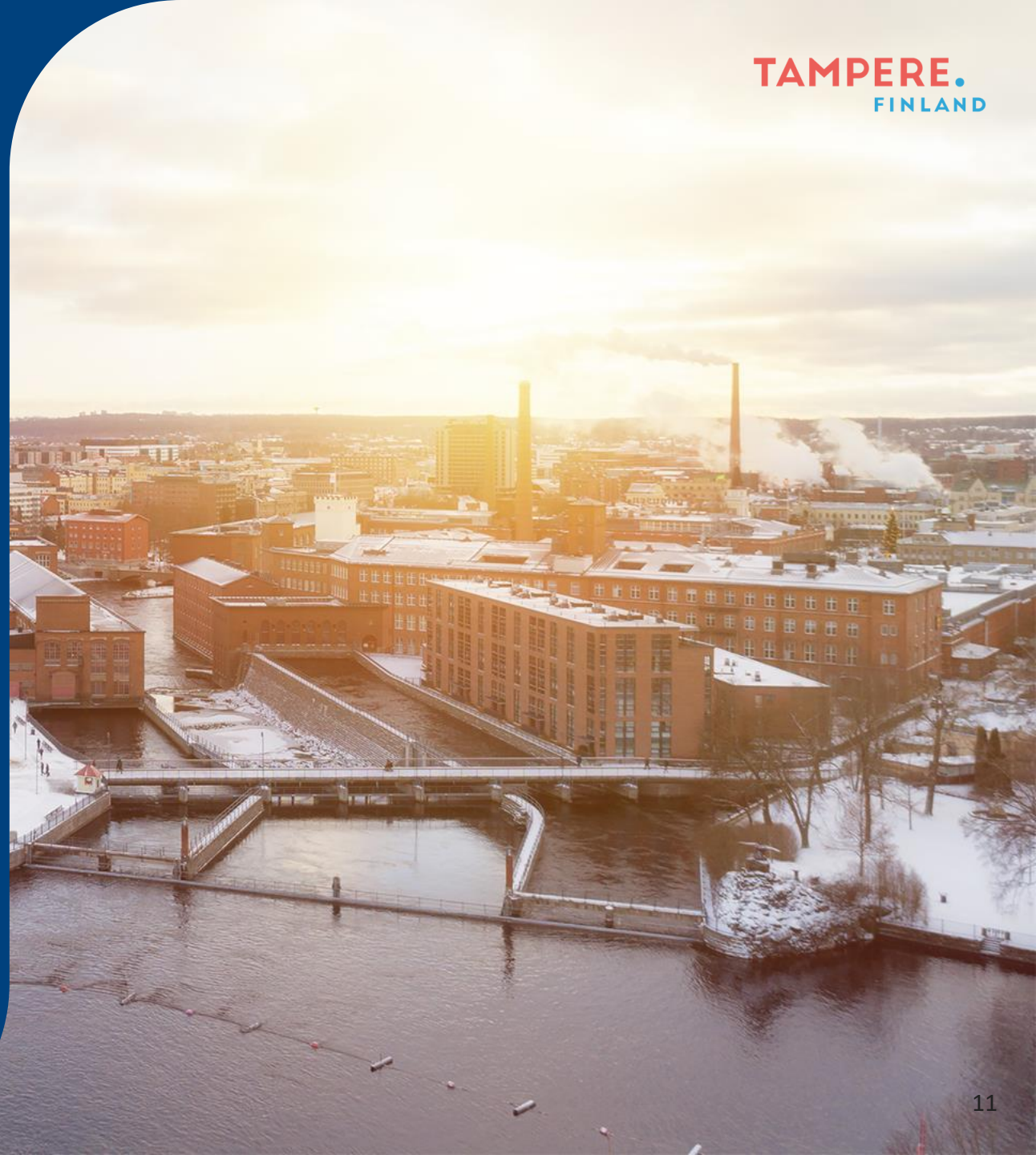
Syksy 2029

- 24 lähtevää vuoroa/h
- 4-5 +1 laituripaikkaa
- Partola-Sarankulma bussiliikenne korvattu ratikalla



2. Vaihtoehdot

- VE1: Keskustori säilyy Nysse-liikenteen pääterminaalina
- VE2: Keskustorin terminaali-alue muutetaan kokonaan muuhun käyttöön
- VE3: Keskustorin laituri-alueen pienentäminen



Terminaalivaihtoehtojen aiheuttamat muutokset

Muutosalue	VE1: Keskustori säilyy pääterminaalina	VE2: Keskustorin terminaalialue kokonaan muuhun käyttöön	VE3: Keskustorin laiturialueen pienentäminen	
Keskustori	Keskustori säilyy nykyisellään	Keskustorilta poistuvat kaikki bussiliikennetoiminnot ja tila vapautuu muuhun käyttöön	Keskustorin eteläreunasta poistetaan laiturilaitureita. Vapautuva tila mahdollistaa esim. taksitoimintojen ja pyöräpysäköinnin kehittämisen tai Värjörinkujan kehittämisen kävelykaduksi Kirkkokadusta itään.	
Pyynikintori	Pyynikintorin torialueelle tarvitaan kaksi pysäkkiä (ei terminaalia)	Pyynikintorin torialueelle tarvitaan viiden laiturin terminaali ja kuljettajien taukotilat	Jokainen Keskustorilta poistuva laituripaikka edellyttää lisälaituripaikkaa joko Pyynikintorin torialueelle tai linja-autoasemalle.	
Linja-autoasema	Linja-autoasema nykyisellään tai kehitettynä lisää laitureita	Linja-autoasemalle tarvitaan lisää laituripaikkoja Matkahuollon alueelle (tai joku muu lisäkapasiteettiratkaisu Suvantokadun eteläpuolelle)	Jokainen Keskustorilta poistuva laituripaikka edellyttää lisälaituripaikkaa joko Pyynikintorin torialueelle tai linja-autoasemalle.	
Hämeenkadun bussipysäkit	Ei muutostarvetta	Hämeenkatua ajavan bussiliikenteen määrä ja Hämeenkadun pysäkkien käyttö lisääntyy Keskustorin ohi jatkavien linjojen vuoksi. Hämeenkadun pysäkkikapasiteettia on lisättävä.	Hämeenkatua ajavan bussiliikenteen määrä ja Hämeenkadun pysäkkien käyttö lisääntyy Keskustorin ohi jatkavien linjojen vuoksi. Tarkasteltava pysäkkikapasiteetin riittävyttä.	
Keskustorin liittymät	Keskustorin liittymät Hämeenkadulle säilyvät	Liittymien tarve riippuu taksiaseman jatkosta Keskustorilla	Keskustorin liittymät Hämeenkadulle säilyvät	
		VE2A: Myös taksiasema poistuu, jolloin voidaan poistaa molemmat liittymät Hämeenkadulle.		VE2B: Taksiasema jää, mutta siirtyy itäreunaan. Itäisempi liittymä jää ja läntisempi liittymä voidaan poistaa.
Liittymien vaikutus Keskustorin kohdalla oleviin bussipysäkkeihin	Molemmat eteläpuolen bussipysäkit jäävät liian lyhyeksi	Molemmat eteläpuolen bussipysäkit voidaan pidentää	Läntinen bussipysäkki voidaan pidentää	Molemmat eteläpuolen bussipysäkit jäävät liian lyhyeksi

3. Ehdotukset jatkosuunnitteluun

1. Säilytetään keskustori joukkoliikenneterminaalina. Raitiotiejärjestelmän laajentuessa ja keskustaan päättyvien Nysse-liikenteen bussilinjojen määrän vähentyessä voidaan tarkastella terminaali-alueen laituritarvetta tarkemmin. Mikäli bussiliikenne ei tarvitse kaikkia nykyisiä laituripaikkoja, eteläisimmän/eteläisimpien laiturien alue voidaan ottaa muuhun käyttöön.
2. Kehitetään linja-autoasemaa bussiliikenteen terminaalina. Matkahuollon poistuminen alueelta mahdollistaa laituripaikkojen lisäämisen ja ajoyhteyksien kehittämisen. Linja-autoasema toimii jatkossakin kauko- ja maakunnallisen bussiliikenteen pääterminaalina.
3. Toteutetaan rautatieaseman yhteyteen laadukas pysäkkialue Pakkahuoneenaukiolle. Pakkahuoneenaukiota voidaan käyttää tilausliikenteen, kauko- ja maakunnallisen bussiliikenteen ja junia korvaavien bussien pysäkkinä.



Kuva: Visit Tampere / Laura Vanzo