

Kokousmuistio



-Asia/projekti	TASE 2025: Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämissuunnitelman ja aiesopimusluonnoksen laatiminen
Aihe	Johtoryhmän kokous 5
Päivämäärä ja paikka	Ke 4.3.2009 klo 9.15 Tampereella, Virastotalo, Aleksis Kiven katu 14-16 c, 6.krs
Kokous nro	5
Pöytäkirjan laatija	Juha Jokela
Osallistujat	Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki (pj.) Arja Aalto, Ratahallintokeskus Seppo Heljo, Ylöjärven kaupunki Juha Kuusisto, Oriveden kaupunki Jukka Mäkelä, Kangasalan kunta Päivi Nurminen, kaupunkiseudun kuntayhtymä Mauri Pukkila, Hämeen tiepiiri Antero Saksala, Pirkkalan kunta Olli Viitasaari, Lempäälän kunta Markku Kivari, Strafica Oy Juha Jokela, Ramboll Finland Oy (siht.)
Poissa	Pekka Harstila, Pirkanmaan liitto Risto Murto, Liikenne- ja viestintäministeriö Erkki Paloniemi, Vesilahden kunta Markku Rahikkala, Nokian kaupunki Hanna Kalenoja, TTY
Kopio	Osallistujat Poissaolijat Suunnitteluryhmän jäsenet Juhani Bäckström, Trafix Oy Anniina Kulju, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Seuraava kokous	Johtoryhmä: ke 3.6.2009 klo 9.15 Tampere

Ramboll

PL 718, Pakkahuoneenaukio 2
33101 Tampere

Puhelin: 020 755 6800
Ohivalinta: +358 20 755 6816
Fax: 020 755 6801
juha.jokea@ramboll.fi
www.ramboll.fi

Pvm 11.3.2008
Viite 82118344

Liite 1. Kokouksessa esitellyt kalvot

1. Kokouksen avaus ja asialistan hyväksyminen

Laaksonen avasi kokouksen 9.20. Laaksonen toimii puheenjohtajana ja Jokela sihteerinä.

2. Edellisen kokouksen muistion hyväksyminen

Edellisen kokouksen muistio hyväksyttiin.

3. TASE:n tilannekatsaus

Kivari esitteli TASE-työn tilanteen ja aikataulun. Rakennemallien vaikutusten arviointia on tehty ja ollaan siirtymässä johtopäätöksien tekoon ja tavoitteellisen rakennemallin periaatteiden muodostamiseen.

4. Rakennemallien liikenteellisen vaikutusten arvioinnin tulokset

Kivari esitteli liikenteellisen vaikutusten arvioinnin tuloksia, mm:

- tieverkko on sama kaikissa tutkituissa neljässä rakennemallissa sekä vertailuvaihtoehdossa (uusia investointeja vt9, vt12 ja Tampellan tunneli), koska päätie- ja pääkatuverkon sujuvuus on melko hyvä eikä ruuhkautuminen aiheuta juurikaan kulkutapa-siirtymiä
- tavoitetta "henkilöautoliikenteen kasvu pysäytetään" ei ole pystytty täyttämään tutkituilla ratkaisulla (ei ole tutkittu mm. politiikka- ja tariffimuuttujia). Henkilöautoliikenteen osuus kasvaa kaikissa rakennemallivaihtoehdoissa nykyisestä 59,6 %:sta vuoteen 2030 mennessä noin 62-65 %:iin. Joukkoliikenteen osuutta sen sijaan pystytään kasvattamaan nykyisestä.
- Henkilöautosuorite laskee vuoden 2030 tilanteessa kaikissa rakennemallivaihtoehdoissa vertailuvaihtoehtoon nähden, mikäli joukkoliikenteen kehittämismallivaihtoehdot toteutetaan.
- joukkoliikenteen käyttökustannusten kannalta joukkoliikenteen kehittämismallivaihtoehdoista vain vertailuvaihtoehto ja rakennemalli 2a (lähijunaverkko) ovat alijäämisiä (-1,8...-3,0 M€/v). Rakennemallivaihtoehto 1 (JKI kehittämismallivaihtoehto) ja 2b (katuraitiotie/bussi-joukkoliikennekäytävät) ovat ylijäämältään suurimpia (+11,4...+11,6 M€/v)
- eri rakennemallivaihtoehdot nousevat parhaiksi eri kriteereillä mitattuna:
 - vaihtoehto 1 (tiivistyvä kaupunkiseutu) joukkoliikenteen matka-aika lyhenee eniten, eniten asukkaita jalankulkuvyöhykkeellä, lisää eniten joukkoliikennematkoja, vähentää eniten bussiliikenteen energiankulutusta, alhaisimmat joukkoliikenteen liikennöintikustannukset
 - vaihtoehdossa 2a (lähijunaverkko) lisää eniten kevyen liikenteen matkoja ja kokonaismatkamäärä on suurin
 - vaihtoehdossa 2b (katuraitiotie/bussi-joukkoliikennekäytävät) eniten asukkaita joukkoliikennevyöhykkeellä, lisää eniten joukkoliikennematkoja sekä kevyen liikenteen matkoja yhdistettynä, vähentää eniten henkilöautosuoritetta ja energiankulutusta, tuottaa eniten joukkoliikenteen lippituloja

Jokela esitteli liikenneinvestointien kustannuslaskelman, mm:

- kustannusarvio perustuu yksikkökustannuksiin, aiempiin kustannuslaskelmiin (indeksikorotus +10%) ja on suuntaa antava vaihtoehtojen vertailua varten
- tieinvestoinnit (vt9,vt12,Tampellan tunneli) kaikissa vaihtoehdoissa samat 275 M€, ei sisällä mm. 2-kehää
- bussiliikenteen laatukäytäväinvestoinnit 50 M€ on myös kaikissa vaihtoehdoissa samat
- vaihtoehtojen erot syntyvät raideliikenteen investointikustannuksista, jotka ovat (eivät sisällä mm. järjestelyratapihan siirtoa tai oikorataa):
 - vertailuvaihtoehto 0 M€
 - yhdistelmävaihtoehto 533 M€ (=TASE edellisen vaiheen joukkoliikennejärjestelmäsuositus vertailuvaihtoehdon maankäytöllä)
 - ve 1 (tiivistyvä kaupunkiseutu) 841 M€
 - ve 2a (lähijunaverkko) 848 M€, ei sisällä Oriveden suunnan lisäraidetta (n. 240 M€)
 - ve 2b (katuraitiotie/bussi-joukkoliikennekäytävät) 884 M€
 - ve 3 (monikeskuksinen kaupunkiseutu) 851 M€
- rakennemallivaihtoehtojen liikenneinvestointikustannukset ovat kokonaisuudessaan täten noin 1,2 miljardia euroa

Keskusteltiin mm. seuraavista asioista:

- vaihtoehdot 1 tai 2b ovat liikenteellisten vaikutusten kannalta suositeltavia ja vaiheittain toteutus on näissä helpoin järjestää
- katuraitiotie Hervanta-keskusta-Lielähti sisältyy kaikkiin vaihtoehtoihin ja olisi jo nykytilanteessa mahdollinen
- lähijunaliikenteellä selvitettävä kannattavin liikennöintisuunta
- Työssä tulee hahmotella Pirkanmaalle kokonaisvaltainen liikennejärjestelmävisio pitkällä aikavälillä (vuodelle 2050)
- Nykykäsityksen mukaan Tampellan tunneli ajokunnossa 2015
- vt9 toteutus ajoittuisi vuosille 2015-2025
- vt12 toteutus ongelmallisempi mm. Natura-alueiden johdosta
- 2-kehä selvitys tehtävä, toteutus riippuu mm. maankäytöstä, kannanotot tarkentuvat tavoitteellisen rakennemallin laatimisvaiheessa.

5. Muut asiat

Jatkotoimenpiteenä pyydetään lausunnot rakennemalleista (deadline 30.4.2009), jonka jälkeen seutuhallinto päättää tavoitteellisen rakennemallin linjaukset. Tämän jälkeen alkaa tavoitteellisen rakennemallin liikennejärjestelmäsuunnittelu. Tavoitteena on yhdistää sekä maankäyttö että liikenne aiesopimukseen.

6. Seuraava kokous ja kokouksen päättäminen

Peruutettiin seuraava kokous, joka oli sovittu ke 20.5. Sovittiin seuraavaksi kokousajaksi ke 3.6.2009 klo 9.15. Kokouspaikka vahvistetaan myöhemmin.

Kokous päätettiin 11.30.