

# TASE 2025 - Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Johtoryhmäkokous 5.2.2009

# Asialista

- Kokouksen avaus ja asialistan hyväksyminen
  - Puheenjohtajan valinta (Esa Kotilahti on jäänyt eläkkeelle 1.2.2009)
- Edellisen kokouksen muistio hyväksyminen
- TASE:n tilannekatsaus
  - Joukkoliikenteen seudullisen organisointiselvityksen käynnistyminen
  - Lisäraideselvityksen tulokset
- Rakennemallien liikenteellisen vaikutusten arvioinnin tulokset
- Muut asiat
- Seuraava kokous ja kokoukseen päättäminen



# Vuorovaikutteinen/yhteinen suunnittelu

## 1) Maankäytön sijoitteluperiaatteet yhdessä tavoitteiden pohjalta

⇒ vyöhyke/keskustasaavutettavuusperiaate

## 2) Maankäytön periaatemallit (maankäyttökuvat)

⇒ Alustava joukkoliikennejärjestelmän toimintaperiaate => toimintojen mitoitus

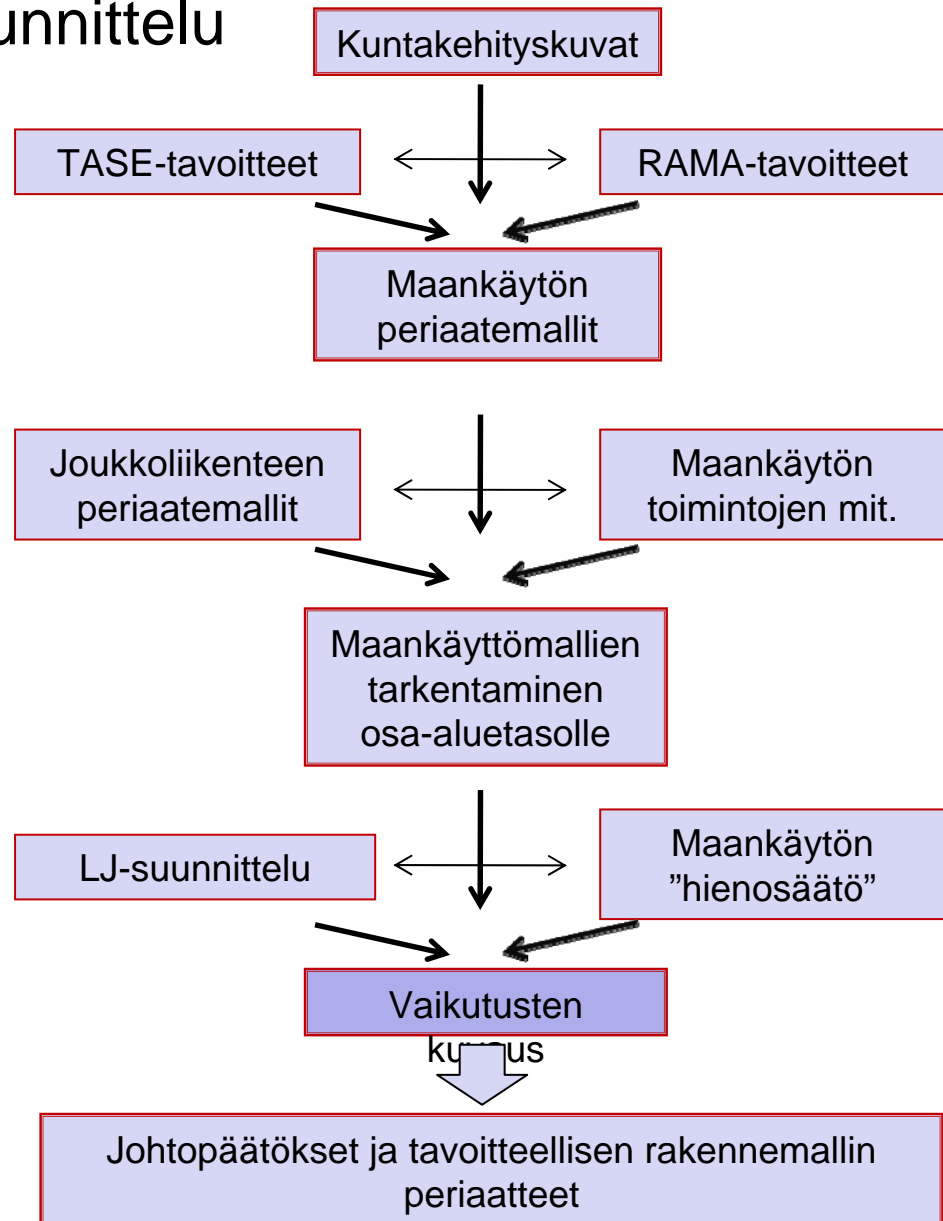
## 3) Maankäyttömallien tarkentaminen osa-alueitasolle

⇒ LJ-suunnittelu (Infra, joukkoliikenteen tarjonta (linjasto, vuoroväli) jne.) => maankäytön hienosäätömahdollisuudet

## 4) Vaikutusten arviointi

⇒ Liikenne ympäristö, jne.

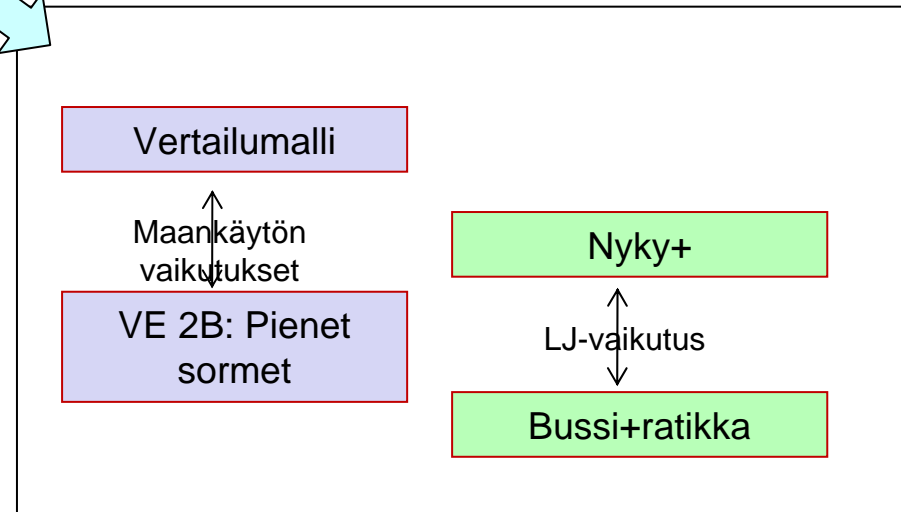
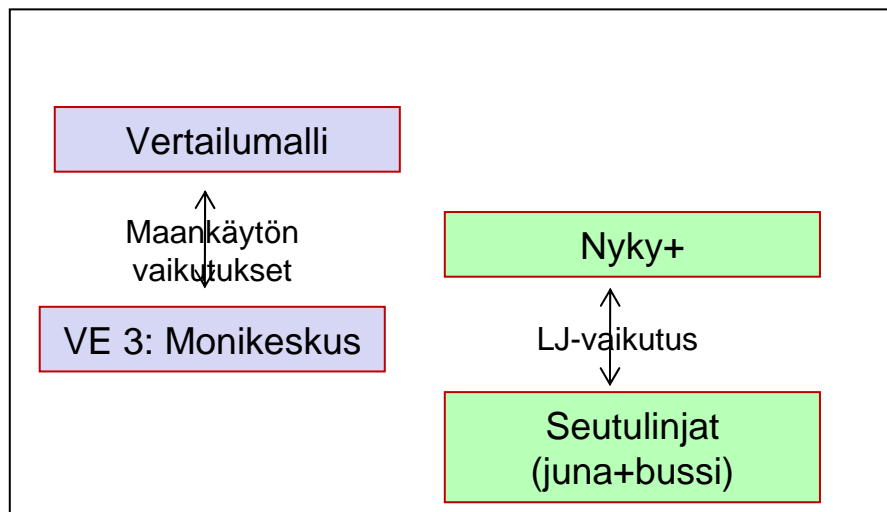
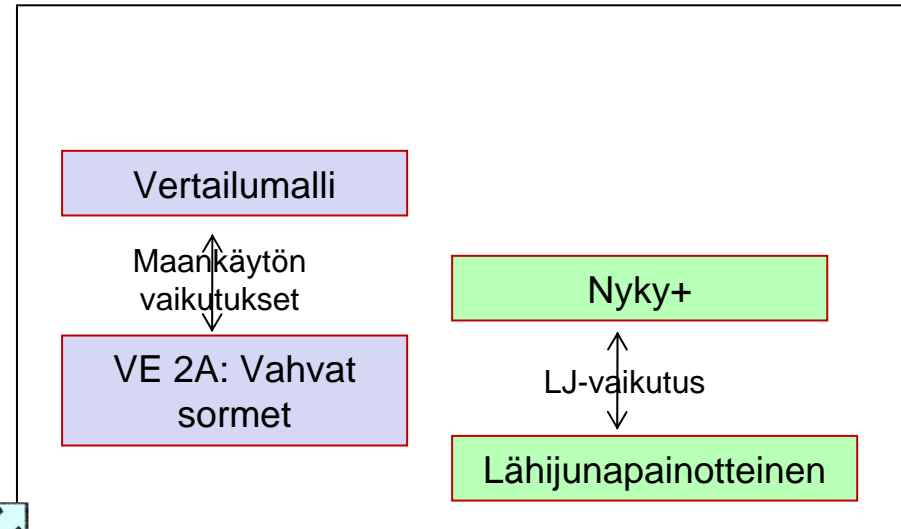
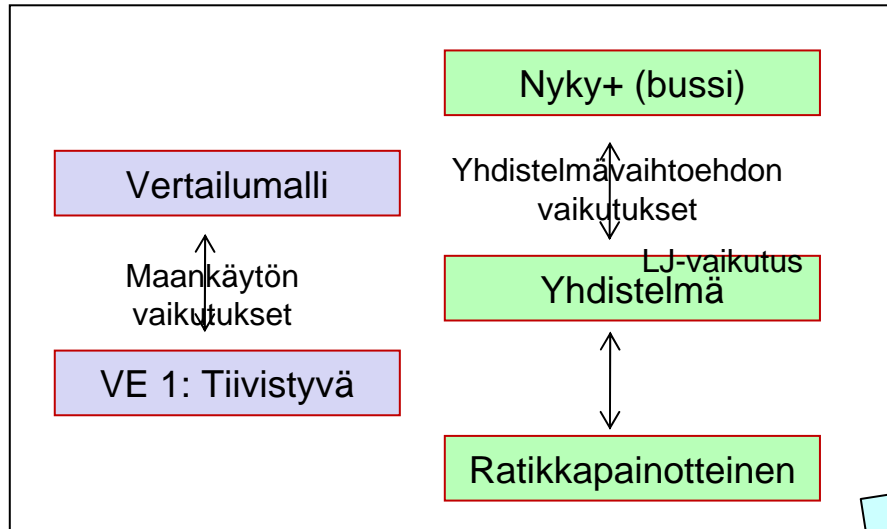
## 5) Johtopäätökset ja valinnat



# Vertailuasetelma ja vertailutiedot

# Vaikutusten arviointiperiaate

# Yhdistelmä ve = "tekninen vertailuve"



# Vaikutusten arvioinnin tulosten esittäminen

- Vertailtu perusennusteen (bussi+) lukuihin
- Matkamäärät
  - Ottaa huomioon maankäytön sijoittumisen liikkumisvyöhykkeille
  - Kulutapamuutokset matkamäärien perusteella
  - Vertailu kulutapatavoitteisiin
- Suoritemuutokset
  - Ottaa huomioon toimintojen sijoittumisen (keskustaetaisyys)
  - Kulutapakohtaiset muutokset
  - Päästöjen laskenta
  - Korostaa eroja jonkin verran suhteessa matkamäärävertailuun
- Olemassaoleva rakenne dominoi tuloksia, paljonko on paljon?
  - Em. tulokset saattavat vaikuttaa maltillisilta
  - => lasketaan pelkän uudelleen sijoittuvan väestön vaikutukset (“vaikutusten vahvistaminen”)
  - => saadaan parempi käsitys maankäyttöä koskevan päätöksenteon merkityksestä
- Poliittikamuuttajat (tariffipolitiikka, pysäköintipolitiikka, tieliikenteen innoittelu) ovat vaihtoehdosta riippumattomia => lasketaanko pelkästään tavoitemallille vai kaikille vaihtoehdoille?

# Liikenteellisten johtopäätösten esittäminen

- Perustuu verkolliseen/kulikutapakohtaiseen analyysiin
  - Tieverkon kuormitus
  - Joukkoliikenteen käyttäjämäärät

=> Luokitellaan rakennemallien maankäytön kehittämisalueet

- Liikennejärjestelmän kannalta hyvät ja haastavat alueet
- Joukkoliikenteen järjestämisen kustannustehokkuuskriteeri

=> Osoitetaan rakennemalleihin liittyvät potentiaaliset kehittämisalueet

- Alueet, jotka tukeutuvat suunniteltuun liikennejärjestelmäratkaisuun
- Alueet, jotka mahdollistavat liikennejärjestelmäratkaisun laajentamisen

=> Lisäävät järjestelmän kustannustehokkuutta

# RAMA/Liikkumisen tapoja uudistetaan

- Joukkoliikennettä ja kevyen liikenteen osuutta lisätään
- Henkilöautoliikenteen kasvu pysäytetään
- Raideliikenteen mahdollisuuksia vahvistetaan
- Joukkoliikenne järjestetään tehokkaasti ja matkaketjut mahdollistetaan
- Logistisesti parhaat alueet varataan suuria tavara- ja ihmisvirtoja edellyttävien toimintojen sijoittumiseen