

TASE 2025 - Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Johtoryhmäkokous 3.6.2009

Asialista

- Kokouksen avaus ja asialistan hyväksyminen
- Edellisen kokouksen muistio hyväksyminen
- Tilannekatsaus
 - TASE+RAMA
 - muut ajankohtaiset asiat
- Rakennemallityön lausunnot
 - Yleistä
 - Liikenteeseen kohdistuvat kannanotot
- Rakennemallityön linjausehdotus
 - Sisältö
 - Käsittely:
 - 12.6. ap kuntajohtajakokous
 - 12.6. ip seutuhallituksen, kunnallishallitusten ja kuntajohtajakokouksen seminaari rakennemallilinjauksista ja joukkoliikenneorganisaatioselvitystyöstä
 - 24.6. seutuhallituksen kokous: sh päättää rakennemallilinjaukset
- Lopputyön ohjelma ja aikataulu
- Seuraava kokous ja kokoukseen päättäminen

Suunnittelun päävaiheet ja aikataulu

Rakennemallityöhön sovitettu aikataulu 27.5.2009																												
Työvaihe	2007					2008						2009																
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Työn käynnistäminen (vuorovaikutussuunn. jne.)	[Gantt bar: 8/2007 - 9/2007]																											
Kehittämistarpeiden syventäminen	[Gantt bar: 9/2007 - 6/2008]																											
Liikenne ja liikenneinfra	[Gantt bar: 9/2007 - 3/2008]																											
Joukkoliikenteen organisoinnin kehittäminen	[Gantt bar: 1/2008 - 6/2008]																											
Rakennemallivaihtoehtojen työstäminen																												
Toteuttaja- ja resurssianalyysi													[Gantt bar: 1/2009 - 2/2009]															
Rakennemallivaihtoehtojen muodostaminen													[Gantt bar: 6/2008 - 10/2008]															
Rakennemallivaihtoehtojen vaikutukset													[Gantt bar: 9/2008 - 2/2009]															
Rakennemallilausekset													[Gantt bar: 3/2009 - 4/2009]															
Tavoitevisio, toimintalinjat ja kärkitehtävät													[Gantt bar: 5/2009 - 11/2009]															
Tavoitemallin vaikutusten arviointi													[Gantt bar: 8/2009 - 10/2009]															
Kehittämishjelman laatiminen																												
Aiesopimusluonnos ja seuranta																												
Raportointi ja painatuksen huolinta																												
Kokoukset (10+6)	x	o		x				o	x			x		o	x			x	x/o			x/o	x	x/o	x	x/o	x	
RAKENNEMALLITYÖ:																												
- Työn aloitus ja ohjelmointi	[Dashed bar: 1/2008 - 2/2008]																											
- Kuntakehityskuvien vertailu ja tavoitteet	[Dashed bar: 2/2008 - 3/2008]																											
- Rakennemallivaihtoehtojen hahmottelu ja arv. Kehikko	[Dashed bar: 3/2008 - 5/2008]																											
- Rakennemallivaihtoehtojen suunnittelu ja vaikutukset	[Dashed bar: 6/2008 - 12/2008]																											
- Rakennemallin linjaukset	[Dashed bar: 4/2009 - 6/2009]																											
- Rakennemalli ja toteuttamisohjelma	[Dashed bar: 5/2009 - 10/2009]																											
- Seutuhallituksen päätöksenteko													[Dashed bar: 1/2010 - 4/2010]															
x = Suunnitteluryhmäkokous													1= Työohjelman ja aikataulun hyväksyminen															
o = Johtoryhmäkokous													2= Tavoitteiden hyväksyminen															
s = Seminaarien ajankohdat													3= Rakennemallin linjaukset															
k = Kuntakierrosten ajankohdat													4= Hyväksyminen ja esitys kuntiin															
t = Tiedotus																												

Vuorovaikutteinen/yhteinen suunnittelu

1) Maankäytön sijoitteluperiaatteet yhdessä tavoitteiden pohjalta

⇒ vyöhyke/keskustasaavutettavuus-periaate

2) Maankäytön periaatemallit (maankäyttökuvat)

⇒ Alustava joukkoliikennejärjestelmän toimintaperiaate => toimintojen mitoitus

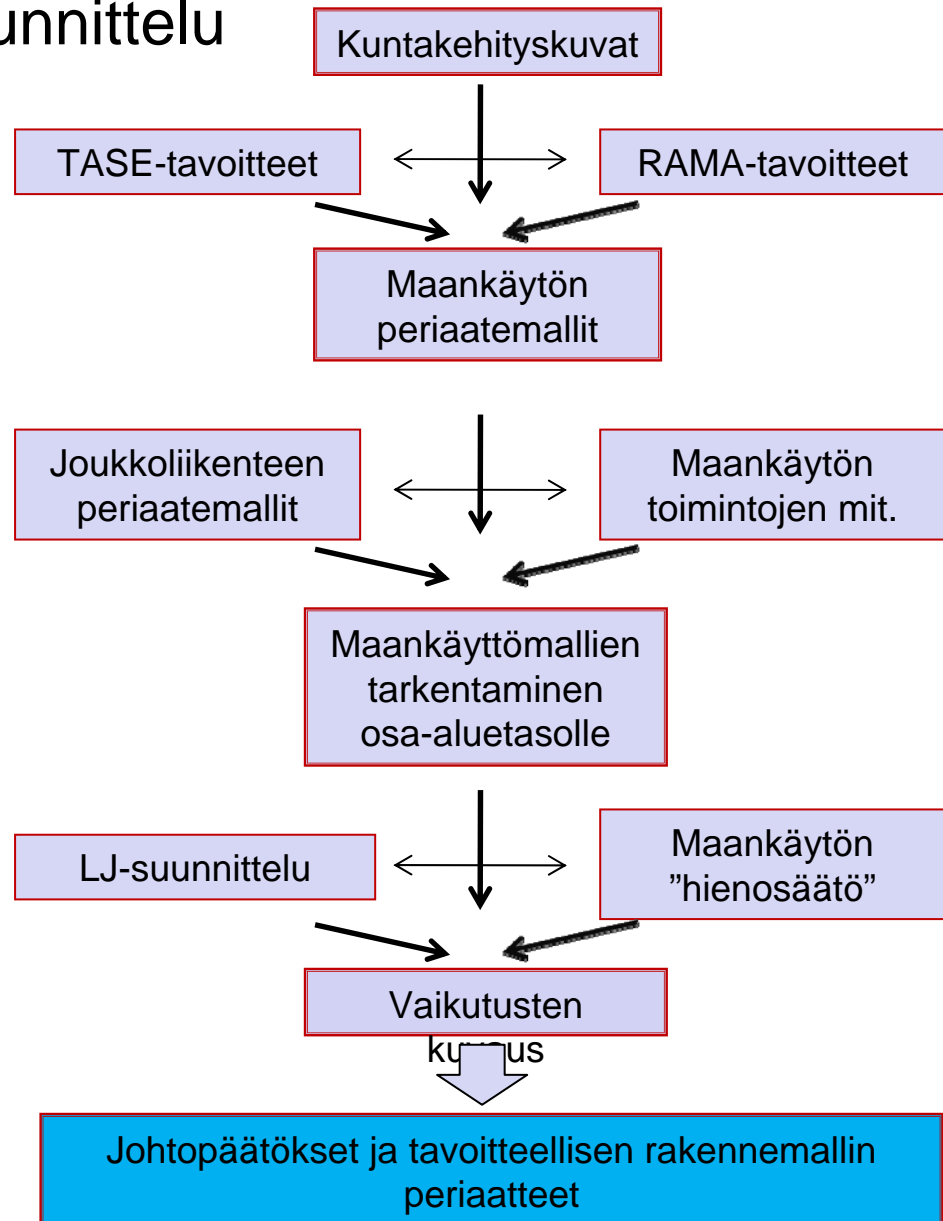
3) Maankäyttömallien tarkentaminen osa-alueitasolle

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

4) Vaikutusten arviointi

⇒ Liikenne ympäristö, jne.

5) Johtopäätökset ja valinnat



TASE 2025 - Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Rakennemallivaihtoehdot, lausuntojen liikennekannanotot

Lausunnot

- Kaikki kunnat: Tampere, Orivesi, Kangasala, Lempäälä, Vesilahti, Nokia, Ylöjärvi, Pirkkala
 - Muut tahot: ympäristöministeriö, Pirkanmaan ymp.keskus, Hämeen tiepiiri, Tampereen kauppakamari, Ratahallintokeskus
 - Pirkanmaan liiton lausuntoluonnos 2.6.2009
 - Suomen kuntaliitto ja LVM (?) eivät lausu
-
- **Lausuntojen perusteella laadittu linjaukset tavoitteelliselle rakennemallille, sen jälkeen eri malleista poimitaan parhaiten ko. linjauksiin sopivia ominaisuuksia.**

Yleistä - kunnat

- Lausuntojen pääkannanotot hyvin linjassa keskenään:
 - Ympäristökunnat korostavat keskuskaupungin roolia seudun menestyksen tekijänä ja haluavat että Tampere ottaa nykyistä suuremman osan kasvusta
 - Tampereen kaupunki valmis ottamaan suuremman osan kasvusta
 - Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen sekä kuntakeskusten vahvistaminen kaikissa tärkeimpiä tavoitteita
 - Liikkumisen tapojen uudistaminen kevytliikenteen ja joukkoliikenteen roolia kasvattamalla lähes kaikille tärkeää
 - **Yhteistyöhön sitoudutaan, rakennemalli ja sen konkreettinen toteuttamisohjelma toteutumisen seurantoineen on erittäin tärkeää**
- Kaupan ratkaisut: maakuntakaavan mukainen vs. Lakalaiva-Lahdesjärvi merkittävin painotusero

Liikennejärjestelmää koskevat kannanotot - Kunnat

- Tampere ja Orivesi: Rantaväylän tunneli ja vt9 ja vt12 moottoriteiksi tärkeää, yht. noin 280 milj.€, valtio mukaan.
- Tampere, Orivesi, Kangasala, Lempäälä, Vesilahti, Nokia, Pirkkala: Bussien laatukäytävät tärkeitä (kehitettävä).
- Tampere ja Pirkkala sekä Kangasala (Lamminrahkaan, mahd. Nurmiin asti), Lempäälä (Vuores): vahvana jkl-muotona katuraitiotie, lightrail
- Tampere: Lähijunaliikennettä lisää käyttöön, vaikka nykyisen rataverkon kapasiteettiongelmiin ja ratavarsien tehottoman olevan maankäytön takia ei saada riittävää liikenteen lisäämistä ilman suuria lisäraidekustannuksia.
- Orivesi, Lempäälä, Nokia ja Ylöjärvi (Ylöjärvi: jkl:een pitäisi perustua mahdollisimman paljon raideliikenteeseen): lähijunaliikennettä lisää käyttöön olevaa raidekapasiteettia hyödyntäen.
- Tampereen ponnet: Lentokentän oikoradan mahdollisuudet huomioidaan ja selvitetään johdinautoliikennemahdollisuudet.
- Lempäälä: Valtio mukaan kaupunkiseudun raideliikenteen kehittämiseen, kuten PKS:lla.
- Kangasala: Jalan kulkemista edistettävä erityisesti keskustoihin ja keskustoissa. Kangasalla lähijunaliikenne ei houkuta.
- Lempäälä ja Pirkkala: Liikkumistarvetta tulee vähentää ja tavoitella henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttämistä.

Kulutusapojen käyttöä koskevat kannanotot - joukkoliikenne

- Kaikki kunnat: Tärkeää.
- Lempäälä: Raideliikenne houkuttelevin.
- Vesilahti: Bussit.
- Nokia, Ylöjärvi ja Pirkkala: Kehätien suunnassa tulee kehittää jkl:ttä palvelemaan työmatkaliikennettä, erityisesti Kolmenkulma huolehdittava.
- Ylöjärvi: Kurun ja Viljakkalan entisten kuntakeskusten ja Ylöjärven kuntakeskuksen väliin jkl-yhteys palveluille.
- **Rakentamista tulee keskittää joukkoliikennekäytävien varsille**
- Tampere, Orivesi, Kangasala, Lempäälä, Ylöjärvi ja Pirkkala
- Lempäälä: Erityisesti kuntakeskuksen aseman lähelle, mutta lähijunaliikennepäätöksen jälkeen myös lähijunaliikenteeseen tukeutuen radan varrelle. Kuitenkin nykyisten jkl-laatukäytävien, kevyen liikenteen reittien ja peruspalveluiden välittömässä tuntumassa asuin- ja työpaikkarakentamisen painopiste.
- Ylöjärvi: Mahdollisuus lähijunaliikenteen asemanseutuihin (asumista, palveluita ja työpaikkoja, asemanseudun kokona 5000-10 000 asukasta) keskustassa ja sen luoteispuolella sekä Mäkkylä-Teivaalassa.
- Pirkkala: Naistenmatkantien varsi 1. vaiheessa linja-autojen laatukäytävä, katuraitiotie kannatettava skenaario. CLX-alueelta jkl-yhteydet Pirkkalan ja Tampereen keskustoihin.

Kulutusapojen käyttöä koskevat kannanotot – Kevytliikenne

- Kevyen liikenteen osuutta tulee kasvattaa, kehittää toimivia jalankulkukaupunkeja, kevyen liikenteen verkostot sujuviksi yms.

Ympäristöhallinto

- Lähijuniin tukeutumisen lisäksi myös muiden joukkoliikennekäytävien kehittäminen on perusteltua joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi.
- Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisin sisältö koskee henkilöautoliikenteen tarpeen vähentämistä taajamissa sekä joukkoliikennettä kehittämällä että yhdyskuntarakennetta eheyttämällä.
- Henkilöautoliikenteen osalta valtakunnalliset tavoitteet edellyttävät kuitenkin vielä voimakkaampaa muutosta nykykehitykseen kuin mitä nyt tavoitteeksi asetettu henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen tuottaa (rakennemallien kasvihuonepäästöt).
- Olemassa olevan rakenteen sisältä, suunniteltujen raideliikenteen sekä linja-autoliikenteen laatukäytävien välittömästä läheisyydestä on tarpeen jatkotyössä tunnistaa muutosvyöhykkeet, joiden maankäyttöä voidaan suunnittelukaudella tehostaa ja muuttaa
- Julkisen liikenteen kehittäminen tulee asettaa myös investointien osalta ensisijaiseen asemaan; joukkoliikenteen kehittäminen voi tuottaa ratkaisuja, joiden kautta kaikkiin rakennemalleihin laskettuja investointitarpeita voidaan vastaavasti vähentää

Väylähallinto

- Valittava rakennemalli ja siihen liittyvä joukkoliikennetarkaisu edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista: Tulee edistää eheän yhdyskuntarakenteen muodostumista sekä luoda mahdollisuuksia käyttää kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä henkilöauton sijaan.
- Tiepiiri pitää perusteltuna lähtökohtana, että seuraavat kaikissa rakennemalleissa mukana olevat hankkeet toteutetaan rakennemallin ohjevuoteen 2030 mennessä: Tampellan tunneli, vt9 ja vt12 parannetaan moottoriteiksi ja bussiliikenteen laatuikäyttötoimenpiteet.
- Älykkään liikenteen ja liikenteen hallinnan merkitys tulee kasvamaan ja uudet keinot ja järjestelmät tulevat tarjoamaan uusia vaikutusmahdollisuuksia asukkaiden liikkumiseen ja elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin.
- Maankäyttö asemien ympäristöissä on kehittynyt monin paikoin sellaiseksi, ettei se tue raideliikenteen kehittämistä.
- Katuraitiotiejärjestelmän kehittäminen Tampereella olisi iso askel kaupungin imagon kehittymisestä entistä urbaanimpaan suuntaan. Järjestelmä palvelisi tamperelaisten liikkumista ja mm. lähijunalla keskustaan tulevien määränpäiden saavuttamista.
- Nykyisellään Tampereen tavararatapiha on toimiva kokonaisuus.

Kauppakamari

- Määrätietoisesti toteuttamalla saadaan tehtyä hyvät joukkoliikennekäytävät, joissa liikennöi linja-autot. Myöhemmin käytävärakenne mahdollistaa osin kiskoliikenteelle perustuvan ratkaisun.
- Esitetyissä joukkoliikennemalleissa on jätetty huomiotta Tampereen läntisen oikoradan tarjoamat mahdollisuudet. Malleissa painottuvat liiaksi Tampereen keskustan liikennejärjestelyt. Tampereen kauppakamari esittää neljättä vaihtoehtoa, joka tukeutuu ensivaiheessa linja-autoliikenteeseen ja myöhemmin Tampereen läntisen oikoradan mahdollistamana lähijunaliikenteeseen. Liikennehankkeiden kärkenä tulee pitää Tampereen läntistä oikorataa.
- Ensisijaisesti kannatettava liikennevaihtoehto on linja-autoliikennettä, jota tuetaan myöhemmin lähijunilla. Tampereen kauppakamari suhtautuu varauksellisesti katuraitiotiehen.

Jatkossa huomioitava

- Jatkotyössä tulee selvittää tarkemmin myös tie- ja katuverkon liikennemääriä, liikennemäärien suhdetta väylien kapasiteettiin sekä tehdä herkkyystarkasteluja eri väylähankkeiden ja maankäytön hankkeiden yhteisvaikutuksista ja ajoituksesta.
- Rakennemallien vaikutuksista mm. joukkoliikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin tulisi tehdä lisätarkasteluja.
- Lähijunaliikenteen verkon tarvetta ja kehittämisen laajuutta sekä vaiheittaista etenemistä tulisi tarkastella jatkotyössä
- Liikennesuoritteiden ja kulkumuotojakaumien eroavuudet tulee tuoda esille kansantajuisemmin.
- **Päästötavoitteisiin tiukempi ote?**
 - Maankäyttö?
 - Hinnoitteluinstrumentit?

Tampereen kaupunkiseudun rakennemalli - Linjaratkaisut

Mara/Tase (2.6.2009)

Suunnittelu-/käsittelyprosessi:

- Seutuhallituksen hyväksymät tavoitteet
- Tavoitteiden mukaiset vaihtoehdot
- Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja vertailu
- Vertailun tulokset
- Kuntien ja viranomaisten lausunnot
- Johtopäätökset palautteesta
- Alueelliset ja sisällölliset painopisteet
- Vaihtoehtoihin liittyvät näkemykset
- Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa huomioitavat näkemykset

Rakennemallin linjaratkaisut

- Kasvu ohjataan keskustoihin
- Elinkeinoja tuetaan
- Liikennejärjestelmää kehitetään
- Viherverkkoa kehitetään
- Toteuttamista ohjataan ja seurataan

Rakennemallin linjaratkaisut; Kasvun ohjaaminen keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille

- Seudullinen maankäyttöratkaisu perustuu olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen, nykyistä infrastruktuuria mahdollisimman hyvin hyödyntävään, taloudelliseen ja palvelujen saavutettavuutta parantavaan malliin.
- **Palvelut, työpaikat ja kauppa ohjataan keskustoihin**
- Kaikki merkittävät maankäyttöratkaisut pyrkivät nykyisten keskustojen vahvistamiseen ja vahvojen joukkoliikennekäytävien syntymiseen.
- Asuinrakentamisen painopiste on selkeästi Tampereen kantakaupungissa ja sen tuntumassa, valtakunnanosakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä vahvistetaan. Tampere ottaa merkittävän osan kaupunkiseudun asumisen monimuotoisesta kasvusta vastuulleen.
- Koko kaupunkiseudulle on tärkeää Tampereen roolin vahvistaminen kaupunkiseudun kasvun veturina. Tampere kehittää keskustaa aktiivisesti elävänä monipuolisen asumisen, kaupan, erityisesti erikoiskaupan keskittymänä, osaamis- ja tietointensiivisten, työpaikkavaltaisten elinkeinojen kasvavana sijoituspaikkana, kulttuurin ja tapahtumien keskuksena sekä seudun käyntikorttina.
- Kuntakeskuksia tiivistetään ja täydennetään monipuolisesti, vahvana tavoitteena kehittää kuntakeskuksia nykyistä parempina ja laadukkaampina kaupan ja palveluiden keskuksina ja lisääntyvän asukaspuhjan ja työpaikkojen painopisteenä. Suunnittelulla edistetään arkielämän sujuvuutta, lähipalveluiden hyvää saavutettavuutta ja joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen roolia asiointissa.
- Suunnittelussa korostetaan maiseman ja kulttuuriympäristön seudullisia ja paikallisia erityispiirteitä.
- **Maankäytön ohjauksella edistetään kestävästä kehitystä ja ilmastonmuutokseen varautumista.**

Rakennemallin linjaratkaisut; Elinkeinojen **kehittäminen**

- **Tutkitaan seudun muutosvyöhykkeitä elinkeinoelämän mahdollisuuksina**
- Erityyppisten elinkeinojen, kuten tietointensiivisten ja kampusvetoisten sekä tuotanto- ja palveluvaltaisten työpaikka-alueiden sijaintistrategia esitetään rakennemallissa.
- Erityisesti huolehditaan Tampereen keskustasijoitusta tarvitsevien yritysten ja klustereiden aluetarpeista.
- **Raskaat ja tilaa vaativat työpaikkatoiminnot keskitetään kehän varsille**
- Rakennemallin toteuttamisohjelmassa jaetaan kuntien vastuut seudullisesti kilpailukykyisen elinkeinoalueiden tonttitarjonnasta.

Rakennemallin linjaratkaisut; Liikennejärjestelmän kehittäminen



- Maankäyttö- ja liikennejärjestelmäratkaisu suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena. Liikennejärjestelmäratkaisu on yhdistelmä vaihtoehtojen 1, 2a ja 2b ratkaisuista.
- Maankäytön ja palvelujen vahvistamisella ja liikennejärjestelmän kehittämisellä edistetään vahvojen kevyen liikenteen vyöhykkeiden muodostumista erityisesti Tampereen keskustassa, aluekeskuksissa ja kuntakeskuksissa, **mikä osaltaan tehostaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.**
- Rakennemallissa määritellään kehitettävät nykyiset ja uudet joukkoliikenteen laatukäytävät ja niihin tukeutuva maankäyttö siten, että joukkoliikennekäytävälle voidaan toteuttaa korkeatasoinen ja kustannustehokas joukkoliikenteen palvelutaso.
- Joukkoliikenteen käyttöosuutta kasvattamaan ja maankäyttöä tukemaan synnytetään seudullinen joukkoliikennejärjestelmän yhdistelmävaihtoehto, joka mahdollistaa lähijunaliikenteen hyödyntämisen sekä modernin ja joustavan katuraitiotieverkon rakentamisen.
- Bussiliikenne on jatkossakin joukkoliikenteen keskeinen liikennemuoto joukkoliikenteen laatukäytävillä.
- Työpaikkojen **ja palvelujen** sijoittamisella ja joukkoliikennereittien suunnittelulla tavoitellaan joukkoliikenteelle mahdollisimman houkuttelevaa roolia työmatka- **ja asiointiliikenteessä** keskustoihin suuntautuvien työmatkojen ohella.
- **Myös kehätien suuntaista joukkoliikennettä kehitetään.**
- Suunnittelussa varaudutaan oikorataa lentokentälle ja huomioidaan oikoradan tuomat vahvuudet lentokenttää ja sen lähialueita kehitettäessä. Lisäksi otetaan huomioon ja hyödynnetään oikoradan vaikutukset tavaraliikenteelle sekä olevan rataverkon kapasiteetin vapautuminen lähijunaliikenteen käyttöön.

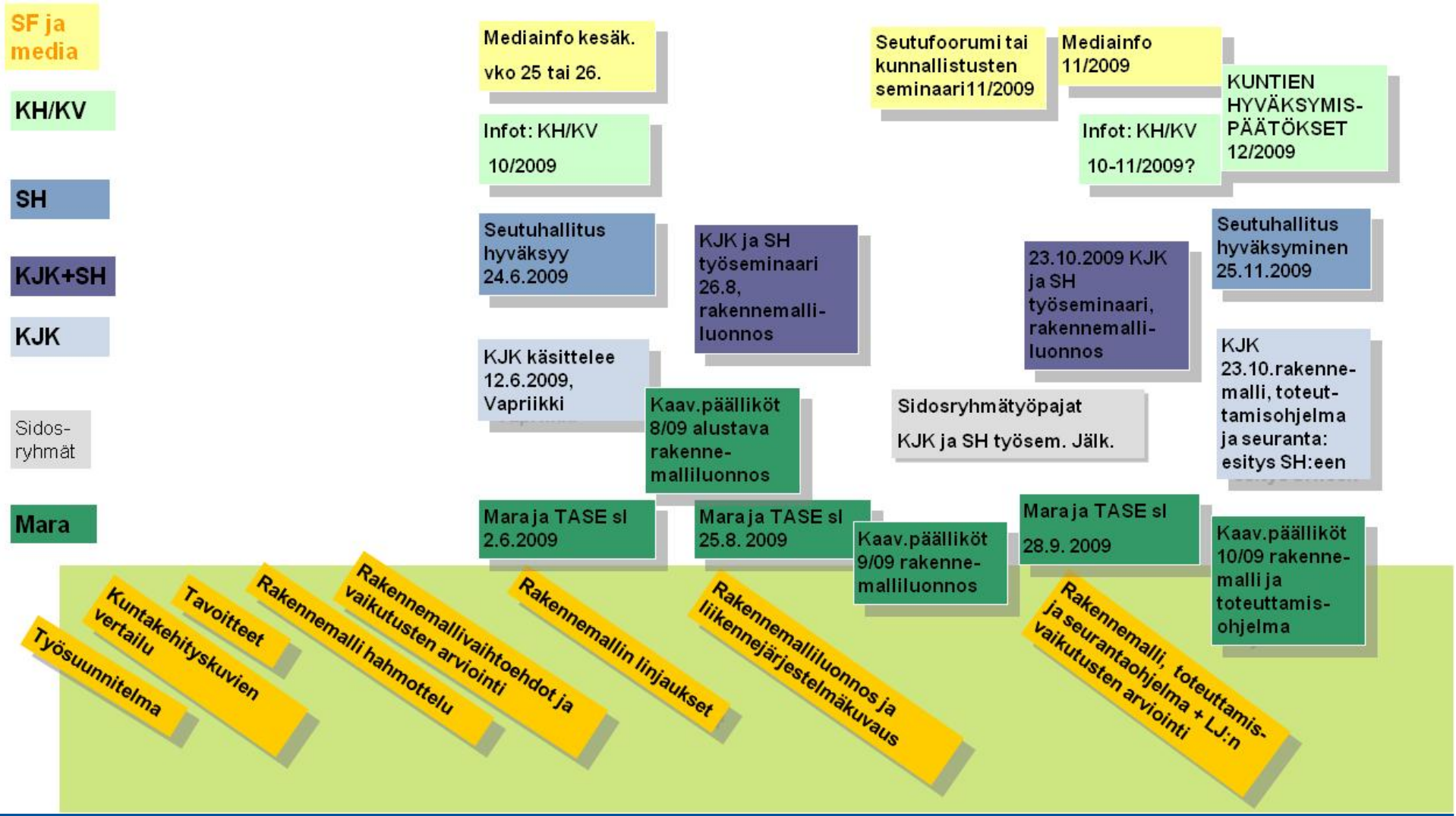
Rakennemallin linjaratkaisut; Viherverkon kehittäminen

- Seudullista viheraluejärjestelmää kehitetään keskeisenä osana yhdyskuntarakennetta.
- Viherverkon arvo elinympäristön laadun parantajana tunnistetaan ja keskeinen huomio pääviherverkon kehittämisessä suunnataan yhdyskuntarakenteen sisäisten vyöhykkeiden jatkuvuuteen, luontoarvojen säilyttämiseen, virkistysalueiden riittävyteen sekä ranta-alueisiin.

Rakennemallin linjaratkaisut; **Seuranta- ja toteuttamisjärjestelmä**

- Rakennemallisuunnitelman lisäksi on erittäin tärkeää laatia rakennemallin konkreettinen toteuttamisohjelma, johon sitoudutaan ja jonka toteutumiselle luodaan edellytykset.
- Toteuttamisohjelmassa määritellään rakennemalliratkaisujen toteuttamistoimenpiteet, toteuttamisen ajoitus sekä -vastuut.
- Toteuttamisohjelmassa otetaan kantaa toteuttamisen seurantaan sekä tunnistetaan toteuttamiseen liittyviä kustannus- ja epävarmuustekijöitä.
- Asumisen osalta kunnat laativat lisäksi sopimuksen, johon kytketään valtio mukaan.
- Liikennejärjestelmän osalta kunnat ja valtio laativat aiesopimuksen, jossa asetetaan kiireellisyysjärjestykseen kehittämistoimet ja kirjataan toteuttamisvastuut.

Tampereen kaupunkiseudun rakennemallityön loppuvaiheet



Jatkotoimenpiteet

- Tavoitemallin ja liikennejärjestelmäratkaisun suunnittelu (kesäkuussa) => SR 25.8
- Liikennejärjestelmätason vaikutustenarviointi (elo-syyskuu) => SR 28.9
- Tavoitejärjestelmä ja toteuttamisohjelma (elo-lokakuu) => OR 10/09
- Toteuttaja- ja resurssianalyysi (syyskuu)
- Aiesopimusluonnoksen valmistelu (syys-marraskuu) => OR 11/09
- Raportointi (loka-joulukuu) => SR/OR 12/09