TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Tampereen kaupunkiseutu

TASE 2025 – Kehittämisohjelma

Tampereen kaupunkiseutu

TASE 2025 – Kehittämisohjelma

Kuntajohtajakokous 30.4.2010

Seutuhallitus 26.5.2010

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

STRAFICA

Tiivistelmä

Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (TASE 2025) päivitysprosessissa on laadittu Tampereen seudun liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisohjelma. Kehittämisohjelmassa on esitetty Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman edellyttämät joukkoliikenteen ja seudun pääväylästön kehittämisen edellyttämät toimenpiteet (suunnittelu, muu edistäminen, investoinnit) sekä muiden kärkiteemojen (keskustojen kehittäminen, kevytliikenteen kehittäminen) edellyttämät edistämistoimenpiteet. Kärkiteemojen osalta yksityiskohtaiset toimenpiteet tarkentuvat rakennesuunnitelman toteutuksen ja resurssien tarkentuessa kuntatasolla. Edistämistoimenpiteiden ja investointihankkeiden ohella kehittämisohjelmassa käsiteltyjä teemoja ovat ns. politiikkatoimenpiteet sekä rakennesuunnitelman ja liikennejärjestelmäratkaisun toteutumista edistävien suunnittelutarpeiden ja yhteistyötarpeiden tunnistaminen.

TASE:n kehittämisohjelmasta ei laadita erillistä liikennejärjestelmäaiesopimusta, vaan kaupunkiseudulla laaditaan ns. MAL-aiesopimus (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne), jossa osapuolina ovat seudun kunnat, Pirkanmaan maakuntaliitto, Pirkanmaan ELY-keskus ja Suomen valtio. Sopimusneuvottelut käynnistyivät vuoden 2010 alussa ja ministeriöt ja kunnat allekirjoittavat sopimuksen syksyllä 2010. Sopimuskäytännön jatkuvuus turvataan syksyllä 2012 laadittavalla MAL-sopimuksen jatkosopimuksella.

Liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden toteuttamista on arvioitu kolmessa toteutusluokassa, joista ainoastaan ensimmäinen luokka on ajoitettu (tavoitteellinen toteutus 2010-2015). Kehittämisohjelman I toteutusluokka palvelee MAL-sopimusprosessia ja toimii perustettavan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän ”toimintasuunnitelman” runkona. Luokissa II ja III sijoittelun perusteena on ollut toimenpiteen tarpeen suhde liikennepolitiikan tavoitteisiin sekä käytettävissä olevien resurssien määrä. Näillä luokilla ei ole tavoitteellista aikatauluun sijoitettua toteutuksen takarajaa.

I toteutusluokka tarkoittaa noin ajalla 2010-2015 toteutettavia tai käynnistettäviä toimenpiteitä. Tällä tarkoitetaan ehdottoman tarpeellisia toimenpiteitä, joista on jo toteutuspäätös tai erittäin suurella varmuudella voidaan tehdä toteutuspäätös ko. ajalla. Nämä toimenpiteet priorisoidaan kaupunkiseudun MAL-aiesopimuksen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäaiesopimuksen valmistelussa.

II toteutusluokka käsittää tarpeellisena pidetyt tai tiedossa olevat hankkeet jotka on tarpeen toteuttaa, mutta joiden rahoitus- tai toteutuspäätöksistä ei vielä ole tietoa. Myös toimenpiteet, joiden toteutus varmuudella ajoittuu vuoden 2015 jälkeen muista syistä kuuluvat tähän luokkaan. Toimenpiteiden ajoitus tarkentuu seurannan yhteydessä.

III toteutusluokka tarkoittaa mahdollisesti tarpeellisia tai pitkällä aikavälillä (myös yli 2030 ulottuvat) tarvittavia toimenpiteitä, joiden toteutustarvetta ei tällä hetkellä varmuudella voida ajoittaa tai osoittaa. Toimenpiteiden tarvetta tulee seurata perustettavan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän taholta. Hankkeisiin on varauduttava ja tarvittaessa niiden toteutusvalmiutta on ryhdyttävä edistämään. Tarpeeseen vaikuttavat suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden, maankäytön ja liikenteen yhteisvaikutukset sekä muun toimintaympäristön kehittyminen. Oleellisia tarpeeseen vaikuttavia tekijöitä ovat erilaiset valtakunnantason tai seudulliset liikennepoliittiset toimenpiteet, jotka mahdollisesti otetaan käyttöön ilmasto- tai muiden tavoitteiden perusteella.

I vaiheen edellyttämien maankäytön kynnys- ja suurten investointien kustannustaso on noin 460 milj. euroa. II ja III vaiheen suurten investointien kustannustaso on noin 785 milj. euroa. Muiden kärkiteemojen tunnistettujen kustannusten suuruusluokka on 135 milj. euroa.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä ... 3
1. Johdanto ... 5
1.1 Liikenteen ja maankäytön yhteinen ratkaisu ... 6
1.2 Kehittämisohjelman toteuttaminen ... 7
2. TASE:n tavoitteet ... 8
3. Toimijoiden resurssit ja toimenpiteiden toteutusluokat ... 9
4. Liikennejärjestelmätyön organisointi ... 11
5. Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen ... 12
5.1 Tavoite ... 12
5.2 Periaate ... 12
5.3 Vaikutukset ... 13
5.4 Lisämahdollisuuksia ... 13
5.5 Maankäytön edistäminen ja kynnysinvestoinnit ... 14
6. Joukkoliikenteen kehittäminen ... 15
6.1 Tavoite ... 15
6.2 Joukkoliikenteen kehittämisen periaate ... 15
6.3 Vaikutukset ... 17
6.4 Lisämahdollisuuksia ... 17
6.5 Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet ... 18
7. Pääväylästön kehittäminen ... 20
7.1 Tavoite ... 20
7.2 Periaate ... 20
7.3 Vaikutukset ... 21
7.4 Lisämahdollisuuksia ... 21
7.5 Pääväylästön kehittämistoimenpiteet ... 22
8. Keskustojen (kunta- ja alakeskukset) kehittäminen ... 23
8.1 Tavoite ... 23
8.2 Periaate ... 23
8.3 Vaikutukset ... 23
8.4 Lisämahdollisuuksia ... 23
8.5 Keskustojen kehittämistoimenpiteet ... 24
9. Kevytliikenne ... 25
9.1 Tavoite ... 25
9.2 Periaate ... 25
9.3 Vaikutukset ... 26
9.4 Lisämahdollisuuksia ... 26
9.5 Kevytliikenteen kehittämistoimenpiteet ... 27
10. Muut liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ... 28
10.1 Tavoite ... 28
10.2 Periaate ... 28
10.3 Vaikutukset ... 28
10.4 Lisämahdollisuuksia ... 28
10.5 Muut liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ... 29

1. Johdanto

Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (TASE) päivitysprosessi käynnistyi vuonna 2005. Työvaiheita ovat olleet liikenteen nykytila Tampereen seudulla -kuvaus (2005) ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja suuntalinjat määrittelevä liikennepoliittinen ohjelma 2005. Ohjelmassa kuvattiin Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisvisio, jossa tavoitteeksi asetettiin henkilöauton käyttöosuuden kasvun taittaminen ja joukkoliikenteen ja kevytliikenteen osuuden kasvattaminen. Joukkoliikennejärjestelmävaihtoehtojen vertailu -selvitys valmistui 2007. Lausunnoissaan alueen toimijat antoivat voimakkaan tukensa raideliikenteeseen tukeutuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämiselle.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelman päivitystyö käynnistyi edellä mainittujen selvitysten pohjalta vuonna 2007. Työn toimeksianto ja tavoitteet määriteltiin seuraavasti:

- Laaditaan hankkeen aikaisemmissa vaiheissa laadittujen selvitysten pohjalta liikennejärjestelmän kehittämisohjelma.
- Tarkastellaan mahdollisuuksia ja tarpeita seudullisen joukkoliikenteen tilaajaorganisaation muodostamiseen.
- Selvitetään myös Tampereen seudulla liikennejärjestelmän toteuttamiseen käytetyt taloudelliset resurssit.
- Työssä on tarkoitus löytää neliporrasperiaatetta noudattaen keinot ja ajoittaa tarvittavat toimenpiteet kaupunkiseudulla hyväksytyn liikennepolitiikan toteuttamiseksi. Suunnitelman aikatähtäys on 20–30 vuotta.
    - *Neliporrasperiaatteessa eri portaille kuuluvat keinot muodostavat kokonaisuuden tavoitteiden saavuttamiseksi. Ensimmäisen portaan keinoilla pyritään vähentämään liikkumistarvetta ja vaikuttamaan kulkutavan valintaan ns. kestävien kulkutapojen, jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen eduksi. Toisella portaalla tehdään toimenpiteitä, joilla voidaan tehostaa nykyisten järjestelmien käyttöä. Kolmannelle portaalle kuuluvat pienet parantamistoimenpiteet ja neljännelle portaalle suuret uudisinvestoinnit. Neliporrasperiaate edellyttää toimijoiden saumatonta yhteistyötä toimenpiteiden yhteensovittamisessa ja resurssien osoittamisessa niille.*

Laaditaan luonnos aiesopimuksesta hankkeen osapuolien välille liikennejärjestelmän lähivuosien hankkeiden toteuttamisesta.

Suunnitteluprosessia päätettiin viivästyttää heti alkuvaiheessa, jotta se voitiin nivoa Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman laatimisaikatauluun. Näin varmistettiin, että seututason maankäyttöratkaisuja voitiin tarkastella saumattomasti yhdessä erilaisten liikennejärjestelmäratkaisujen kanssa. Samalla kehittämisohjelman päivitystyön sisältö harkittiin uudelleen siten, että työssä laadittiin yhteistyössä rakennemallityön kanssa liikennejärjestelmän ja maankäytön periaatemallit ja niihin liittyvät vaikutustarkastelut strategisten liikennetavoitteiden: kulkutapasiirtyminen, liikennesuoritteiden ja liikenteen päästöjen suhteen.

Loppuvuodesta 2007 TASE-hankkeessa laadittiin kaupunkiseudun joukkoliikenteen organisointia hahmottanut esiselvitys, jossa arvioitiin joulukuussa 2009 voimaan astuneen palvelusopimusasetuksen ja henkilöliikennelain uudistuksen merkitystä, vaihtoehtoisten joukkoliikenteen järjestämistapojen etuja ja haittoja liikennejärjestelmänäkökulmasta sekä tunnistettiin etenemispolku kohti joukkoliikenteen seudullista organisointia. Esiselvityksen pohjalta kuntayhtymään nimettiin joukkoliikenteen selvitysmies, joka laati Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneselvityksen.

1.1 Liikenteen ja maankäytön yhteinen ratkaisu

Maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelun avulla rakennemallityössä päädyttiin kaupunkiseutua eheyttävään maankäyttöratkaisuun, joka luo edellytykset voimakkaiden joukkoliikennekäytävien syntymiselle kaupunkiseudun keskusvyöhykkeellä. Maankäyttö luo edellytykset tehokkaan raitiotieliikennejärjestelmän kehittämiselle, seudullisesti bussiliikenteellä ja lähijunaliikenteellä on oma tärkeä roolinsa liikenteen hoitamisessa. Valitun maankäyttömallin myötä on syntynyt ensimmäistä kertaa edellytykset seudun joukkoliikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämislinjauksen tekemiselle rakennesuunnitemassa esitetyn yhdistelmämallin pohjalta.

Maankäytön rakennesuunnitelman ja suunnitellun joukkoliikenneratkaisun myötä on voitu osoittaa henkilöauton käyttöosuuden pieneneminen vertailuvaihtoehtoon nähden, vaikka käyttö lisääntyykin nykytilanteeseen verrattuna. Joukkoliikenteen käyttöosuus lisääntyy merkittävästi käyttökustannusten pienentyessä jonkin verran. Kevytliikenteen käyttöosuus pienenee maankäytön keskittymisestä huolimatta jonkin verran, mikä nostaa voimakkaasti esille tarpeen kevytliikenteen käyttöä edistävien laadullisten toimenpiteiden tunnistamiseen ja toteuttamiseen suunnitelmakaudella.

Rakennesuunnitelmaan kuvatun liikennejärjestelmän keskeiset ratkaisut ovat:

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.

Maankäytön mahdollistaessa riittävän joukkoliikennekysynnän toteutetaan seudullinen raitiotieratkaisu väleillä: Vuores - Hervanta - keskusta - Lielahti - Lentävänniemi, Vuores - Hatanpää - Keskusta, Pirkkala - Hatanpää ja keskusta - Hankkio - Lamminrahka.

Lähijunaliikennetyyppisen junatarjonnan lisääminen nykyisillä rataosuuksilla tehdään liikennekysynnän ja ratakapasiteetin mahdollistamissa puitteissa. Lisäksi varaudutaan ratakapasiteetin lisäykseen ja sen mahdollistamaan tarjonnan kehittämiseen.

Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet on koottu tähän TASE:n kehittämisohjelmaan, jossa on esitetty maankäyttöratkaisun edellyttämät investointitarpeet, joukkoliikenteen sekä seudun pääväylästön kehittämisen edellyttämät toimenpiteet (suunnittelu, muu edistäminen, investoinnit) sekä muiden kärkiteemojen (keskustojen kehittäminen, kevytliikenteen kehittäminen) edellyttämät edistämistoimenpiteet. Kärkiteemojen osalta ei ole esitetty yksityiskohtaisia ”hankelistoja”, vaan tarvittavien toimenpiteiden sisältö tarkentuu rakennesuunnitelman toteutuksen resurssien ja toteutuksen tarkentuessa kuntatasolla. Lisäksi on esitetty muut tiedossa olevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet. Edistämistoimenpiteiden ja investointihankkeiden ohella keskeisiä kehittämisohjelmassa käsiteltyjä teemoja ovat ns. politiikkatoimenpiteet sekä rakennesuunnitelman ja liikennejärjestelmäratkaisun toteutumista edistävien suunnittelutarpeiden ja yhteistyötarpeiden tunnistaminen.

1.2 Kehittämisohjelman toteuttaminen

Liikenteellistä aiesopimusta ei erikseen laadita kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöstä, vaan kaupunkiseudulla laaditaan ns. MAL-aiesopimus (Maankäyttö, asuminen, liikenne), jossa allekirjoittajina ovat seudun kunnat, ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö, valmisteluvaiheeseen osallistuvat edellisten lisäksi Pirkanmaan maakuntaliitto, Pirkanmaan ELY-keskus ja Tampereen seututoimisto. Paras-selonteossa marraskuussa 2009 valtio päätti ottaa kokeilumielessä käyttöön vuoteen 2012 ulottuvan MAL-sopimuksen laatimisen Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen kanssa. Sopimusneuvottelut käynnistyivät vuoden 2010 alussa ja ministeriöt ja kunnat allekirjoittavat sopimuksen syksyllä 2010. Sopimuskäytännön jatkuvuus turvataan syksyllä 2012 laadittavalla MAL-sopimuksen jatkosopimuksella.

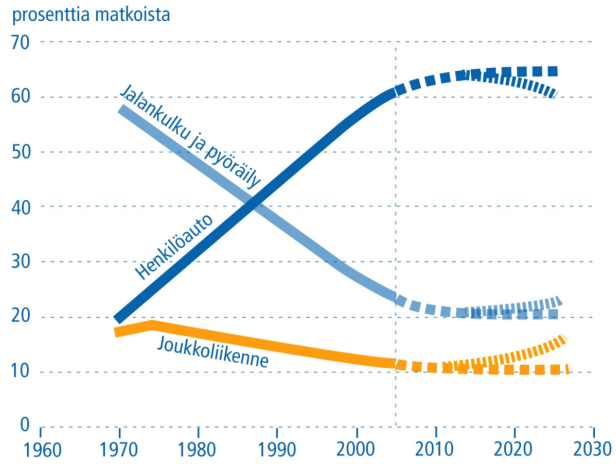
TASE:n kehittämisohjelman I toteutusluokka palvelee MAL-sopimusprosessia ja toimii perustettavan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän toimintasuunnitelman runkona.

TASE:ssa tunnistetut liikenteen I toteutusluokan kehittämistoimenpiteet kirjataan kokonaisuudessaan koko Pirkanmaan maankuntaa koskevaan liikennejärjestelmän aiesopimukseen, joka laaditaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistuessa vuonna 2011. Aiesopimuksessa osoitetaan Tampereen kaupunkiseudun ja muun alueen liikenteen kehittämistoimenpiteet yhtenä kokonaisuutena, jolloin mm. valtion hallinnon toimijoille muodostuu kokonaiskäsitys Pirkanmaan alueen liikenteen kehittämisestä.

2. TASE:n tavoitteet

TASE-työn tavoitteet on kirjattu vuonna 2005 laaditussa liikennepoliittisessa ohjelmassa sekä työn rinnalla laaditussa rakennesuunnitelmassa. Liikennepoliittinen ohjelma linjasi tavoitteet laaja-alaisesti liikenteen näkökulmasta ja rakennesuunnitelmassa kiteytettiin maankäytön kannalta keskeiset liikkumista ja liikennettä koskevat tavoitteet.

Liikennepoliittisen ohjelman keskeinen kannanotto oli Tampereen kaupunkisedun liikenteen visio ja päämäärä, jossa tavoitteeksi asetettiin henkilöautoliikenteen kasvun taittaminen ja jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kääntäminen kasvu-uralle.



Kuva. Tampereen seudun liikenteen kulkutapaosuuksien kehittymistavoite.

Tampereen seudun liikennejärjestelmän kehittämisvisio on määritetty seuraavasti:

”Liikennejärjestelmä toimii tehokkaasti ja laadukkaasti vahvistaen Tampereen kaupunkiseudun asemaa valtakunnan vetovoimaisimpana alueena.”

Vision toteuttamisen tueksi määritettiin seuraavat liikenteelliset päämäärät:

- Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudun sisäisten pääyhteyksien kehittäminen
- Liikennepalvelujen käyttö helpommaksi
- Joukkoliikenne positiiviseen kierteeseen
- Liikennejärjestelmä tehokkaampaan käyttöön
- Elinympäristö turvallisemmaksi ja terveellisemmäksi

Rakennesuunnitelman liikennetavoitteet kirjattiin seuraavasti:

- Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osuuksia lisätään
- Henkilöautoliikenteen osuuden kasvu pysäytetään
- Raideliikenteen hyödyntämisen mahdollisuuksia vahvistetaan
- Joukkoliikenne järjestetään tehokkaasti ja matkaketjuja sujuvoitetaan
- Luodaan mahdollisuuksia liikkumistarpeen vähentämiseen

3. Toimijoiden resurssit ja toimenpiteiden toteutusluokat

Seuraavassa taulukossa on esitetty suuntaa-antava yhteenveto eri toimijoiden liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävissä olevasta rahoituksesta. Kuntien osalta taulukko perustuu kunnista saatuun arvioon rahoituksen suuruudesta, lisäksi taulukossa on esitetty ELY-keskuksen maanteitä koskevien alueellisten investointien tavoitteellinen taso.

Taulukko. Toimijoiden rahoitusresurssit (suuruusluokka) kaudella 2010- 2030.

Osapuoli	Vuositasolla keskimäärin (ei sis. joukkoliikennettä)	Resurssit 2010 -2030 (milj. euroa)
Tampere	25,0	500
Orivesi	0,5	10
Kangasala	3,0	60
Ylöjärvi	3,0	60
Pirkkala	1,5	30
Nokia	3,0	60
Lempäälä	0,5	10
Vesilahti (arvio)	0,2	4
ELY-Keskus (maanteitä koskevien alueellisten investointien tavoitetaso / koko Pirkanmaa)	5,0	100
Yhteensä	41,7	834

Liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden toteuttamista on arvioitu kolmessa toteutusluokassa, joista ainoastaan ensimmäinen luokka on ajoitettu (tavoitteellinen toteutus 2010-2015). Luokissa II ja III sijoittelun perusteena on ollut toimenpiteen tarpeen suhde liikennepolitiikan tavoitteisiin sekä käytettävissä olevien resurssien määrä. Näillä luokilla ei ole tavoitteellista aikatauluun sijoitettua toteutuksen takarajaa.

- **I toteutusluokka tarkoittaa noin ajalla 2010-2015 toteutettavia tai käynnistettäviä toimenpiteitä.** Tällä tarkoitetaan ehdottoman tarpeellisia toimenpiteitä, joista on jo toteutuspäätös tai erittäin suurella varmuudella voidaan tehdä toteutuspäätös ko. ajalla**. Nämä toimenpiteet priorisoidaan kaupunkiseudun mal-aiesopimuksen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäaiesopimuksen valmistelussa.**

- II toteutusluokka: Ehdottoman tarpeellisena pidetyt tai tiedossa olevat hankkeet jotka on tarpeen toteuttaa, mutta joiden rahoitus- tai toteutuspäätöksistä ei ole tietoa. Myös toimenpiteet, joiden toteutus varmuudella ajoittuu vuoden 2015 jälkeen muista syistä. Toimenpiteiden ajoitus tarkentuu seurannan yhteydessä.

- III toteutusluokka tarkoittaa mahdollisesti tarpeellisia tai pitkällä aikavälillä (myös yli 2030 ulottuvat) tarvittavia toimenpiteitä, joiden toteutustarvetta ei tällä hetkellä varmuudella voida ajoittaa tai osoittaa. Näiden toimenpiteiden tarvetta tulee seurata perustettavan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän taholta.

Kehittämisohjelmassa on esitetty myös muita pääväylästön kehittämishankkeita, joiden tarvetta on seurattava suunnitelmakaudella. Hankkeita ei ole esitetty välttämättä toteutettavaksi vuoteen 2030 mennessä, mutta niihin on varauduttava ja tarvittaessa niiden toteutusvalmiutta on ryhdyttävä edistämään. Tarpeen arviointiin vaikuttavat suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden, maankäytön ja liikenteen muun toimintaympäristön kehittyminen ja vaikutukset. Oleellisia tarpeeseen vaikuttavia tekijöitä ovat erilaiset valtakunnantason tai seudulliset liikennepoliittiset toimenpiteet, jotka mahdollisesti otetaan käyttöön ilmasto- tai muiden tavoitteiden perusteella. Keskeinen varautumista edellyttävä kehittämishanke on pääradan lisäraiteiden toteuttaminen, johon kuntien kaavoissa on osoitettava tarvittavat varaukset.

Taulukko. Yhteenveto rahoitustarpeista teemoittain.

Toimenpideluokka	**I luokka (milj. €)**	**II – III luokka (milj. €)**
Maankäytön kehittämisen kynnysinvestoinnit	25	70
Joukkoliikenteen kehittäminen	287	266
Pääväylästön kehittäminen (tiehankkeet)	150	449
Yhteensä	462	785
Keskustojen kehittäminen, kevytliikenteen kehittäminen ja muut kehittämistoimenpiteet / tarkentuu suunnittelun myötä	135 + ?	

4. Liikennejärjestelmätyön organisointi

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön toimijat sopivat liikennejärjestelmätyön pysyvästä toimintamallista. Tavoitteena on, että työ organisoituu ja sille nimetään koordinoiva vastuutaho sekä toimintaresurssit. Toimintatapa on ennakoiva ja tulevaisuutta luotaava.

Koordinoiva taho vastaa toiminnan jatkuvuudesta ja valmistelee perustettavan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän avustuksella liikennejärjestelmätyössä päätettyjen toimenpiteiden ja tavoitteiden edistämisestä. Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä toimii kiinteässä vuorovaikutuksessa seudun maankäyttö- ja rakennetyöryhmän, seudullisen toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen ELY-keskuksen liikenteen vastuualueen ja maakuntaliiton kanssa ja osallistuu niiden toimintaan tarvittaessa liikennejärjestelmäasiantuntijana.

Kehittämisohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistämisen ohella koordinoiva taho vastaa liikenteen ja maankäytön ajankohtaisten asioiden seurannasta ja raportoinnista seudun kunnille ja muille tarpeellisille tahoille, tuottaa määrä-ajoin seurantatietoa tapahtuneesta kehityksestä, valmistelee ja tuottaa aineistoa paikalliseen liikenteen ja maankäytön kehittämiskeskusteluun sekä tuottaa seudun kuntien päättäjille ja asukkaille suunnattuja informaatio- ja valistusaineistoja. Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä osallistuu ja tuottaa tarvittaessa asiantuntijapalvelua niille seudun kunnille, joissa omaa osaamista ei löydy tai jotka muutoin haluavat hyödyntää ryhmän osaamista.

Seudun kunnat ja toimijat voivat halutessaan myöntää seudun liikennejärjestelmätyöryhmälle lausunnonanto-oikeuden liikenne- ja maakäyttösuunnitelmiin.

5. Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen

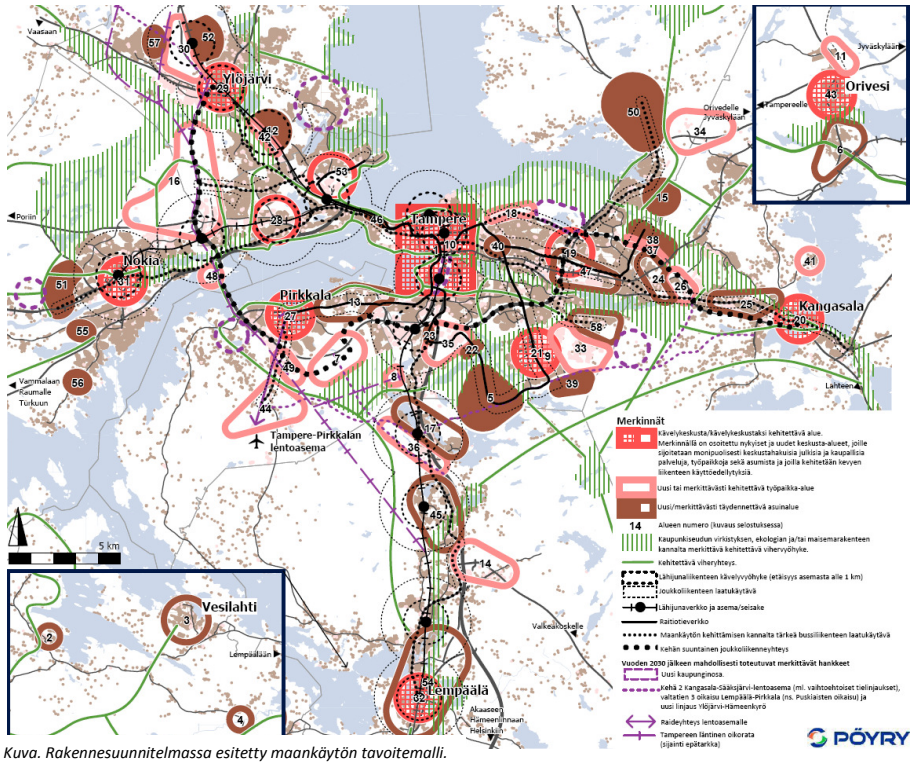
5.1 Tavoite

Liikenteen ja maankäytön yhteissuunnittelun tavoitteena on ollut toisaalta luoda maankäytöllä nykyistä paremmat edellytykset kustannustehokkaan ja korkealaatuisen joukkoliikenteen tuottamiselle, mutta toisaalta myös edesauttaa liikennejärjestelmäratkaisulla ekologisesti ja käyttäjän kannalta kestävän yhdyskuntarakenteen syntymistä Tampereen kaupunkiseudulle.

Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä hyödyntää tehokkaan maankäytön synnyttämän saavutettavuuden parantumisen mahdollistamalla parhaimmillaan autottoman elintavan, mutta synnyttämällä myös luonnollista kevyt- ja joukkoliikenteen kysyntää. Maankäytön kehittämisen yhtenä periaatteena on ollut luoda vahvoja joukkoliikenteen kehittämisvyöhykkeitä ja mahdollistaa siten merkittäviä palvelutasoparannuksia jo rakenteessa asuville nykyisille asukkaille.

5.2 Periaate

Uusi asuminen sijoittuu pääosin joukkoliikennevyöhykkeille, mikä mahdollistaa joukkoliikennejärjestelmän voimakkaan kehittämisen. Kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä pohjautuu bussi-, raitiotie- ja lähijunaliikenteen yhdistelmään. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee, kun joukkoliikennejärjestelmän tarjoama palvelutaso paranee keskeisillä joukkoliikennekäytävillä ja hyvän joukkoliikennetarjonnan alueella asuva väestö lisääntyy.



Kuva. Rakennesuunnitelmassa esitetty maankäytön tavoitemalli.

Maankäyttöratkaisu osoittaa uutta maankäyttöä myös lähijunaliikenteen asemien yhteyteen. Volyymit eivät kuitenkaan ole riittävän suuria parantamaan merkittävästi lähijunaliikenteen järjestämisedellytyksiä. Raideliikenteen merkittävä kehittäminen edellyttää lisäraiteiden toteuttamista, erityisesti pääradalla Tampereelta etelään on tarve nopeassa aikataulussa pystyä määrittämään lisäraiteiden sijainti ja toteuttamistapa, jotta radanvarren maankäytössä voidaan edetä. Suunnitelmassa on varauduttu myös merkittävien valtakunnallisten tieverkon kehittämishankkeiden toteutumiseen.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelmassa on esitetty edistämistoimenpiteiden ohella omana teemakokonaisuutena maankäytön kynnysinvestoinnit, jotka rakennesuunnitelmassa on todettu edellytyksiksi tavoitemallin mukaisen maankäyttömallin toteuttamiselle. **Investoinnit ovat neliporrasajattelussa toimenpiteestä riippuen kolmannen tai neljännen portaan toimenpiteitä, mutta ovat edellytyksenä maankäytön tavoitteiden mukaisten kehittämishankkeiden toteuttamiselle, eli edistävät siten ensimmäisen portaan tavoitteiden toteutumista.**

5.3 Vaikutukset

Maankäyttömallin avulla on pystytty parantamaan oleellisesti tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisedellytyksiä Tampereen kaupunkiseudulla. Väestön kasvuun varaudutaan tiivistämällä ja täydentämällä yhdyskuntarakennetta ja parantamalla sen taloudellisuutta. Nykytrendin mukaiset kasvavan kaupunkiseudun aiheuttamat liikenteen päästöt olisivat n. 46 % ja asuinrakennusten päästöt n. 43 % suuremmat kuin toteutuvan rakennesuunnitelman mukaiset päästöt.

Laadittu malli mahdollistaa raitiotieliikenteen taloudellisen käyttöönoton tärkeimmillä joukkoliikennekäytävillä, toisaalta voidaan ajatella että tehokas joukkoliikenteen palvelutaso ohjaa ja edellyttää maankäytön tehostamista. Maankäytön ja joukkoliikennejärjestelmän yhteisvaikutus joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen on noin 3%-yksikön suuruusluokkaa ja kulkutapaosuus kasvaa 13,5%:sta 16,2 %:iin. Aiemmassa TASE:n joukkoliikennejärjestelmävertailussa, joka tehtiin ns. kiinteällä maankäytöllä, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu oli vain puolet tästä.

Maankäyttömallin johtavana periaatteena on ollut kuntakeskusten ja alakeskusten tiivistäminen ja eheyttäminen, mikä parantaa väistämättä myös kevytliikenteen käyttöedellytyksiä. Keskusten lähipalvelujen hyvä saavutettavuus myös kevytliikenteellä lisää kevytliikenteen käyttöä arkiliikkumisessa. Tämä edellyttää myös, että kevytliikenteen olosuhteet - väylät ja ylläpito - keskusta-alueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä on pystyttävä parantamaan turvalliselle ja houkuttelevalle tasolle.

5.4 Lisämahdollisuuksia

Rakennesuunnitelman toteuttaminen edellyttää aktiivista seurantaa ja oleellista on että seurannan ohella pyritään koko ajan toimimaan aktiivisesti suunnitelmassa esitettyjen suunnitteluperiaatteiden pohjalta.

Toimintaympäristön muutosten tai aktiivisten toimenpiteiden perusteella voidaan pyrkiä löytämään uusia esitettyihin joukkoliikennekäytäviin tukeutuvia maankäytön kehittämisalueita tai tarkemman suunnittelun edetessä voidaan toteuttaa maankäyttö suunnitelmassa esitettyä tehokkaammin, jolloin voidaan vahvistaa edelleen joukkoliikenteen käyttöedellytyksiä. Noin 4 000 – 5 000 asukkaan lisäys joukkoliikennekäytävään tai sen välittömälle jatkolle lisää joukkoliikenteen kulkutapaosuutta noin 0,5 %, jos lisämaankäyttö voidaan siirtää alueelta/alueilta, jotka rakennesuunnitelmassa sijoittuvat yhdyskuntarakenteen reunavyöhykkeille tai irralleen nykyrakenteesta.

5.5 Maankäytön edistäminen ja kynnysinvestoinnit

Nro	Toimenpide	Kunnat	Suunnitelma-valmius	Tot. luokka	Kust. arvio
SUUNNITTELU JA MUU EDISTÄMINEN					
-	MAL-aiesopimusmenettelyn käyttöönotto (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne)	Kaupunkiseutu, valtio	Rakennesuunnitelma ja tot. ohjelma	I	
-	Pääradan lisäraiteiden maankäyttövaraus Tampereelta etelään	Tampere, Lempäälä, Liikennevirasto	suunnittelutarve	I	
-	Maankäytön rakennesuunnitelman toteuttaminen (kaavojen päivittäminen / uudistaminen)	Kaupunkiseutu	Rakennesuunnitelma ja tot. ohjelma	I-III	
MAANKÄYTÖN KYNNYSINVESTOINNIT					
24	(18) TAYS / Teiskontien liittymä*	Tampere	vt12 ts 2009	I	10,0
54	(11) Oripohjan alue / Radan alikulut	Orivesi	Yleissuunnitelma käynnistymässä	I-II	2,4
55	(12) Mäkkylä-Teivaala / Silta- ja tieyhteydet	Ylöjärvi		II	5,0
57	(16) Kolmenkulma / Eritasoliittymä vt 11 (Koukkujärvi)	Tampere, Nokia, Ylöjärvi		II	5,0
58	(22/23) Lahdesjärvi / Lakalaiva Särkijärven etl, silta ja kadut	Tampere		I	13,0
59, (56)	(50) Nurmi-Sorila vt 9 parantaminen välillä Alasjärvi – Ruutana, sisältäen Tasanteen eritasoliittymän (56)	Tampere	vt9 ys 2010	II	45,0
60	(53) Lielahti / Vaitinaron etl	Tampere		II	12,0
61	(42) Mäkkylä-Teivaala / Liittymä	Ylöjärvi		II	1,0
73	vt12 Lamminrahkan eritasoliittymä	Kangasala		II	2,0
			Yhteensä		**95,4**

*) Sisältää joukkoliikenteen laatukäytävätoimenpiteet.

6. Joukkoliikenteen kehittäminen

6.1 Tavoite

Tampereen seudun liikennejärjestelmävision kantavana ajatuksena on liikkumistapojen uudistaminen ja henkilöautoliikenteen osuuden nykyisen kasvu-uran taittaminen. Konkreettisena tavoitteena liikennejärjestelmätyössä on ollut joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen nykyisestä noin 13 %:ta. Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiatyössä seudun kunnat ovat asettaneet tavoitteeksi ns. edelläkävijäskenaarion, jossa joukkoliikenteen kulkutapaosuudeksi on asetettu 25 %:n kulkutapaosuus.

6.2 Joukkoliikenteen kehittämisen periaate

Joukkoliikenteen kehittäminen TASE:ssa lähtee kokonaisvaltaisesta ajattelumallista, jonka keskiössä on joukkoliikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen mahdollisimman tehokas hyödyntäminen. Maankäytön kehittämisen joukkoliikennevaikutukset ovat olleet keskeinen seudullisen maankäytön rakennemallin laatimista ohjannut periaate. **Tämä tukee neliporrassuunnitteluperiaatteen ensimmäisen portaan ideologiaa, jossa pyritään edistämään toimenpiteitä, joilla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeeseen ja kulkutapojen käyttöön.**

Joukkoliikenteen järjestämisen tehokkuuteen voidaan vaikuttaa erityisesti maankäytön avulla. Rakennesuunnitelmassa seudun maankäytön kehittämisessä on valittu periaate, joka 1) tiivistää olemassa olevia rakenteita, erityisesti keskusta-alueilla, 2) sijoittaa uudet merkittävät maankäyttöalueet nykyisten tai uusien suunniteltujen joukkoliikenteen laatukäytävien varteen tai jatkoksi. Maankäyttömallissa on pystytty muodostamaan kaupunkirakenteeseen tehokkaan maankäytön käytäviä, joissa syntyy edellytykset tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän muodostamiselle.

TASE:n joukkoliikennejärjestelmä muodostuu kokonaisuudesta, jossa hyödynnetään eri joukkoliikennevälineiden vahvuuksia kustannustehokkaasti. Joukkoliikenteen perustana toimii nykyisen bussiliikenteen hyödyntäminen ja kehittäminen edelleen. Maankäytön ja liikennekysynnän luodessa edellytykset riittävän vahvoille joukkoliikennevirroille, otetaan käyttöön tehokkaampia joukkoliikennevälineitä: kaupunkirakenteen sisällä tai reunoille ulottuvissa maankäyttökäytävissä raitiotieliikennettä ja nykyisiä ratoja hyödyntävää lähijunaliikennetyyppistä junatarjontaa. Joukkoliikenteen käytön helpottaminen edellyttää myös matkakeskustoimintojen edelleen kehittämistä ja kevyen liikenteen mahdollisuuksien kehittämistä myös liityntäliikenteen näkökulmasta.

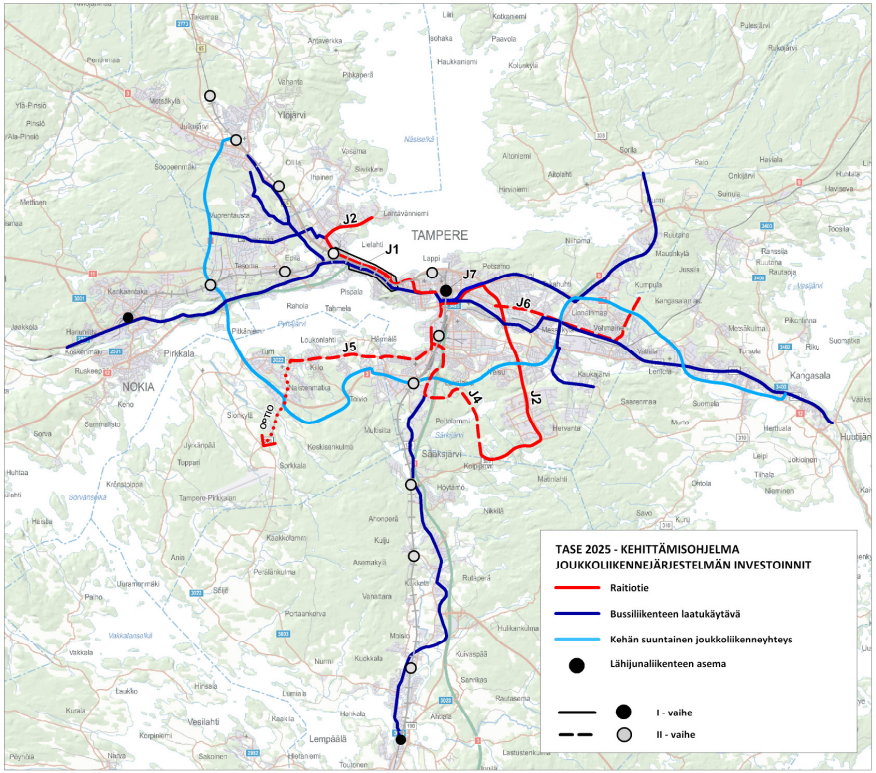
Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen muodostuu operatiivisesta kehittämisestä, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavista toimenpiteistä ja joukkoliikennejärjestelmän edellyttämistä liikenneinvestoinneista.

Operatiivisen toiminnan kehittäminen on jatkuvaa ja perustuu sovittuihin tavoitteisiin. Kehittämistoimenpiteet konkretisoituvat laadittavassa joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa. Keinovalikoimassa on mm. linjaston kehittäminen, vuorotarjonnan lisääminen, lippu- ja taksajärjestelmän kehittäminen sekä joukkoliikenteen hinnoittelu.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen muodostuu nykyisen liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteistä ja palveluista, joilla voidaan edistää mm. joukkoliikenteen sujuvuutta, joukkoliikenneinformaatiota ja matkaketjujen sujuvuutta kokonaisuutena.

Joukkoliikennejärjestelmän palvelutason nostaminen kokonaan uudelle tasolle edellyttää kynnysinvestointien toteuttamista raitiotieliikenteen mahdollistamiseksi. Raitiotiejärjestelmä voidaan toteuttaa vaiheittain. Vaiheistus määräytyy liikenteen ja maankäytön kehittämistarpeiden yhteensovittamisen tuloksena.

Kehittämisohjelmassa ei ole esitetty lisäraiteiden toteuttamista, vaan toimenpiteet lisäraiteisiin varautumiselle. Esitetty lähijunatyyppinen junatarjonnan lisääminen pyritään tekemään nykyisen ratakapasiteetin puitteissa. Kuntien maankäyttö ei nykyisellään tue merkittävää junatarjonnan lisäystä, joten tarvittavat kehittämisinvestoinnit liittyvät asemien kehittämiseen. Lisäraiteiden tarve määräytyy ja ajoittuu pääosin valtakunnantason kehittämistarpeiden perusteella. Suunnitelmassa esitetään kuitenkin lisäraiteiden toteuttamistarpeen arviointia ja ratkaisumallin tarkentamista, jotta kunnat voivat varautua lisäraiteiden edellyttämään tilatarpeeseen maankäytössä ja jotta valtakunnan pääratavaerkon kehittämisedellytykset voidaan turvata.



Kuva. Joukkoliikennejärjestelmän kuvaus.

6.3 Vaikutukset

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee esitetyillä maankäytön ja joukkoliikennejärjestelmän toimenpiteillä noin 3 %, eli vertailutilanteen 13,5%:sta 16,2 %:iin, mikä tarkoittaa reilun 25%:n lisäystä joukkoliikennematkojen määrässä.

Joukkoliikenteen operointikustannukset säilyvät samalla tasolla kuin bussiliikenteeseen tukeutuvassa vertailuvaihtoehdossa. Käytännössä maankäyttö- ja joukkoliikennejärjestelmän tehostamisella saadaan siis samalla operointikustannuksella 25% enemmän joukkoliikennematkustajia.

Joukkoliikennematkustusta voidaan edistää merkittävästi myös joukkoliikenteen lippu- ja taksajärjestelmän kehittämisen avulla. Käytännössä ilmastostrategian tavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin näiden toimenpiteiden tehokasta hyödyntämistä. Seudullisen vyöhykepohjaisen lippujärjestelmän käyttöönotto lisää kulkutapaosuutta noin 2 %-yksikköä ja vastaava vaikutus saadaan lipunhinnan alentamisella 20%:lla.

Joukkoliikennetarjonnan lisääminen edistää myös joukkoliikenteen käyttöä, joskaan ei yhtä tehokkaasti kuin lippujen hintaan vaikuttavat toimenpiteet.

Edellä mainituilla joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä on mahdollista päästä noin 20% kulkutatapaosuuteen, joka vastaa hyvin TASE:n liikennepoliittisia tavoitteita, mutta on vielä vähemmän kuin Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiassa esitetty tavoite.

6.4 Lisämahdollisuuksia

Joukkoliikenteen käyttöä voidaan lisätä myös muilla liikennepoliittisilla valinnoilla, joita ovat mm. pysäköinnin sääntely ja hinnoittelu tai tieliikenteen yleinen hinnoittelu. Pysäköinnin hinnoittelun avulla saavutetaan 1-2% kertaluokkaa olevia kulkutapavaikutuksia, vaikutukset kohdistuvat erityisesti keskustamatkoihin. Tasapuolisempi ja tehokkaampi väline on tieliikenteen hinnoittelu, jolla saavutetaan kertaluokkaa suurempia vaikutuksia 10-20%-yksikköä käytetystä hintatasosta riippuen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti reuna-alueille ja haja-asutukseen ja hinnoittelu vaikuttaa kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta tiivistävästi.

Myös maankäytön edelleen kehittämisellä voidaan saavuttaa 1-2% suuruusluokkaa olevia vaikutuksia joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen, mikäli Tampereen keskusta-alueelta tai sen välittömästä läheisyydestä voidaan osoittaa uusia alueita 10 000- 20 000 asukkaalle ja vastaava määrä voidaan jättää toteuttamatta rakennemallin reuna-alueille.

6.5 Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet

Nro	Toimenpide	Kunnat	Suunnitelma-valmius	Tot. luokka	Kust. arvio
SUUNNITTELU JA MUU EDISTÄMINEN					
	Seudullisen liikenteen ja liikkumisen hallinnan suunnitelman laatiminen	Kaikki	suunnittelutarve	I	
	Seudullisen toimivaltaisen viranomaisen ja joukkoliikennelautakunnan perustaminen	Kaikki	Päätös 2010	I	
	Seudullinen joukkoliikennesuunnitelma (SJL)	Kaikki	Käynnissä	I	
	Alustava yleissuunnitelma raitiotie Vuores – Hervanta – Keskusta – Lentävänniemi	Tampere	Käynnistyy 2010	I	
	Joukkoliikenneinformaation kehittäminen	Kaikki	(SJL)	I	
	Lähiliikenteen tarjonnan lisäämisen edellytykset (kapasiteettiselvitys)	Kaupunkiseutu	suunnittelutarve	I	
OPERATIIVISEN TOIMINNAN KEHITTÄMINEN					
	Lippu- ja taksajärjestelmän kehittäminen (lipputuotteiden kehittäminen, vyöhykepohjainen seudullinen taksa)	Kaikki	(SJL)	I	
	Joukkoliikennetarjonnan lisääminen (mm. kehän joukkoliikennetarjonta)	Kaikki	(SJL)	I	
	Bussi- ja raideliikenteen yhteiset lipputuotteet	Kaikki, VR	(SJL)	I	
	Joukkoliikenteen palvelupisteiden lisääminen	Kaikki, Matkahuolto	suunnittelutarve		
	Henkilökuljetusten ohjaus	Kaikki	suunnittelutarve	II	
TOIMINTAEDELLYTYSTEN PARANTAMINEN					
	Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmän kehittäminen	Kaikki	TRE käynnissä	I	
	Joukkoliikenteen valoetuuksien kehittäminen	Tampere	TRE käynnissä	I	
24	Teiskontien liittymä (sis. joukkoliikennekaistat vt 12)	Tampere	vt12 ties. 2009	I	Kust. sis.mk. kynnysinv.
J1	Paasikiventie, Sepänkatu joukkoliikennetoimenpiteet	Tampere	Tiesuunnitelma 2009	I	15,0
	Laatukäytävätoimenpiteet (Vuoreksen puistotie, Pirkankatu, Sammonkatu, Hatanpään valtatie, Kalevantie, Nokian paikallistie, Ylöjärven suunta, Lielahti, Sorilan suunta, Sammon valtatie, Kangasalantie ja Annala, Lempääläntie, Nuolialantie)	Tampere, Kangasala, Nokia, Pirkkala, Ylöjärvi	Avoin	I - II	30,0
J7	Tampereen henkilöratapihan kehittäminen (mm. kolmas välilaituri ja raidejärj., uusi huoltoraiteisto, uudet katokset)	Liikennevirasto, Tampere	Yleissuunnitelma 2010	I	25,0
	Lähijunaliikenteen nykyisten asemien kehittäminen	Nokia, Lempäälä	Avoin	I	7,0
	Lähijunaliikenteen uusien asemien kehittäminen	Tampere, Nokia, Lempäälä, Ylöjärvi	Avoin	II	62,0

SUURET JOUKKOLIIKENNEINVESTOINNIT					
J2	Raitiotie: Vuores- Hervanta- Keskusta – Lentävänniemi + varikko	Tampere, (Ylöjärvi)	Alustava yleiss. 2010	I – II	210,0
J4	Raitiotie: Vuores - Hatanpää - Keskusta	Tampere	Avoin	II	93,0
J5	Raitiotie: Pirkkala - Hatanpää	Tampere, Pirkkala	Avoin	II	48,0
J6	Raitiotie: Hakametsä - Hankkio - Lamminrahka	Tampere, Kangasala	Avoin	II	63,0
			Yhteensä		**553,0**

7. Pääväylästön kehittäminen

7.1 Tavoite

TASE:n visiossa ja kehittämisen päämäärissä korostuivat Tampereen kaupunkiseudun aseman vahvistaminen valtakunnan vetovoimaisimpana alueena sekä kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudun sisäisten pääyhteyksien kehittäminen. Liikennejärjestelmän avulla voidaan vahvistaa alueen vetovoimaa varmistamalla alueen sisäisten ja ulkoisten liikenneyhteyksien korkea palvelutaso. Sisäisessä liikenteessä päästään joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen myötä uudelle tasolle, ulkoisten yhteyksien kehittämisessä painopiste on tieliikenteen kehittämisessä raideliikenteen ulkoisten yhteyksien ollessa varsin hyvällä tasolla.

Raideliikenteessä on varauduttava kuitenkin nykyisten ratojen kapasiteetin lisäämiseen kaukoliikenteen ja taajamajunatyyppisen liikenteen tarjonnan kehittyessä. Tarvittavat toimenpiteet on kuvattu joukkoliikenteen kehittämisluvussa.

7.2 Periaate

Pääväylästön kehittämisessä toteutetaan pelkästään välttämättömät investoinnit. Perusteet liittyvät joko maankäytön kehittämisedellytysten turvaamiseen tai valtakunnan pääverkkojen kehittämisperiaatteisiin. Keskusta-alueilla toteutetaan merkittävimmät liikenteen sujuvuutta parantavat toimenpiteet siten, että samalla parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Pääväylästön kehittämistoimenpiteet ovat neliporrasperiaatteen neljännen portaan mukaisia toimenpiteitä. Niiden toteutuksen yhteydessä on oleellista ottaa huomioon kevyt- ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen aina kun se on mahdollista.

Tampereen kaupunki on raideliikenteen valtakunnallinen solmukohta ja alueen nykyinen rataverkko on tiheästi liikennöity. Kehittämisohjelmassa huomioidaan liikenteen ja logistiikan vaihemaakuntakaavan valmistelu, jossa selvitetään maankäyttövarauksia kauko- ja tavaraliikennettä palvelevalle rataoikaisulle ja Pirkkalan lentoasemaa palvelevalle henkilöliikenteen raideratkaisulle kaupunkiseudun läntisellä alueella. Läntisen oikoradan tarvetta selvitetään tarkemmin maakuntakaavoituksen ja Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä.

Vanhoissa suunnitelmissa ja aiemmissa selvityksissä on tunnistettu runsaasti tie- ja katuverkkoon liittyviä kehittämistarpeita, joiden automaattinen sisällyttäminen kehittämisohjelmaan ei kuitenkaan ole perusteltua" suhteessa seudun liikennepoliittisessa ohjelmassa linjattuihin tavoitteisiin. Hankkeiden tarvetta on seurattava suunnitelmakaudella (toteutusluokka III). Tiehankkeisiin on varauduttava ja tarvittaessa niiden toteutusvalmiutta on ryhdyttävä edistämään. Osa kyseisistä kehittämistoimenpiteistä ei suoranaisesti palvele kaupunkiseudun asukkaiden ja elinkeinoelämän liikennetarpeita. Näiden hankkeiden tarve onkin syytä arvioida ja ottaa käsittelyyn laadittavassa Pirkanmaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Varautuminen on tarpeen erityisesti Marjamäki-Kulju-Pirkkala -tieyhteyden ja kakkoskehän täydentämiselle. Marjamäki-Kulju-Pirkkala tieyhteyden tarve liittyy valtakunnan päätieverkon liikennöitävyyden turvaamiseen ja kakkoskehän täydentäminen puolestaan kaupunkiseudun maankäytön kehittymiseen. Muita varautumista edellyttäviä tiehankkeita ovat Rantaväylä välillä Lielahti-Ylöjärvi, vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö ja vt 12 Kangasala-Hauho.

7.3 Vaikutukset

Kehittämisohjelmassa esitetyt tiehankkeet turvaavat kaupunkiseudun ulkoisten yhteyksien sujuvuuden tarkasteluaikajänteellä. Tampereen Rantaväylän toteuttamisella on merkittäviä vaikutuksia myös sisäisen liikenteen sujuvuuden parantumiseen, joukkoliikenteen sujuvuuteen sekä alueen maankäytön kehittymiseen.

Keskeinen näköpiirissä oleva seurattava asia on vt 3 eteläsuunnan liikenteen kehittyminen. Liikenne-ennusteiden mukaan kyseisen suunnan liikennemäärät kasvavat voimakkaasti ja liikenteen sujuvuus saattaa muodostua ongelmaksi. Tämä nostaa tarpeen Marjamäki-Kulju-Pirkkala tieyhteyden toteuttamiselle.

7.4 Lisämahdollisuuksia

Tieliikenteen kehittyminen ennustetulla tavalla ei ole itsestäänselvyys, vaan ajankohtainen ilmasto- ja energiakeskustelu saattaa johtaa valtiovallan taholta toimenpiteisiin, joilla vaikutetaan kulkutapojen käyttöedellytyksiin. Hiljattain julkaistussa ns. Älyliikenteen strategiassa esitetään myös voimakasta panostusta erilaisten uusien teknologioiden ja toimintamallien käyttöönottoon siten, että niiden avulla voidaan löytää myös muita ratkaisumalleja kuin väyläinvestoinnit liikenteen tarpeiden ja ongelmien ratkaisuun.

Kehittämisohjelmassa esitetäänkin, että Tampereen kaupunkiseutu varautuu näihin mahdollisuuksiin ennalta laatimalla seudullisen liikenteen hallinnan kehittämisohjelman, jossa kartoitetaan älyliikennestrategiassa esitettyjen linjausten mahdollisuudet Tampereen kaupunkiseudulla. Lisäksi on tarpeen laatia tarkempi arvio erilaisten liikennepoliittisten ja hinnoittelustrategioiden vaikutuksista ja soveltuvuudesta seudulle.

7.5 Pääväylästön kehittämistoimenpiteet

Nro	Toimenpide	Kunnat	Suunnitelma-valmius	Tot. luokka	Kust. arvio
SUUNNITTELU JA MUU EDISTÄMINEN					
-	Liikenteen hinnoittelun mahdollisuudet kaupunkiseudun liikennepolitiikan edistämisessä	Kaupunkiseutu	suunnittelutarve	I	
TIE- JA KATUVERKON SUURET INVESTOINNIT					
25	Vt12 Tampereen Rantaväylä / Tunnelin rakentaminen eritasoliittymineen	Tampere	asemakaavoitus, tiesuunnitelma, YVA-arviointi käynnissä	I	150,0
37	Vt9 (Tampere-Orivesi) / Tieosan parantaminen: Alasjärvi-Ruutana moottoritie ja Ruutana-Orivesi keskikaiteellinen nelikaistainen tie. Kustannusarvioon sisältyy myös kohteen 59 kynnysinvestointi (45 MEUR)	Tampere. Kangasala, Orivesi	YVA ja yleissuunnittelu käynnissä	II	95,0
36	Vt12 (Alasjärvi - Huutijärvi) / Tien parantaminen (tien nelikaistaistaminen ja liittymien parantaminen)	Tampere, Kangasala		II	60,0
14	Marjamäki-Kulju-Pirkkala –tien parantaminen ja tieyhteyden rakentaminen (Kulju-Pirkkala 70 MEUR)	Lempäälä, Pirkkala		II	70,0
34	Kehä II välillä Sääksjärvi-Hervanta/Rusko	Tampere, Lempäälä		II	25,0
82	Kehä II välillä Lentoasema-Sääksjärvi	Pirkkala, Tampere		III	32,0
83	Kehä II välillä Hervanta/Rusko-Kangasala	Kangasala		III	25,0
32	Tampereen Rantaväylä Lielahti-Ylöjärvi / Tien parantaminen	Tampere	Kehittämisselvitys 2004	III	32,0
42	Vt 3 (Ylöjärvi-Hämeenkyrö) / Tien parantaminen (mm. tien nelikaistaistaminen)	Ylöjärvi, Hämeenkyrö	YVA ja alustava yleissuunnitelma 2009	III	90,0
1	Vt 12 (Kangasala-Hauho) / Tien parantaminen (ohituskaistoja ja liittymäjärjestelyjä)	Kangasala, Pälkäne, Hämeenlinna		III	20,0
			Yhteensä		**597,0**

8. Keskustojen (kunta- ja alakeskukset) kehittäminen

8.1 Tavoite

Keskustojen liikenteellinen kehittäminen edistää niiden elinvoimaa ja houkuttelee palveluja. Toimenpiteiden avulla vaikutetaan liikenteen sujuvuuteen, liikenneympäristön laatuun, liikenneturvallisuuteen ja kulkutapavalintoihin. Tavoitteena on parantaa keskustojen viihtyvyyttä ja liikenteellistä houkuttelevuutta kehittämällä keskustoissa kevytliikenteen käyttöolosuhteita, joukkoliikenteen sujuvuutta ja pysäköintijärjestelyjä.

8.2 Periaate

Tässä kehittämisohjelmassa esitetyt, kunnissa tiedossa olevat keskustojen kehittämistoimenpiteet ovat tarvelähtöisiä ja perustuvat kunnista kerättyihin tietoihin lähitulevaisuuden tarpeista. Toimenpiteet käsittävät erilaisia keskusta-alueilla sijoittuvia liikenteen parantamistoimenpiteitä, joissa korostuvat erityisesti pysäköinnin järjestämiseen ja kevytliikenteen olosuhteisiin liittyvät toimenpiteet. Rakennesuunnitelmassa kuntakeskukset ja Tampereen Hervannan alakeskus on osoitettu kävelykeskustoina. Tampereen Koilliskeskuksen, Lielahden ja Tesoman alakeskukset on osoitettu kävelykeskustoiksi kehitettäviksi alueiksi. Keskustojen kehittäminen rakennesuunnitelmassa esitetylle tasolle edellyttää kehittämiseen myös tavoitteellisuutta kevytliikenteen, joukkoliikenteen ja pysäköinnin olosuhteiden kehittämiseksi.

Keskustojen kehittämisen rinnalla oleellista on myös parantaa keskustojen saavutettavuutta kevytliikenteellä, jolloin kevytliikenne voi nousta kilpailukykyiseksi liikennemuodoksi Tampereen seudun asukkaiden arkielämässä työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.

8.3 Vaikutukset

Keskustojen kehittämistoimenpiteiden vaikutukset ovat usein laadullisia ja lähiympäristöön kohdistuvia. Maankäytön tarpeet ja liikenneturvallisuus korostuvat hankeperusteluissa.

Strategisempana vaikutuksena voidaan tunnistaa keskustojen viihtyisyyden parantuminen liikenteen haittojen vähentyessä. Tämä lisää keskustojen houkuttelevuutta asumisessa ja työpaikkojen sijoittumisessa sekä parantaa keskustaliikkumisen luonnollisen kulkutavan jalankulun ja pyöräilyn käyttöedellytyksiä.

8.4 Lisämahdollisuuksia

Keskustojen liikenteellinen kehittäminen liittyy oleellisena kehittämisteemana maankäytön rakennesuunnitelman toteuttamiseen. Rakennesuunnitelmassa on esitetty maankäytön tiivistämistä ja eheyttämistä kuntakeskustoissa. Tämä luo edellytyksiä kevytliikenteen käytön lisääntymiselle, mutta edellyttää samaan aikaan myös keskustojen liikenteellistä kehittämistä kevytliikenteen, pysäköinnin ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseksi.

Alueen kunnissa tuleekin laatia rakennesuunnitelman lähtökohdista ja tavoitteista lähtevät keskustojen kehittämissuunnitelmat, joissa käydään systemaattisesti läpi myös liikenteen kehittämistoimenpiteet.

8.5 Keskustojen kehittämistoimenpiteet

Nro	Toimenpide	Kunnat	Suunnitelma-valmius	Tot. luokka	Kust. arvio
SUUNNITTELU JA MUU EDISTÄMINEN					
-	Keskusta-alueiden liikenteen järjestämis- ja kehittämissuunnitelmat	Kaikki kunnat		I	
TOIMENPITEET					
-	Tampereen keskusta-alue / Keskustan katu- ja kevyenliikenteen verkon kehittäminen	Tampere	suunnitteilla	I – II	26,0
22	Hämeenkatu / Itsenäisyydenkatu / Hämpin pysäköintilaitoksen rakentaminen	Tampere	työ käynnissä	I	5,0
81	Kunkun parkin pysäköintilaitos	Tampere		II	
20	Ratinan alue / Ratinan asuinalueen ja kauppakeskuksen rakentaminen (kadut ja kevyen liikenteen väylät)	Tampere	alue rakenteilla	I	3,0
23	Tullin alue / Tullin alueen kehittäminen	Tampere	idea-/ katusuunnitelmat	I	
-	Lempäälän keskusta / Keskustan kehittäminen	Lempäälä	liikenneverkkosuunnitelma ja meluselvitys käynnissä 2009	I-II	11,0
67	Pirkkalan keskustan kehittäminen välillä Vähäjärvenpuisto - Pyhäojanpuisto - Suupantori - Rantakaava (pysäköinti- ja kevytliikenne).	Pirkkala	suunnittelu alkamassa	I-II	0,7
15	Nokian keskusta / Keskustan liikennejärjestelyt (mm. liittymien liikenneturvallisuuden parantaminen)	Nokia	suunnitteilla	Tarkentuu	
45	Ylöjärven kirkonseutu, Siltatie, Myllytanhua ja Leijatie / Uusien tieyhteyksien rakentaminen (pääkokoojakatu)	Ylöjärvi	asemakaava, katusuunnitelmat	I-II	3,2
2	Kangasalan keskustan kehittäminen (Tampereentien ja Kuohunharjuntien ympäristö) / Kaupan liiketoimintojen ja asumisen lisääminen, liikenteen rauhoittaminen	Kangasala	suunnitteilla	I – II	0,9
			Yhteensä		**49,8**

9. Kevytliikenne

9.1 Tavoite

Kevytliikenteen kehittämisen tavoitteena on luoda kevytliikenteen käytölle turvalliset ja houkuttelevat käyttöolosuhteet. TASE:n liikennepoliittisena tavoitteena on kevytliikenteen käyttöosuuden kääntäminen kasvu-uralle. Ilmastostrategiatyössä seudun kunnat ovat asettaneet tavoitteeksi ns. edelläkävijyysskenaarion, jossa kevyen liikenteen kulkutapaosuudeksi on asetettu 25 %:n kulkutapaosuus. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelua sekä kevytliikenteen ominaisuuksien tunnistamista ja sisäistämistä suunnittelukulttuurissa.

Kulkutapaosuus vuonna 2005 oli liikennetutkimuksen mukaan noin 27 % (talviarkivuorokausi). Rakennesuunnitelman liikennemallilla laskettu kevytliikenteen kulkutapaosuus on noin 22 %, joten kulkutapatavoitteen saavuttaminen edellyttää määrätietoista kevytliikenteen kehittämistä ja huomioon ottamista kaikissa maankäytön ja liikenteen kehittämissuunnitelmissa ja toteutushankkeissa.

9.2 Periaate

Kevytliikenteen kehittämispanostukset nykytilanteessa eivät vastaa kevytliikenteen nykyistä asemaa tai roolia, joka on kuvattu Tampereen kaupunkisedun liikennepoliittisessa ohjelmassa. Myös rakennesuunnitelmassa on ollut keskeisenä tavoitteena kevytliikenteen käyttöedellytysten parantaminen. Kevytliikenteen edistämistä voidaan tehdä erityisesti neliporrasperiaatteen ensimmäisen, toisen ja kolmannen portaan toimenpiteillä. Ensimmäisellä portaalla maankäytön sijoittamisella, markkinoinnilla ja suunnittelukäytäntöjen kehittämisellä vaikututetaan kulkutavan käyttöedellytyksiin, toisen portaan toimenpiteillä edistetään nykyisen järjestelmän käytettävyyttä esim. opastusta ja talvikunnossapitoa parantamalla, kolmannella portaalla puolestaan toteutetaan uusia kevytliikenteen väyliä.

Kevytliikenteen kysyntä syntyy maankäytön toimintojen helpon saavutettavuuden myötä. Rakennesuunnitelmassa on lähdetty kuntakeskusten ja alakeskusten maankäytön vahvistamisesta, mikä on keskeinen edellytys kevytliikenteen käytön lisääntymiselle. Liikennejärjestelmällä puolestaan luodaan kevytliikenteelle houkutteleva ja turvallinen ympäristö suunnittelemalla ja toteuttamalla kevytliikenteen seudullinen tavoiteverkko ja ottamalla huomioon kevytliikenteen tarpeet keskustaliikenteessä.

Kevytliikenteen kehittämisen esteenä on, että sitä käsitellään usein erillisenä pelkästään verkollisena tai liikenneturvallisuusasiana, jolloin sitä suunnitellaan muusta suunnittelusta erillisenä asian ja sen rahoituksestakin syntyy erilliskysymys. Kevytliikenteen kehittäminen tuleekin ottaa keskeiseksi sisäänrakennetuksi asiaksi kaikissa maankäytön kehittämishankkeissa, jolloin sitä voidaan käsitellä suunnitelmissa kokonaisvaltaisesti, eikä pelkästään väyläkysymyksenä.

Kokonaisvaltainen käsittely tarkoittaa että suunnitelmissa otetaan jo toimintojen sijoittelussa, teknisissä ratkaisuissa ja käytön suunnittelussa huomioon myös kevytliikenteen käytön lähtökohdat. Suunnittelun lähtökohtana on kevytliikenteen käyttäjien tarpeiden ja kevytliikenteen ominaisuuksien tunteminen. Suunnittelussa tulee tiedostaa, että jalankulku ja pyöräily ovat eri kulkutapoja ja niiden vaatimukset liikennejärjestelmälle ovat myös erilaisia.

Kevyen liikenteen huomioimista maankäytössä edistetään ottamalla käyttöön kaavojen kevytliikenneauditointikäytäntö, jossa valmisteilla olevat kaavat arvioidaan niiden valmisteluvaiheessa kevytliikenneasiantuntijan toimesta. Arvioinnissa otetaan huomioon esimerkiksi: toimintojen saavutettavuus, väylästön tarve ja

sijoittaminen sekä käyttöä helpottavat asiat pyöräpysäköinnin ja -säilyttämisen kannalta (rakentamismääräyksissä), jne.

9.3 Vaikutukset

Kevytliikenteen kehittämistoimenpiteiden välittömissä vaikutuksissa korostuvat liikenneturvallisuuden parantuminen ja ilmastovaikutukset. Kevytliikennematkojen lisääminen on tehokkain tapa edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kulkutapavaikutusten todentaminen strategisella tasolla ei ole nykyisten mallien avulla kovin luotettavaa. Kevytliikenteen kehittämisessä vaikutusten arvioinnissa on oleellista keskittyä kevytliikenteen käyttöä tukevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän laadulliseen kehittämiseen.

9.4 Lisämahdollisuuksia

Kevytliikenteen kehittämisessä on oleellista tunnistaa eri käyttäjäryhmien tarpeet, esimerkiksi pyöräilyssä työmatkapyöräilijän, perheen asiointiin liittyvä pyöräilijän, eläkeläisten ja vanhusten, koululaisten ja virkistyspyöräilijöiden tarpeet ovat osin hyvin erilaisia ja myös matkojen suuntautuminen poikkeaa tosistaan.

Suunnittelussa voidaan eri suunnitteluvaiheissa: kaavoituksessa, rakennussuunnittelussa ja liikenneverkkojen suunnittelussa ottaa huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeet väylästölle, pysäköinnille, rakennusten ja alueiden tarjoamille pyöräilypalveluille. Kevytliikenneverkkojen suunnittelussa voidaan ottaa huomioon käyttäjille sopivat toteutusmallit mm. risteämiset autoliikenteen kanssa, liityntäliikenteen tarpeet, pikapyörätiet, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, geometriavaatimukset ja pyöräily-yhteydet erilaisiin kiinteistöihin ja palvelukeskittymiin.

Kevytliikenneverkkojen ja väylien suunnittelussa lähtökohtana tulisi olla saavutettavuuden parantaminen, liikenneturvallisuus ja ympäristön houkuttelevuus. Nämä lähtökohdat toteutuvat yleensä parhaiten kun väylät voidaan sijoittaa yhdyskuntarakenteen sisälle, eikä pääliikenneväylien varteen, joka on muodostunut nykyiseksi käytännöksi johtuen osin ehkä rahoituksellisista syistä.

Myös kevytliikenteen opastuksen ja liikenteen ohjauksen kehittäminen ovat keskeisiä kevytliikenteen käyttöolosuhteita parantavia toimenpiteitä.

9.5 Kevytliikenteen kehittämistoimenpiteet

Nro	Toimenpide	Kunnat	Suunnitelmaval-mius	Tot. luokka	Kust. arvio
SUUNNITTELU JA MUU EDISTÄMINEN					
	Kevytliikenteen kehittämissuunnitelma (reitistö, informaatio, kunnossapito)	Kaupunkiseutu	suunnittelutarve	I	
	Pyöräilyohjelman tarkistaminen (taajamien pyöräteiden kehittäminen)	Kaikki	suunnittelutarve	I	
	Liityntäpyöräilyn kehittäminen	Kaikki	esiselvitys	I	
	Kaavojen kevytliikenneauditointi	Kaikki	Tarve esimerkki-suunnitelmalle	I	
TOIMENPITEET					
	Toimenpiteet tarkennetaan kevytliikenteen kehittämissuunnitelman yhteydessä, jossa sovitetaan yhteen kuntien ja ELY-keskuksen tarpeita ja resursseja.	Kaikki	ELY:n kevytliikenteen tarveselvitys	I-II	

10. Muut liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet

10.1 Tavoite

Tavoitteena on liikennejärjestelmän nykyisten merkittävimpien ongelmien ja puutteiden korjaaminen tai palvelutason ylläpito.

10.2 Periaate

Kehittämistoimenpiteet ovat tarvelähtöisiä ja perustuvat kunnista kerättyihin tietoihin lähitulevaisuuden tarpeista. Toimenpiteet käsittävät erilaisia liikenteen parantamistoimenpiteitä, joissa korostuvat erityisesti liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet, yksittäisten sujuvuusongelmien poistaminen (mm. liittymien parantaminen) tai liikennöitävyyden ylläpidon edellyttämät peruskorjaustyyppiset investoinnit.

10.3 Vaikutukset

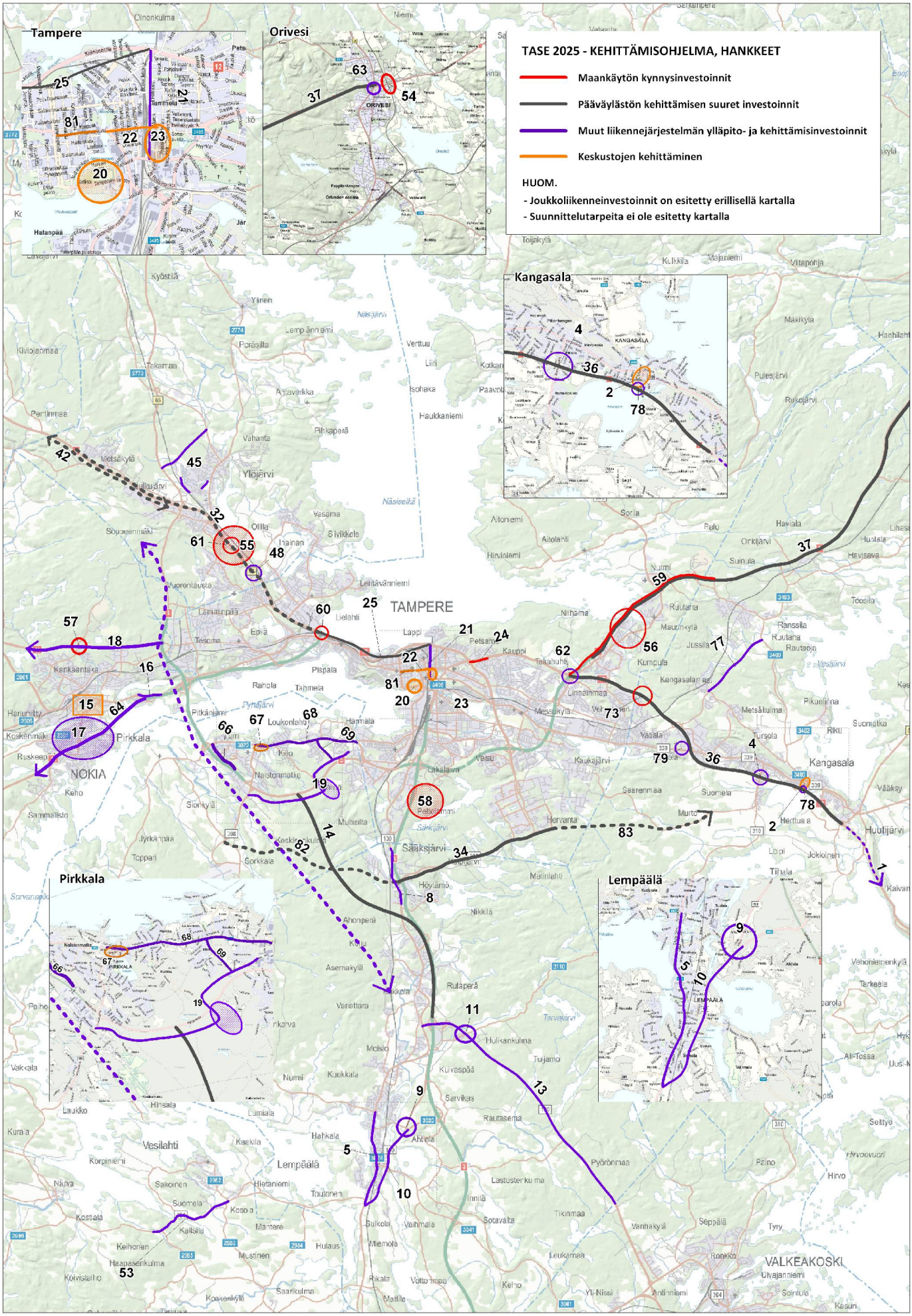
Kehittämistoimenpiteiden vaikutukset ovat usein laadullisia ja lähiympäristöön kohdistuvia. Maankäytön tarpeet (M), liikenneturvallisuus (T) ja liikennöitävyyden turvaaminen (S) korostuvat hankeperusteluissa.

10.4 Lisämahdollisuuksia

Toimenpiteiden sisältö ja todellinen tarve täsmentyy tarkemman suunnittelun, rakennesuunnitelman ja TASE-suunnitelman toteutumisen myötä tai toimintaympäristön muuttuessa. Osa esitetyistä tarpeista saattaa poistua ja osasta saattaa olla perusteltua laatia kokonaisvaltaisempi kehittämiskokonaisuus.

10.5 Muut liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet

Nro	Toimenpide M=maankäyttö T=turvallisuus S=sujuvuus J=joukkoliikenne	Kunnat	Suunnitelma-valmius	Tot. luokka	Kust. arvio	Tarpeel-lisuus
-	Tampereen kaupunki / Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutus (sisältää 130 liikenneympäristön parantamiseen tähtäävää toimenpidettä). Kadut.	Tampere	suunnitelma 2009	I - II	6,0	T
-	Tampereen ympäristökunnat / Liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys (sis. myös Tampereen maantiet)	Tampere, Lempäälä, Pirkkala, Nokia, Ylöjärvi, Vesilahti	suunnitelma käynnissä, valmis 2010	I-II		T
8	Mt 130 Tampereentie, Lempäälä Sääksjärvi / Tien parantaminen Sääksjärven keskustassa (mm. kiertoliittymä)	Lempäälä	esisuunnitelma 2009	I	0,3	S,T
21	Ratapihankatu / Ratapihankadun rakentaminen	Tampere	yleissuunnitelman päivitys käynnissä	I	20,0	S
24	Teiskontie (Hervannan vv - Lääkärinkatu) / Liikenteen toimivuuden parantaminen liittymä-, kaista- ja pysäkkijärjestelyin. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen.	Tampere	tiesuunnitelma 2008	tarkentuu	Kustannukset sisältyvät maankäytön kynnysinvestointeihin	J, T
-	Tampereen rata-alueet / Rata-alueiden turvallisuus, melu ja tärinä	Tampere	yleissuunnitelma 2006, rak.suun. 2008	I		T
62	Vt 12 Alasjärven eritasoliittymä / Järjestelyt itäisessä ramppiliittymässä	Tampere		I	0,3	S
1	vt12 (Kangasala - Hauho), 1.vaihe Kangasala-Pälkäne / Liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä	Kangasala		I	2,0	T, S
4	vt12 / mt310 (Rantakoivisto) / Rampit Lahden suuntaan	Kangasala	suunnitelma tehty	I	1,6	S
77	Vatialantien jatke Asema-Ruutana / Katuyhteyden rakentaminen	Kangasala	yleissuunnitelma, asemakaava	I	4,2	S
78	Kangasalan keskusta / Lahdentien eritasoliittymän parantaminen ja alikulun rakentaminen	Kangasala		II	1,0	T, S
79	Lentolan alue / Kangasalantien liittymäjärjestelyt ja alueen sisäiset järjestelyt	Kangasala	luonnos	II		M
5	Tampereentie / Mt 3024 parantaminen välillä Vesilahdentie (mt 301) - Pirkkalantie (mt 3003), mt 3024 muuttaminen kaduksi välillä Valkeakoskentie (mt 3041) - Pirkkalantie	Lempäälä	yleissuunnitelma käynnissä	II	4,5	M
9	Mt 190 ja Katepalintien liittymä, Lempäälä / Kiertoliittymän rakentaminen	Lempäälä	-	II	0,8	M
10	Mt 190 parantaminen, Lempäälä / Tien parantaminen välillä Katepalintie - Vesilahdentie (mm. kevyen liikenteen väylä)	Lempäälä		II		M
11	Mt 130 ja Savontien liittymä / Kiertoliittymän rakentaminen	Lempäälä	Esisuunnitelma	I	0,7	M
13	Mt 130 kehittäminen, Lempäälä ja Valkeakoski / Tien kehittäminen	Lempäälä, Valkeakoski	-	II		M
16	Sarpatintie / Katuosan parantaminen (sis. mm. kevyen liikenteen väylä)	Nokia	suunnitteilla	tarkentuu		
17	Etelä-Nokia / Liike- ja asuinrakentamisen kasvaminen (tie-, katu-, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt)	Nokia	suunnitteilla	tarkentuu		M
18	vt11, (Nokia - Kiikoinen) / Tien parantaminen (ohituskaistat, tien leventäminen, kevyen liikenteen järjestelyt, liittymien parantaminen), 1.vaihe, kustannus ei sisällä Koukkujärven eritasoliittymää (kohde 57)	Nokia			8,0	T, S
64	Vt 12 Nokialta länteen / Huittinen-Tampere parantaminen	Nokia			30,0	T, S
19	Läntisen kehän rinnakkaistie / Rinnakkaistien rakentaminen katuna ja Linnakallion kaavatiet (sis. mm. kevyen liikenteen väylien rakentamisen)	Pirkkala	suunnitelmat valmiit	I	3,7	M
66	Kyösti, Turkkirata / Tien parantaminen (sis. mm. kevyen liikenteen väylän rakentamista)	Pirkkala	suunnittelu käynnissä	I		M, T
68	Naistenmatkantie / Tien parantaminen (mm. liittymien parantaminen)	Pirkkala	liikenneselvitys 2007	II		M, T, S
69	Killon yhdystie / Uuden kaavatien rakentaminen	Pirkkala	yleissuunnitelma tehty	I - II	1,0	M, S
48	Kt 65 ja Ilmarintien liittymä, Ylöjärvi Teivo / Kt 65 valoliittymän parantaminen kaistajärjestelyt, kiertoliittymä Ilmarintielle	Ylöjärvi	Asemakaava	I	0,8	
53	Mt 301 Vesilahdentie (Keihonen – Vesilahden kk) / Seututieyhteyden parantaminen	Vesilahti		I	3,0	T, S
63	Kt 58 kiertoliittymä vt9/kt58 rampille	Orivesi	rakennussuunnitelma	I	0,4	T, S
			Yhteensä		**84,3**	


TASE 2025 - KEHITTÄMISOHJELMA, HANKKEET
Maankäytön kynnysinvestoinnit
Pääväylästön kehittämisen suuret investoinnit
Muut liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämisinvestoinnit
Keskustojen kehittäminen
HUOM.
- Joukkoliikenneinvestoinnit on esitetty erillisellä kartalla
- Suunnittelutarpeita ei ole esitetty kartalla
Tampere
Orivesi
Kangasala
Pirkkala
Lempäälä
TAMPERE
NOKIA
VALKEAKOSKI