

**TASE 2025** 

**TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN  
LIKENNEPOLIITTINEN OHJELMA**

**2025**



Esipuhe	3
Johdanto	4
Seudullinen liikennepolitiikka	7
Liikenteen visio 2025 ja sitä toteuttavat päämäärät	7
Strategiset valinnat vision toteuttamiseksi	9
Perusteluja valinnoille	10
Nykyinen kehitys	10
Tavoiteltavat vaikutukset ja keinot	12
Miten jatketaan	14

## ESIPUHE

Tampereen kaupunkiseudun kasvu ja samanaikaisesti vireillä olevat suuret liikenne- ja maankäyttöhankkeet ovat tehneet nykyisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (TASE 2010) uudistamisen ajankohtaiseksi. TASE 2025 -työn ensimmäisenä vaiheena on laadittu seudullinen liikennepoliittinen ohjelma, joka viedään seutuhallituksen käsittelyyn. Hyväksytty ohjelma on lähtökohta kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämiselle ja yksityiskohtaisen toteuttamissopimuksen laatimiselle. Tämän vaiheen kanssa samanaikaisesti on päivitetty kaupunkiseudun liikennemalli (TALLI).

Seudullisen liikennepoliitiikan hahmottaminen aloitettiin arvioimalla Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän nykytilaa, toimintaympäristön muutostekijöitä, kehittämisen ilmapiiriä ja kaupunkiseudun strategisia lähtökohtia. Keskeiseksi tavoitteeksi nostettiin kaupunkiseudun vetovoimaisuuden turvaaminen.

TASE 2025 -työtä ovat olleet ohjaamassa kaupunkiseudun kuntien – Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi – lisäksi Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen, Pirkanmaan liiton ja liikenne- ja viestintäministeriön edustajat. Työn valmistelusta on vastannut JP-Transplan Oy yhdessä laajan asiantuntijaryhmän kanssa.

Marraskuussa 2005

TASE 2025 johtoryhmä



Esa Kotilahti



Heimo Rintamäki

## JOHDANTO

Tampereen kaupunkiseudun muodostavat Tampereen, Nokian ja Ylöjärven kaupungit sekä Kangasalan, Lempäälän, Pirkkalan ja Vesilahden kunnat. Seutu on maamme vetovoimaisimpia alueita, mikä on näkynyt voimakkaana asukas- ja työpaikkamäärän kasvuna. Vetovoimaisuuden kivijalkoja ovat mm. monipuolinen elinkeinorakenne, korkeatasoinen koulutus, hyvä sijainti sekä toimivat infrarakenteet.

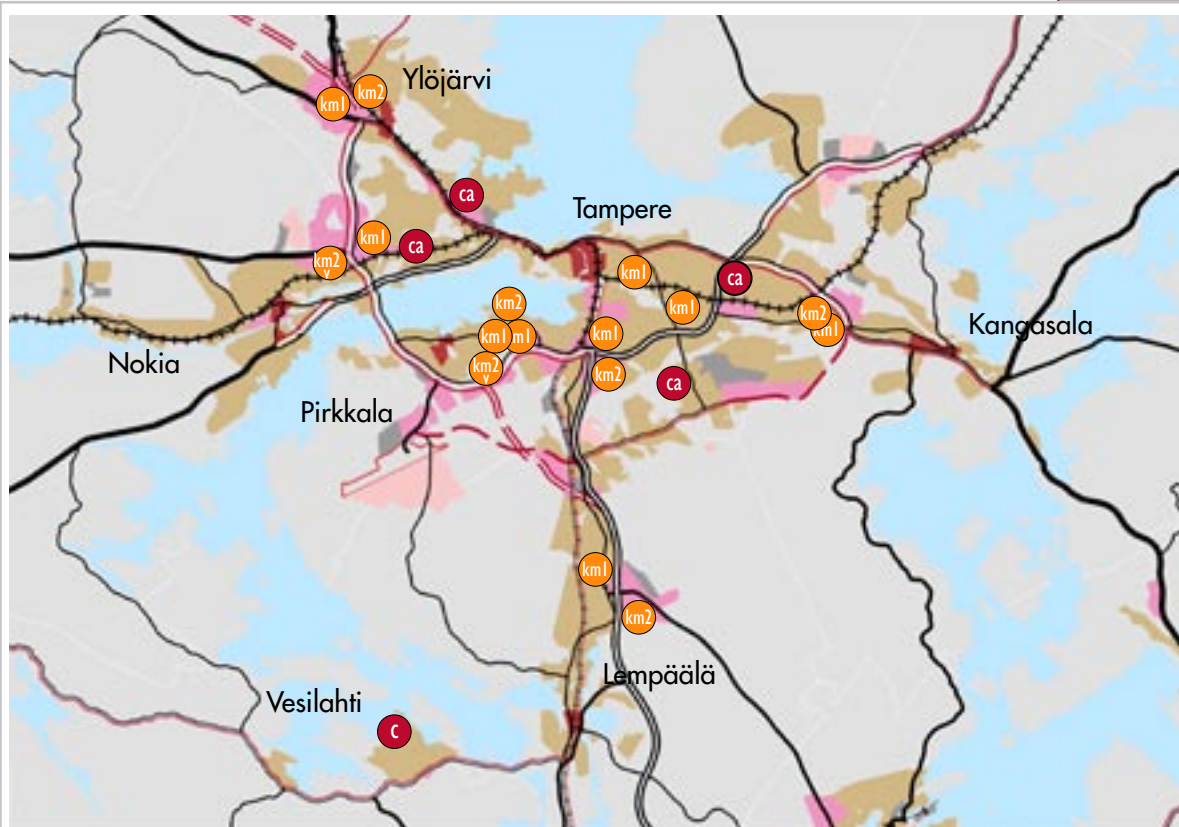
Suomalaisten kaupunkien kehitys seurailee eurooppalaisten kaupunkien kehitystä pienellä viiveellä. Eurooppalaisten kaupunkien kehitykselle tunnusomainen piirre on seutuistuminen. Perinteisten yhden keskuksen ympärille syntyneiden kaupunkien reuna-alueilla tapahtuvat asuin-, työpaikka- ja palvelualuerakenteiden muutokset ovat tunnistettavissa myös Tampereen kaupunkiseudulla. Maankäytössä tapahtuneiden rakenteellisten muutosten johdosta liikenne on voimakkaassa kasvussa. Liikenneverkon toimivuus on heikentynyt ja liikenteen ongelmat ovat kasvaneet väestön ja työpaikkojen lisääntyessä. Liikenteen kasvusta on seurannut henkilö- ja tavaraliikenteen ajoittainen ruuhkautuminen ja siihen liittyvä ympäristöhaittojen kasvu.

Tampereen kaupunkiseutua halutaan seutustrategian (Tampereen kaupunkiseudun strategia 2016) mukaisesti jatkossakin kehittää monimuotoisen asumisen ja työssäkäynnin alueena, jossa eläminen on turvallista ja liikkuminen helppoa. Liikenne kytkee erilaiset toiminnot yhteen vaikuttaen asukkaiden hyvinvointiin sekä kaupunkiseudun vetovoimaisuuteen ja taloudelliseen kehitykseen. Suurilla kaupunkiseuduilla henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta keskeiset tekijät ovat liikenneinfrastruktuurin laatu ja toimivat joukkoliikenteen ratkaisut.

Valtakunnallisessa liikennepoliitikassa yleispiirteisenä tavoitteena on liikenteen kasvun hillintä sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkumuotoisuuden kasvattaminen. Liikenneväylälähtöisestä ajattelusta ollaan siirtymässä liikenteen hallintaa korostavaan suuntaan. Tavoitteiden toteutumisen kannalta keskeisessä asemassa on maankäytön suunnittelu, koska sillä voidaan vaikuttaa liikkumistarpeeseen ja esimerkiksi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Myös pienten parannustoimien merkitys on kasvamassa, kun rahoituspohja ei riitä kaikkien suurten investointihankkeiden toteutukseen. Tämä asettaa haasteen liikennejärjestelmän rahoitukselle.

Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma on laadittu ottaen huomioon Tampereen seudun erityispiirteet ja seutustrategian tavoitteet. Valtakunnalliset trendit on myös tunnistettu. Ohjelmassa seudullisia liikennepoliittisia linjauksia on kuvattu liikennejärjestelmän vision ja päämäärien avulla. Raporttiin on sisällytetty myös keskeiset tavoiteltavat vaikutukset ja esimerkkejä toteutuskeinoista. Keinovalikoimaan sisältyy ajatus taloudellisesti tehokkaasta toteutustavasta. Ensin hyödynnetään liikkumisen tarpeeseen vaikuttavat ja liikenteen hallinnan keinot. Vasta tämän jälkeen otetaan käyttöön järeämmät ja kalliimmat keinot eli liikenneverkon saneeraus ja täydentäminen.

TASE 2025 -työn ensimmäisenä vaiheena on laadittu vuoteen 2025 ulottuva seudullinen liikennepoliittinen ohjelma, joka viedään seutuhallituksen käsittelyyn. Hyväksytty ohjelma on lähtökohta kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämiselle ja yksityiskohtaisen toteuttamissopimuksen laatimiselle. Tämän vaiheen kanssa samanaikaisesti on päivitetty kaupunkiseudun liikennemalli (TALLI).



Tampereen kaupunkiseudun rakenne / Pirkanmaan maakuntakaava.



Työhön on sisällytynyt laaja vuoropuhelu eri osapuolten ja intressiryhmien kanssa. Työn aikana on kartoitettu kuntien, kaupunkien sekä maakuntaliiton virkamiesten ja päättäjien lisäksi mm. seudullisen joukkoliikennetyöryhmän, kauppakamarin ja ympäristöjärjestöjen näkemyksiä liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Kuntien asukkailla on myös ollut mahdollisuus antaa palautetta Internetin kautta ja kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa.

Hankkeen vuoropuhelun ydin on ollut suunnittelu- ja johtoryhmätyöskentely. Suunnitteluryhmässä on ollut seudun kuntien, Tiehallinnon Hämeen tiepiirin, seudullisen joukkoliikennetyöryhmän, Pirkanmaan liiton, lääninhallituksen ja Ratahallintokeskuksen edustus. Johtoryhmässä on ollut edellä mainittujen tahojen lisäksi myös liikenne- ja viestintäministeriön edustaja mukana.

# SEUDULLINEN LIIKENNEPOLITIikka

## Liikenteen visio 2025 ja sitä toteuttavat päämäärät

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

Visio kuvaa liikennejärjestelmän tavoitetilaa vuonna 2025. Tavoitetilanteessa Tampereen seudulla on liikennejärjestelmä, joka hyödyntää tällä hetkellä olemassa olevan ja suunnitellun väyläkapasiteetin maksimaalisesti ruuhkautumatta liikaa edes työmatkaliikenteen huipputunteina. Liikennejärjestelmä turvaa kaikkien väestö- ja käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet ja kannustaa ympäristöystävällisten kulkumuotojen käyttöön. Matkojen suunnittelu ja liikkuminen on helppoa ja turvallista. Liikenteestä aiheutuvia haittoja on pystytty vähentämään ja haitat kohdistuvat nykyistä enemmän alueille, joilla ei ole merkittäviä luontoarvoja, virkistyskäyttöä tai asumista.

Visioon mukainen tavoitetila on tarkoitus saavuttaa seuraavien viiden päämäärän avulla

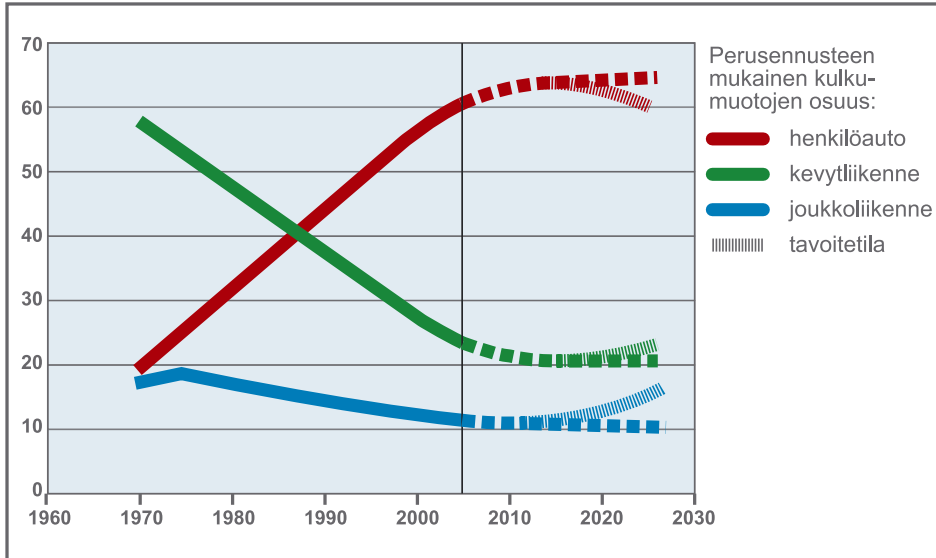
- \* kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudun sisäisten pääyhteyksien kehittäminen
- \* liikennepalvelujen käyttö helpommaksi
- \* joukkoliikenne positiiviseen kierteeseen
- \* liikennejärjestelmä tehokkaampaan käyttöön
- \* elinympäristö tuvallisemmaksi ja terveellisemmäksi.

### Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudun sisäisten pääyhteyksien kehittäminen

Seudun vetovoimaisuuden kannalta on tärkeää, että hyvien sisäisten yhteyksien lisäksi on myös hyvät kansainväliset ja valtakunnalliset yhteydet. Tämä tarkoittaa sitä, että tie-, raide- ja lentoliikenteen yhteydet seutukunnan ulkopuolelle ovat nykyistä nopeammat, monipuolisemmat, kattavammat ja sujuvammat.

### Liikennepalvelujen käyttö helpommaksi

Liikennejärjestelmä turvaa kaikkien väestö- ja käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet. Tavoitetilanteessa kulkumuotojen välinen yhteistyö on nykyistä sujuvampaa ja käyttäjäryhmien erityistarpeet on otettu paremmin huomioon myös taajama-alueen ulkopuolella. Liikkumisessa voi vaivattomasti hyödyntää käytettävissä olevia kulkutapoja. Tiedot liikennepalveluista ovat helposti saatavilla. Fyysisillä ratkaisilla kuten liityntäliikenne- ja pysäköintijärjestelyillä edistetään kulkutapojen yhteiskäyttöä. Myönteinen kehitys edellyttää myös, että maankäytön ja liikenteen suunnittelu tehdään kiinteässä yhteistyössä.



*Kulikutapaosuuksien kehitys Tampereen seudulla 1970-2005 sekä kehityspolkuja vuoteen 2025.*

## Joukkoliikenne positiiviseen kierteeseen

Joukkoliikenteen palvelutasoa nostetaan merkittävästi ensisijaisesti työ- ja asiointiliikenteen nykyisillä pääsuunnilla. Joukkoliikenteen nopeuttamiselle ja vuorotarjonnan lisäämiselle asetetaan selkeät määrälliset tavoitteet, samoin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle.

Autoistumisen myötä Tampereen kaupunkiseudun kulkutavat ovat muuttuneet radikaalisti. Tällä hetkellä koko seudun matkoista tehdään pääosa henkilöautoilla. Henkilöauton osuuden ennustetaan edelleen lisääntyvän nykyisen kehityssuunnan jatkuessa. Joukkoliikenteellä matkoista tehdään nykyisin runsaat kymmenen prosenttia ja osuuden ennustetaan vähenevän. Kevyen liikenteen osuus matkoista on pudonnut vajaaseen kolmannekseen. Myös kevyen liikenteen osuuden ennustetaan jatkossa vähenevän. Tavoitteena on vuoteen 2025 mennessä koko seudun tasolla vähintään pysäyttää henkilöautoliikenteen osuuden kasvu. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osalta tavoitteena on vähintään pysäyttää aleneva kehitys.

Kulkutavat ovat seudun eri osissa hyvin erilaiset. Ympäristökunnissa henkilöauton käyttö korostuu. Joukkoliikenteen osuus on korkein keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Nykyisin seudun sisäisistä Tampereen keskustaan suuntautuvista matkoista puolet tehdään henkilöautolla, kolmasosa joukkoliikenteellä ja kuudesosa pyöräillen tai kävellen.

## Liikennejärjestelmä tehokkaampaan käyttöön

Liikennejärjestelmän käyttöä tehostetaan ensisijaisesti ohjaamalla kysyntää sellaisille kulkutavoille, reiteille tai ajankohtiin, joilla on tarjolla vapaata kapasiteettia. Seuraavina tehostamiskeinoina ovat liikenneverkon pienet ja kustannustehokkaat parantamistoimet. Kaupunkiseudun kasvun edellyttämät välttämättömät väyläinvestoinnit toteutetaan.

## Elinympäristö turvallisemmaksi ja terveellisemmäksi

Valtakunnalliset tavoitteet liikenteestä aiheutuvien päästöjen, melun ja onnettomuuksien vähentämiseksi toteutetaan. Se tarkoittaa, että liikenteen aiheuttamat turvallisuus-, melu- ja päästöhaitat huomioidaan nykyistä paremmin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on puolittaa seudulla tapahtuvien liikenneonnettomuuksien määrä ja luoda edellytyksiä ympäristöystävällisten kulkumuotojen käytön lisäämiselle.



## Strategiset valinnat vision toteuttamiseksi

Tampereen kaupunkiseudun liikennestrategian lähtökohtana on mahdollistaa seudun kasvu toimivalla ja tehokkaalla liikennejärjestelmällä. Liikennestrategian tavoitteena on kaupunkiseudun sisäisen liikenteen kehityssuunnan muuttaminen siten, että kohtuulliset liikkumisolosuhteet turvataan kaikille liikennemuodoille myös tulevaisuudessa. Strategiset valinnat ovat samalla seudullisen liikenne- ja infrastruktuurin tulevia painopisteitä.

### Esitykset strategisiksi valinnoiksi ovat:

- \* Seudun asemaa valtakunnallisena liikenteen solmupisteenä vahvistetaan
  - ◆ seudun ulkoista saavutettavuutta parannetaan kehittämällä seudulle johtavia pääteitä ja -ratoja
  - ◆ seudun asemaa logistisena keskuksena kehitetään eri kuljetusmuotojen toimintaedellytyksiä sekä terminaalreja ja terminaaliyhteyksiä parantamalla
- \* Seudullista yhteistyötä kehitetään
  - ◆ Tampereen kaupunkiseudulle luodaan seudullinen liikennesuunnitteluorganisaatio
  - ◆ maankäytön suunnittelussa huomioidaan nykyistä paremmin liikenteelliset tavoitteet
- \* Seudun sisäisen liikenteen toimivuutta parannetaan
  - ◆ kuntakeskusten välisillä ruuhkaisilla työmatkaliikenteen osuuksilla tarjotaan parempia joukkoliikennepalveluja, mikä tekee henkilöautoilusta sujuvampaa
  - ◆ infrastruktuuri-investoinnit kohdistetaan nykyistä enemmän joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteisiin
  - ◆ joukkoliikenteen julkista rahoitusta lisätään palvelutason parantamiseksi
  - ◆ liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi liikenneinvestointien rinnalle otetaan nykyistä laajemmin käyttöön liikenteen hallinnan keinot
  - ◆ seudullisen joukkoliikenteen vaihtoehtoiset toteuttamismahdollisuudet selvitetään

## PERUSTELUJA VALINNOILLE

### Nykyinen kehitys

Tampereen kaupunkiseudulla on kaikki edellytykset jatkaa kasvuaan yhtenä Suomen vetovoimaisimmista seutukunnista. Suotuisan kehityksen lähtökohtia ovat seudullisen yhteistyön tiivistyminen, nykyisen liikennejärjestelmän joustavuus, yhteisesti hyväksytyt tavoitteet ja voimakas halu kehittää seutua. Strategisten valintojen perustelut löytyvät voimakkaasti kasvavasta liikenteestä, joukkoliikenteen matkustajamäärien laskusta ja liikenteestä aiheutuvien haittojen lisääntymisestä.

### Tampereen kaupunkiseutu pääliikenneverkon solmukohtana

Tampereen erinomainen logistinen sijainti pääliikenneväylien risteyskohtana on kansallisella tasolla merkittävä kilpailuetu. Tampere-Pirkkalan lentokentästä kehitetään valtakunnallisesti toiseksi merkittävintä kansainvälistä kenttää. Valtateiden ja rataverkon solmukohtana Tampereen seudulta on nopeat yhteydet Suomen suurimpiin keskuksiin sekä etelä- ja länsirannikon satamien kautta Eurooppaan ja muualle maailmaan. Päätieverkolla on sekä paikallinen että valtakunnallinen rooli. Uuden maantielain myötä päätieverkko jaetaan runkoverkkoon ja muuhun päätieverkkoon.

### Liikennejärjestelmää kehitetty kulkumuodoittain

Tampereen seudulla liikennemuotoja on kehitetty erillisinä kunkin liikennemuodon tarpeista lähtien. Seudullista näkökulmaa ja kaikkia kulkumuotoja edustavaa koordinoivaa tahoja ei ole pysyvästi ollut olemassa. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ovat kuitenkin melko hyvät, vaikka Tampereen keskustan jakeluliikenteen järjestelyissä on kehittämistarvetta.

### Joukkoliikenne negatiivisessa kierteessä

Huolimatta Tampereen seudun joukkoliikennejärjestelmään kohdistetuista uudistuksista ja kehittämistoimista, kuten laatukäytävistä joukkoliikenne-etuisuuskseen ja seutulipun käyttöön otosta, joukkoliikenteen kulkutapaosuus on ollut jatkuvasti laskeva. Matkustajamäärien väheneminen yhdessä Tampereen kaupungin liikennelaitoksen (TKL) yhä pienenevän subvention kanssa on heikentänyt TKL:n taloutta ja pakottanut karsimaan vuorotarjontaa. Vuorotarjonnan supistaminen on heikentänyt joukkoliikenteen palvelutasoa, mikä puolestaan on entisestään vähentänyt joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Liikennemäärien lisääntyminen ja liikenneympäristön ruuhkautuminen ovat laskeneet joukkoliikenteen matkanopeudet alhaisiksi. Tampereen sisäisillä pääyhteyksillä matkanopeudet ovat suuruusluokkaa 20 km/h. Seudullisilla pääyhteyksillä matkanopeudet ovat tasoa 25–30 km/h. Suorilla moottoriteiden kautta ajettavilla erikoisvuoroilla matkanopeudet ovat tasolla 40–45 km/h.

### Seutu kasvaa ja liikenne lisääntyy voimakkaasti

Liikkuminen ja kuljetukset lisääntyvät sekä kaupunkiseudun rakenteen muutosten että suotuisan talouskehityksen seurauksena. Kaupalliset palvelut hakeutuvat enenevässä määrin hyvän saavutettavuuden omaaviin sijaintipaikoihin, vahvimpien liikennevirtojen varteen, keskustojen ulkopuolelle. Voimakkaaksi todetusta väestönkasvusta suurempi osa kohdistuu ympäristökuntiin toteutuen merkittävässä määrin omakotiasumisena ja osin asemakaavoitet-

Kuluneen 25 vuoden aikana Tampereen kaupunkiseudun väestö on lisääntynyt 70 000 asukkaalla ja seuraavan 25 vuoden aikana kasvun ennustetaan olevan lähes yhtä voimakasta. Tämä tarkoittaa seudun väkiluvun lisääntymistä noin Jyväskylän asukasluvun verran.

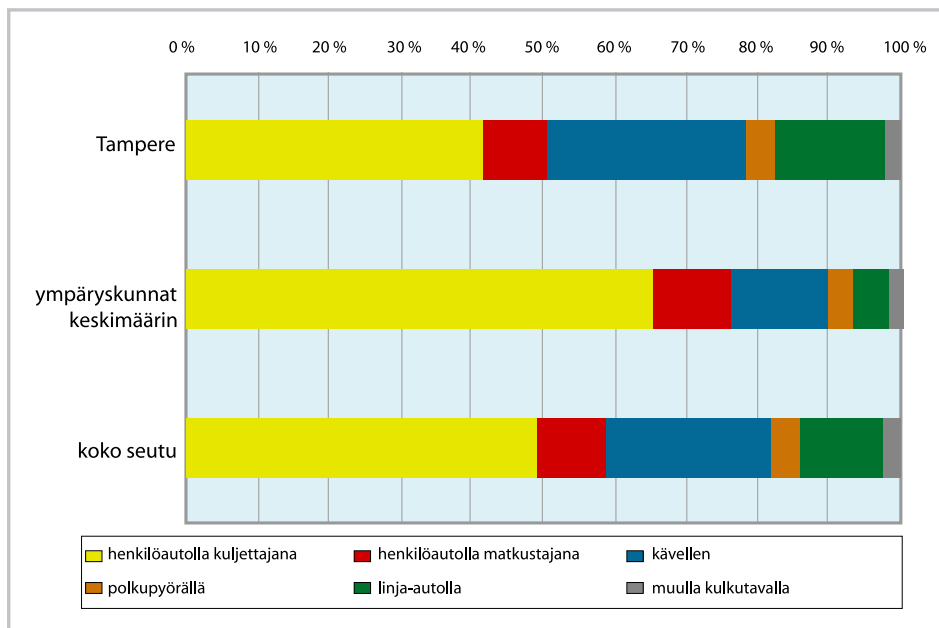
Reilussa kymmenessä vuodessa seudulle on saatu noin 40 000 uutta työpaikkaa, joista kolme neljäsosaa on Tampereella.

Henkilöautoistuminen on kasvanut seudulla 1960-luvulta lähtien lukuun ottamatta 1990-luvun taloudellista laskusuhdannetta. Tampereella on henkilöautojen määrä kasvanut kymmenessä vuodessa 21 500 kpl ja ympäristökunnissa 16 000 kpl. Tämä tarkoittaa Tampereella 34 % ja ympäristökunnissa 40 % kasvua henkilöautojen määrässä.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus koko seudulla on keskimäärin 12 %.

Tampereella osuus on 16 % ja ympäristökunnissa 6 %.

Keskustaan suuntautuvilla matkoilla osuus on korkein. Tampereen sisäisillä keskustaan suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenteen osuus on 32 % ja ympäristykunnista keskustaan suuntautuvilla matkoilla 23 %.



Seudun kulkutapaosuudet vuonna 2005.

tujen taajama-alueiden ulkopuolelle. Myös työpaikkojen määrä lisääntyy sekä Tampereella että ympäristökunnissa. Työssäkäyntialueet laajenevat ja työmatkat pitenevät. Kotitalouksien hyvä taloudellinen tilanne mahdollistaa henkilöautoistumisen kasvun ja usean auton pitämisen talouksissa. Yhdyskuntarakenteen kehitys kaupunkiseudulla on jo pitkään ollut hajautuvaa. Kuntakeskuksia on silti voitu kehittää määrätietoisesti ja suunnitelmallisesti.

### Liikenneturvallisuustavoitteet eivät ole toteutuneet

Voimakkaan liikenteen kasvun aikana Tampereen kaupunkiseudulla ei ole onnistuttu ylläpitämään valtakunnallisten tavoitteiden mukaista liikenneturvallisuuskehitystä. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana pysynyt ennallaan ja onnettomuuksissa menehtyneiden määrä on 2000-luvun alussa kääntynyt jopa kasvuun.



Seudun asukkaiden tekemistä matkoista:

Seudulla tehdään vuorokaudessa 830 000 matkaa, joista Tampereen kaupungin sisäisten matkojen osuus on 506 000 matkaa. Asukasta kohden matkoja tehdään 3,4 vuorokaudessa.

Seudun matkoista on kuntien sisäisiä matkoja 78 %, kuntien välisiä 16 % ja seudun ulkopuolelle suuntautuvia 6 %.

Seudun liikenteessä menehtyy vuosittain 15–25 henkilöä ja loukkaantuu noin 400 henkilöä.

Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkein keino liikennejärjestelmän ongelmien ratkaisemiseksi

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuutta pidetään melko hyvänä, vaikka erityisesti länsipuolen ja keskusta-alueen ruuhkaisuus koetaan merkittävänä ongelmana ja joukkoliikenteen palvelutasoa pidetään riittämättömänä. Tampereen ja ympäristökuntien välisten yhteyksien on toimittava. Joukkoliikenteen kehittäminen nähdään tärkeimpänä ratkaisuna seudullisen liikennejärjestelmän ongelmiin. Julkista tukea ja joukkoliikenne-etuisuuksia halutaan lisätä voimakkaasti. Palvelutason kohoamisen uskotaan parantavan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja tasaa- van kulkumuotojakaamaa.

(Lähde: Työnaikainen päättäjille, virkamiehille ja sidosryhmille suunnattu kysely)

## Tavoiteltavat vaikutukset ja keinot

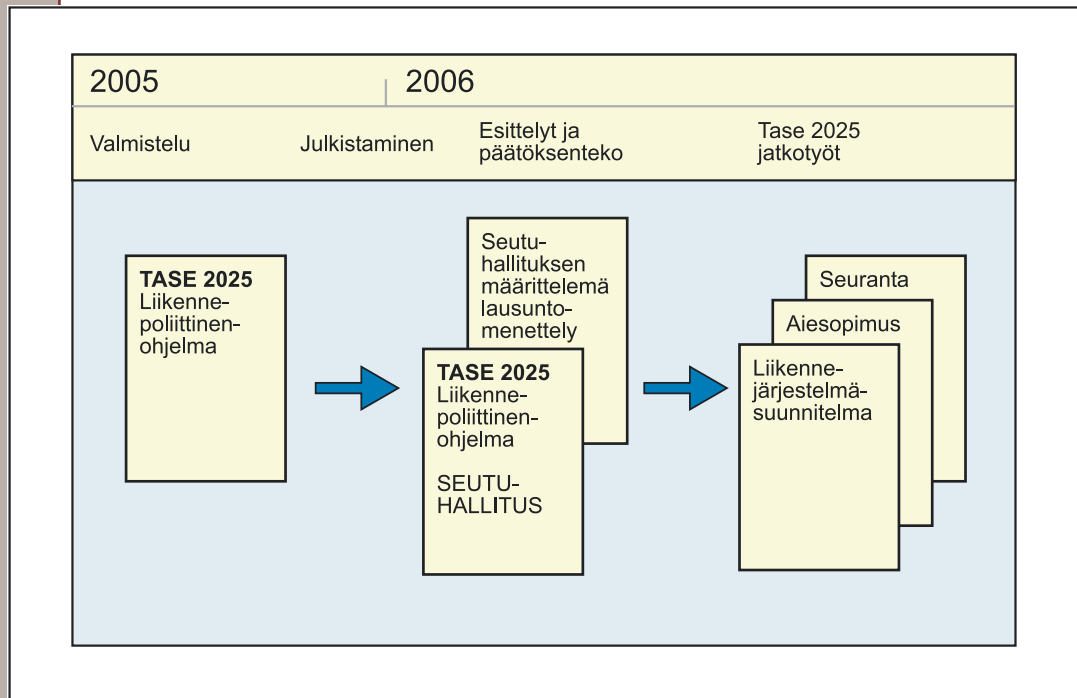
Tavoiteltavilla vaikutuksilla ja niitä toteuttavilla esimerkinomaisilla keinoilla kuvataan, mitä muutoksia nykytilanteeseen nähden tarvitaan vision toteuttamiseksi. Lopullinen keinovalikoima määritellään TASE 2025 -työn seuraavassa vaiheessa.

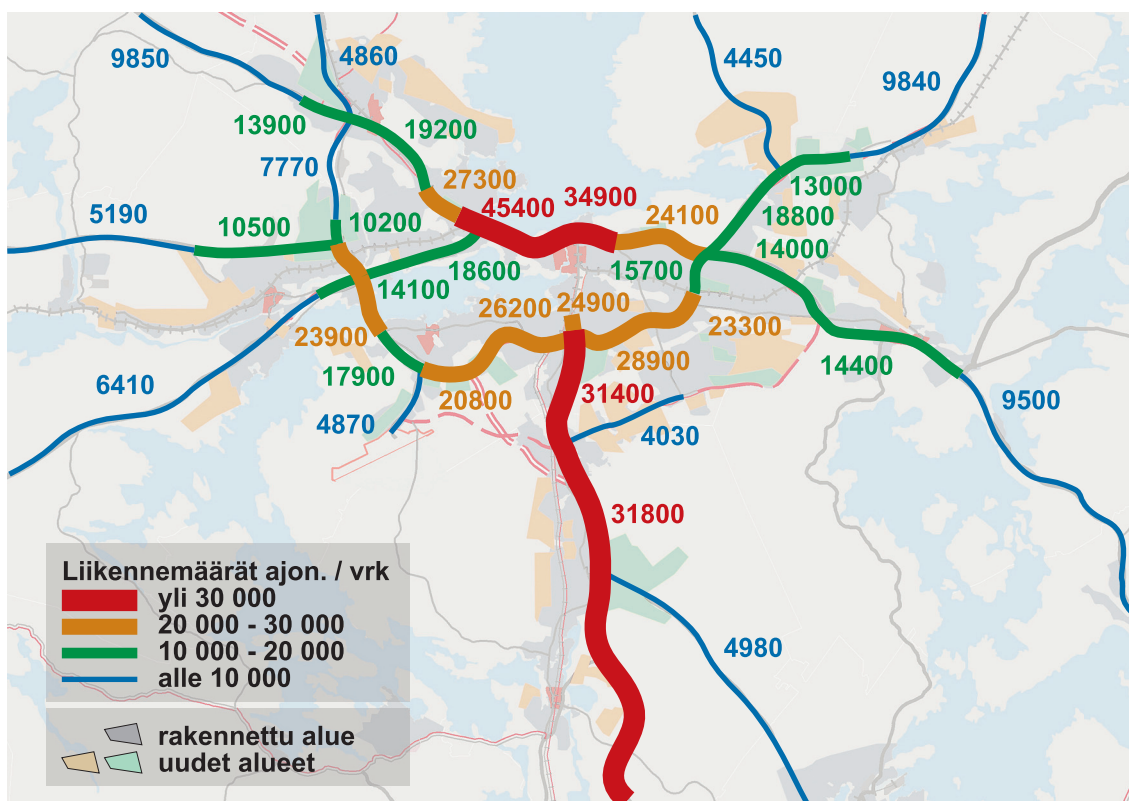
Päämäärä	Tavoiteltavat vaikutukset
Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudun sisäisten pääyhteyksien kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Henkilöliikenteen ulkoiset yhteydet nopeutuvat.</li> <li>* Elinkeinoelämän kuljetusten täsmällisyys, kustannustehokkuus ja terminaalien saavutettavuus paranevat.</li> <li>* Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kilpailukyky paranevat ja houkuttelevat seudulle uutta yritystoimintaa ja sen myötä työpaikkojen määrä kasvaa.</li> </ul>
Liikennepalvelujen käyttö helpommaksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Kaikkien väestö- ja käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet on turvattu.</li> <li>* Työ- ja asiointimatkat on pääsääntöisesti mahdollista tehdä ilman omaa autoa kohtuullisessa ajassa.</li> <li>* Liikkumisympäristö on esteetön mahdollistaen kaikkien ja erityisesti lasten, iäkkäiden ja liikuntaesteisten omatoimisen liikkumisen.</li> </ul>
Joukkoliikenne positiiviseen kierteseen	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Tampereen sisäisillä runkoyhteyksillä joukkoliikenteen matkanopeus nousee 20 % eli tasolle 25 km/h.</li> <li>* Ympäristökuntien keskustojen ja Tampereen keskustan välisillä laatuikäytävillä matkanopeus on 35–45 km/h. Matka-aika on keskimäärin 20 minuuttia (Pirkkala 15 minuuttia ja Vesilahti 45 minuuttia).</li> <li>* Keskustojen välinen vuoroväli työmatka- ja asiointiliikenteen aikana on 15 minuuttia, muulloin 20 - 30 minuuttia.</li> <li>* Joukkoliikenteen käyttö lisääntyy ja sen kulkumuoto-osuuden lasku vähintään pysäytetään.</li> <li>* Keskustojen saavutettavuus paranee ja samalla niiden elinvoimaisuus sekä kaupallinen vetovoimaisuus lisääntyvät.</li> <li>* Tie- ja katuverkon sujuvuus säilyy nykytasolla liikenteen kasvun kanavoituessa joukkoliikenteeseen.</li> </ul>
Liikennejärjestelmä tehokkaampaan käyttöön	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Liikennejärjestelmän kohtuullinen palvelutaso voidaan säilyttää nykyisen liikennejärjestelmän käyttöä tehostavilla toimenpiteillä suurten investointihankkeiden välillä.</li> <li>* Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen on pitkällä tähtäimellä yhteiskuntataloudellisesti edullista.</li> <li>* Matka-ajat ja liikkumisen sekä kuljetusten kustannukset säilyvät kohtuullisina.</li> </ul>
Elinympäristö turvallisemmaksi ja terveellisemmäksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Liikenneonnettomuuksien henkilövahinkojen määrä puolittuu.</li> <li>* Liikennemelulle altistuvien määrä ei lisääny.</li> <li>* Väylistä ja liikenteestä aiheutuva estevaikutus pienenee.</li> <li>* Liikenteen kokonaispäästöt alenevat.</li> </ul>

	Keinoja
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Runkotieverkkoon sisältyvillä väylillä tehdään palvelutason ja turvallisuuden edellyttämät parannustoimenpiteet.</li> <li>* Seudun läpimenevien pääteiden sujuvuus varmistetaan tarpeellisin investoinnein.</li> <li>* Päärataverkon kapasiteettia lisätään, jos sekä henkilö- että tavarakuljetusten kasvu sitä tarvitsee.</li> <li>* Tampere - Pirkkala – lentoasemaa, sen toimintoja ja maaliikenneyhteyksiä kehitetään siten, että henkilöliikenteen määrät voivat kasvaa selvästi ja rahtiliikenteen osuus moninkertaistua.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Tampereelle rakennetaan matkakeskus ja kehitetään seudullisia matkustajainformaatiopalveluja.</li> <li>* Matkojen yhdistelyä (kutsuohjattu liikenne ja palveluliikenne) kehittämällä turvataan perusliikkumismahdollisuudet kaikille asuinpaikasta ja fyysisestä kunnosta riippumatta.</li> <li>* Käyttäjälähtöisyys suunnitteluperiaatteena (maankäyttö, liikenne) nostetaan nykyistä tärkeämpään asemaan (eri käyttäjäryhmien ja niiden tarpeiden tunnistaminen).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Seutuhallinnon yhteyteen muodostetaan tilaajamallin mukainen liikenneorganisaatio.</li> <li>* Joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisäämiseen, nopeuttamistoimenpiteisiin sekä vaihto-olosuhteiden, matkustajainformaation ja lippujärjestelmien kehittämiseen osoitetaan lisärahoitusta.</li> <li>* Seudullista raideliikennettä kehitetään työmatkaliikenteen tarpeisiin mm. taajamajuna- ja lähiliikenteen vuoroja lisäämällä, liityntäliikenteen paikkoja kehittämällä ja ottamalla raideliikenne mukaan seutulippujärjestelmään. Selvitetään seudullisen raideliikenteen vaihtoehtoiset toteuttamismahdollisuudet.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Ajantasaista seudullista liikenteenhallintajärjestelmää kehittämällä ohjataan liikenne kaikissa tilanteissa tarkoituksenmukaisimmalle reitille ja pysäköintilaitoksiin.</li> <li>* Väylien täydennysinvestoinnit ajoitetaan maankäytön kehityksen mukaisesti. Lähtökohtana on, että liikennejärjestelmän kehittäminen tukee maakuntakaavan mukaisen monikeskusmallin toteutumista.</li> <li>* Kuntakeskustoihin suunnitellaan ja toteutetaan ohjausjärjestelmä, joka säätelee jakeluliikenteen reittejä ja ajoittumista (vapaan kapasiteetin hyödyntäminen, häiriön minimoiminen).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Keskustoissa ja asuntoalueilla parannetaan kevyenliikenteen olosuhteita (turvallisuus, esteettömyys, yhtenäiset jalankulkualueet, kävelypainotteiset kadut, kevyenliikenteen väylät liikuntapaikkoina).</li> <li>* Kevyen liikenteen ja autoliikenteen välistä erottelua lisätään.</li> <li>* Pääväylillä lisätään meluntorjuntatoimenpiteitä väylämiljööseen ja maisemaan/kaupunkikuvaan sopivalla tavalla.</li> <li>* Liikennemelu ja muut liikenteestä aiheutuvat haitat otetaan huomioon uusien alueita kaavoitettaessa.</li> </ul>

## MITEN JATKETAAN

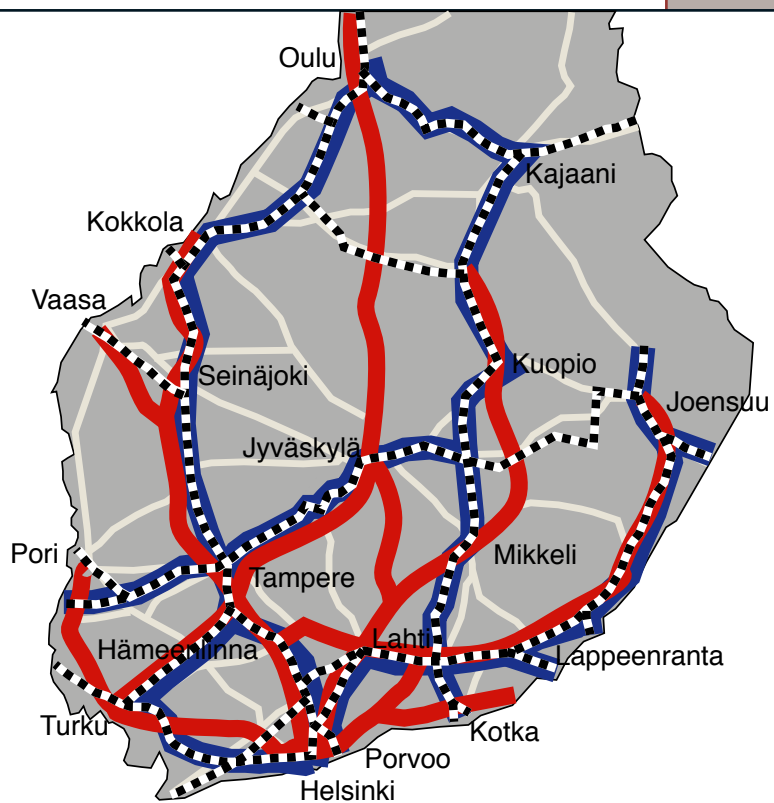
Liikennepoliittinen ohjelma viedään seutuhallituksen käsittelyyn. Seutuhallituksen hyväksymän ohjelman pohjalta käynnistyy liikennejärjestelmän suunnitteluvaihe. Suunnitteluvaiheessa määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen yksityiskohtaiset toimenpiteet ja arvioidaan toteutuksen vaikutukset. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksesta laaditaan seudullinen aiesopimus, jolla osapuolet sitoutuvat aiesopimuksessa määriteltyihin tehtäviin ja niiden edistämistä vastuuksiin. Aiesopimuksessa sovitaan myös, miten seudullisen liikennejärjestelmän jatkuva seuranta järjestetään.





Liikennemäärät Tampereen seudun päätielverkolla 2004, lähde Tiehallinto

- █ **runkotieverkko**
- █ **runkorataverkko**



Tampereen seutu valtakunnallisen runkoverkon solmupisteenä, lähde liikenne- ja viestintäministeriö 2005 / Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot. (Luonnos)

