

# TAVOITEASETTELU, TAMPERE

Projekti TATU,  
Tampereen ja Turun raitioteiden ensimmäisen vaiheen yleissuunnitelma  
Aihe Tavoiteasettelu, Tampere  
Päivämäärä 13.3.2013

## 1. Lähtökohdat

Raitiotien yleissuunnitelman tavoitteiden asetteluun lähtökohtana on alustavan yleissuunnitelman (valmistunut 10/2011) aikana laadittu tavoitteisto, joka perustui muutaman vuoden takaisin ilmastopoliittisiin linjauksiin, seudulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, rakennesuunnitelman tavoitteisiin ja edelliseen MAL-aiesopimukseen (seudullinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämissopimus). Taustalla ovat myös valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet (nk. VAT) ja mm. Liikenne- ja viestintäministeriön ilmastopoliittinen ohjelma. Nyt on otettu lisäksi huomioon yleissuunnitelman työohjelmassa esille nostetut, työn vaiheittaista eteenpäin viemistä tukevat tavoitteet sekä alustavasta yleissuunnitelmasta saadut lausunnot. Lisäksi näitä tavoitteistoja peilataan Tampereen kaupunkistrategian 2020 mainitsemiin liikennettä ja liikkumista koskeviin mittareihin sekä v. 2013 Pormestariohjelmaan ja kaupunkia koskeviin sopimuksiin ja sitoumuksiin.

Alustavan yleissuunnitelman aikana käytetyillä tavoitteilla haettiin sitä, että mahdollinen ensimmäinen raitiotielinja palvelisi hyvin jo nykyistä maankäyttöä ja nykyisiä liikkujia, jotta se vastaisi kysyntään heti kun se saataisiin käyttöön. Samalla haluttiin varmistaa että vaikutukset olisivat linjassa kaupungin yleisten maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kestäväan kehitykseen liittyvien pitkän tähtäimen tavoitteiden kanssa.

Nyt yleissuunnitteluvaiheessa tavoitteita halutaan syventää niin, että alustavassa yleissuunnitelmassa auki jääneet kysymykset voitaisiin ratkaista. Esimerkiksi reittivaihtoehtojen valinnan tueksi on käytettävissä lisää tietoa ratakäytävän varren kaavoitusmahdollisuuksista ja liikennejärjestelmän muista kehityslinjoista. Tärkeitä lähtökohtia ovat mm. Tampereen kaupunkistrategia, jota ollaan parhaillaan uudistamassa, Pormestariohjelma vuosille 2013 – 2016 (Uusi Tampere, tervetuloa), viimeisin maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskeva seudullinen MAL-aiesopimus, sekä luonnollisesti viimeisimmät kaavoitusta koskevat suunnitelmat. Tavoitteita on käsitelty myös esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiassa vuodelle 2030 ja ECO2 - Ekotehokas Tampere 2020 -ohjelmassa. Kun uusi kaupunkistrategia valmistuu kesällä, niin sen tavoitteet voidaan ottaa suunnittelussa huomioon alkusyksystä.

## 2. Tavoiteasettelun vaatimukset eri suunnitteluvaiheissa

Tavoiteasettelun tärkein vaatimus on ohjata suunnittelua kohti yhteisesti hyväksi katsottua maalia. Oikein asetetut tavoitteet toimivat myös esitettävien ratkaisujen hyvyden arvioinnin tukena työn lopussa, kun valmistellaan päätöksenteon vaatima aineisto. Hankearviointiohjeiden mukaisesti tehdään vaikutus- ja vaikuttavuusarviointi sekä laaditaan kannattavuuslaskelmat. Erityisesti vaikuttavuuden (Hankearvioinnin yleisohje, Liikenneviraston ohjeita 14/2011) arviointia ajatellen tavoitteita on pyrittävä kuvaamaan sekä monipuolisesti että mahdollisimman luotettavasti mitattavissa olevilla tekijöillä.

Arviointia on ohjeistettu myös joukkoliikennettä koskevassa Liikenne- ja viestintäministeriön raportissa (LVM 50/2007). Siinä arvioinnille kuvataan neljä kategoriaa:

1. Tavoitteiden ja strategian määrittämistä palveleva arviointi: Tavoiteltavien asioiden vertailua toisiinsa. Tarkoituksena on määrittää haluttu tulevaisuus, sitä tukevat tavoitteet ja strategiat (etenemistavat), joilla nämä voidaan saavuttaa.
2. Suunnittelua palveleva arviointi: Suunnitteluvaihtoehtojen keskinäistä vertailua. Tarkoituksena on valita parhaat toimet lopulliseen suunnitelmaan. Hyvyyden kriteerit vaihtelevat mm. suunnitelman tavoitteiden mukaan. Arviointimenetelmien yhdenmukaisuus on tarpeen vain suunnitelman sisällä.
3. Rahoitus- tai hankepäätöstä palveleva arviointi: Hankkeen vertailu suhteessa siihen, että hanketta ei toteuteta. Tarkoituksena on todeta perusteet hankkeen toteuttamispäätökselle. Arviointimenetelmien yhdenmukaisuus ja vertailtavuus toisiin yhteistä rahoitusta tarvitseviin hankkeisiin on avainasemassa.
4. Jälkiarviointi: Toteutuneiden muutosten todentaminen. Jälkiarvioinnissa verrataan toteutunutta kehitystä siihen, mikä on ollut tavoitteena tai mitä on arvioitu tapahtuvaksi. Tarkoituksena on lähinnä tuottaa tietoa vastaavien tapauksien arviointiin ja päätöksentekoon vastaisuudessa.

Tampereella raitiotien ensimmäisen vaiheen Hervanta–keskusta–Lentävänniemi yleissuunnitelmassa tavoitteet tulee laatia siten, että ne toimivat sekä ensimmäisessä että toisessa yleissuunnitteluvaiheessa. Yleissuunnitelman ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa tehdään valinnat linjausvaihtoehtojen välillä pitkälti jo käytettävissä olevan materiaalin perusteella. Tällöin puhutaan erityisesti edellä kuvatusta 2. kategorian tavoiteasettelusta. Toisessa suunnitteluvaiheessa valitun linjan yleissuunnittelu tehdään yksityiskohtaisempien ja paremmin myös lopullista hankearviointia tukevien tavoitteiden ja mittarien avulla. Toisessa suunnitteluvaiheessa tekninen suunnittelu, kustannusarviot ja vaikuttavuusarviot voidaan tehdä varsin tarkasti. Käytettävissä on arvio maankäytön kehittymisalueista, liikenne-mallitarkastelut ja yksityiskohtaisesti suunniteltu joukkoliikennejärjestelmäkuvaus. Tällöin arviointityön paino on 1. ja 3. kategorian tavoitteissa, vaikka suunnittelutyössä myös 2. kategorian tavoitteet ovat tärkeitä. 4. kategorian arviointia tukee aineistojen arkistointi sekä perustelujen ja suunnitelmien huolellinen raportointi.

Lisäksi on koko ajan muistettava, että tavoitteet eivät rajoitu liikenteeseen ja liikkumiseen sekä niiden suoriin vaikutuksiin. Esimerkiksi maankäyttönäkökulma on sisällytettävä tavoitteistoon koko prosessin ajan. Sen sijaan yksittäisiä teknisiä ratkaisuja ei tavoitteistoon haluta sisällyttää, että suunnittelutyössä olisi vapaat kädet hakea kokonaisuuden kannalta parhaat vaihtoehdot.

Projektin tavoitteisto on laadittu tekniikka-alatyöryhmässä, joka käsittelee tavoitteiden lisäksi mm. vertailumenetelmät ja liikenne-ennusteet. Ryhmän kokoonpano on ollut seuraava:

Ville-Mikael Tuominen	Tampereen kaupunki
Juha-Pekka Häyrynen	Tampereen kaupunki
Ari Vandell	Tampereen kaupunki
Pia Hastio	Tampereen kaupunki
Mika Periviita	Tampereen kaupunki
Hanna Montonen	Tampereen kaupunki
Erika Helin	Pirkanmaan ELY-keskus
Terhi Tikkanen-Lindström	WSP Finland Oy
Pekka Kuorikoski	Ramboll Finland Oy

Mari Kinttula  
Jukka Räsänen

Ramboll Finland Oy  
Ramboll Finland Oy

Tavoitteiston pohjana on käytetty alustavan yleissuunnitelman tavoitteistoa. Sitä on tarkistettu paitsi uusimpien hankearviointiohjeiden mukaisen vaikuttavuusarvioinnin tarvitsemalta osin myös ottamalla huomioon kaupungin ja kaupunkiseudun viimeisimmät liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat selvitykset. Tämä tavoitteisto liittyy sekä kaupungin strategiaan päätöksentekoon että hankearviointien vaatimaan tietoon hankkeen vaikutuksista. Lisäksi tavoitteistoa on selkeytetty uudella jäsentelyllä sekä poistamalla osittain päällekkäisiä samoja vaikutuksia kuvaavia tekijöitä.

Tavoitteisto on muokattu yleissuunnitelman ohjausryhmässä 22.2.2013 ja edelleen projektiryhmässä 12.3.2013.

### 3. Esitys tavoitteiksi ja osatavoitteiksi

#### 3.1 Tavoitealueet

Tavoitteisto on jaettu viiteen (5) tavoitealueeseen

- Liikennepoliittiset tavoitteet
- Yhdyskuntarakenteelliset tavoitteet
- Arjen sujuvuus
- Ympäristölliset tavoitteet
- Taloudelliset tavoitteet

Seuraavassa tavoitteisto esitetään yhtenä kokonaisuutena. Tavoitteiden esittelyn yhteydessä kuvataan ja selvennetään tavoitteiden ja alatavoitteiden hyödyntäminen yleissuunnittelun ensimmäisessä ja toisessa suunnitteluvaiheessa.

#### 3.2 Päätavoitteet

Päätavoitteita on projektille asetettu kahdeksan (8). Päätavoitteet kuvaavat strategisia ja päätöksentekoa erityisesti tukevia tavoitteita, osatavoitteet liittyvät enemmän itse suunnittelun ohjaukseen.

Päätavoitteet ja niiden jakautuminen edellä esitetyille tavoitealueille on esitetty seuraavassa.

- Liikennepoliittiset tavoitteet
  - Tavoite 1: Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa merkittävästi sekä Tampereella että Tampereen kaupunkiseudulla.
- Yhdyskuntarakenteelliset tavoitteet
  - Tavoite 2: Tampereen kasvu on hallittua ja kestävä, yhdyskuntarakente eheytyy ja keskustoja kehitetään. Kaupunki ohjaa kehitystä niin, että kasvualueet sijoittuvat hyvien joukkoliikennepalvelujen ääreen.
- Arjen sujuvuus
  - Tavoite 3: Palveluiden hyvä saavutettavuus parantaa arjen sujuvuutta. Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen sitä haluaville asukkaille.
  - Tavoite 4: Joukkoliikenne on houkutteleva ja kilpailukykyinen kulkumuoto.
  - Tavoite 5: Liikennejärjestelmä palvelee kaikkia käyttäjiä.

- Ympäristölliset tavoitteet
  - Tavoite 6: Ympäristö on terveellinen, liikkumisen energiatehokkuus hyvä ja ilmastomuutosvaikutukset pienet.
- Taloudelliset tavoitteet
  - Tavoite 7: Liikennejärjestelmän kehittämisinvestoinnit ovat taloudellisesti kannattavia.
  - Tavoite 8: Kaupunki hyötyy tehdyistä ratkaisuista.

### 3.3 Osatavoitteet

Päätavoitteet on jaettu osatavoitteisiin. Osatavoitteet tukevat suunnittelun ohjausta ja niiden hyödyntämistapa projektin eri suunnitteluvaiheissa on esitetty seuraavassa:

Tavoitealue: Liikennepoliittiset tavoitteet

Tavoite 1: Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa merkittävästi sekä Tampereella että Tampereen kaupunkiseudulla.

#### Osatavoitteet

- a) Joukkoliikenteen matkamäärä kasvaa vuoteen 2030 sekä Tampereella että seudulla nopeammin kuin asukasmäärä.  
*(2. suunnitteluvaiheessa runkobussit/raitiotie –vertailuperuste, jatkossa lyhennetty 2. vaihe)*
- b) Jalankulun ja pyöräilyn matkamäärä kasvaa vuoteen 2030 sekä Tampereella että seudulla nopeammin kuin asukasmäärä.  
*(2. vaihe)*

Tavoitealue: Yhdyskuntarakenteelliset tavoitteet

Tavoite 2: Tampereen kasvu on hallittua ja kestävä, yhdyskuntarakenne eheytyy ja keskustoja kehitetään. Kaupunki ohjaa kehitystä niin, että kasvualueet sijoittuvat hyvien joukkoliikennepalvelujen ääreen.

#### Osatavoitteet

- a) Raitiotien verkollinen kattavuus on hyvä ja asuntojen, työpaikkojen, palveluiden sekä opiskelupaikkojen määrä raitiotielinjan vaikutusalueella tavoitevuonna 2030 on mahdollisimman korkea.  
*(1. suunnitteluvaiheessa linjausvaihtoehtojen vertailuperuste, jatkossa lyhennetty 1. vaihe)*
- b) Maankäytön täydennysrakentamismahdollisuudet hyvän joukkoliikennepalvelun äärellä ovat hyvät ja toimintojen monipuolisuus eri alueilla pienentää liikkumistarvetta.  
*(1. vaihe/ 2. vaihe)*
- c) Uuden liikennealueen tilantarve pidetään vähäisenä.  
*(1. vaihe/ 2. vaihe)*
- d) Raitiotiejärjestelmä on laajennettavissa maankäytön ja liikennekysynnän kehittymisen mukaisesti.  
*(1. vaihe)*

Tavoitealue: Arjen sujuvuuden tavoitteet

Tavoite 3: Palveluiden hyvä saavutettavuus parantaa arjen sujuvuutta. Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen sitä haluaville asukkaille.

Osatavoitteet

- a) Kävelyetäisyydellä raitiotiestä/joukkoliikennepalveluista on mahdollisimman paljon asukkaita.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- b) Raitiotien/joukkoliikennepalvelujen vaikutusalueella on mahdollisimman paljon julkisia, kaupallisia, harrastus- ja kulttuuripalveluita.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Kävelyetäisyydellä raitiotiestä/joukkoliikennepalveluista on mahdollisimman paljon työ- ja opiskelupaikkoja.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- d) Joukkoliikennejärjestelmä on mahdollisimman esteetön, ja väylien estevaikutus on pieni.  
(2. vaihe)

Tavoitealue: Arjen sujuvuuden tavoitteet

Tavoite 4: Joukkoliikenne on houkutteleva ja kilpailukykyinen liikennemuoto.

Osatavoitteet

- a) Matkustuskokemus on houkutteleva, matkan eteneminen on saumatonta, matkustus mukavaa, pysäkkiympäristöt miellyttäviä ja matkan suunnittelu vaivatonta ja selkeää.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- b) Matka-aika ovelta ovelle on kilpailukykyinen.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Joukkoliikenne toimii luotettavasti ja häiriöttömästi.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- d) Liityntä polkupyörällä ja autolla joukkoliikenteeseen on helppoa.  
(1. vaihe)
- e) Tarpeellisten vaihtojen toimivuus on hyvä.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)

Tavoitealue: Arjen sujuvuuden tavoitteet

Tavoite 5: Liikennejärjestelmä palvelee kaikkia käyttäjiä.

Osatavoitteet

- a) Pääkatu- ja tieverkon toimivuus varmistetaan sekä liikennejärjestelyjen rakentamistyön että liikennöinnin aikana.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- b) Liikenneturvallisuus paranee ja turvallisuuden tunne on korkea.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Paikallisen joukkoliikenteen kyky palvella liikeyntää rautateiden henkilöliikenteeseen sekä linja-autojen kauko- ja seutulienteeseen on korkea.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)

Tavoitealue: Ympäristölliset tavoitteet

Tavoite 6: Ympäristö on terveellinen, liikkumisen energiatehokkuus hyvä ja ilmastomuutosvaikutukset pienet.

Osatavoitteet

- a) Liikenteen päästöjä ja ilmanlaatua heikentävää vaikutusta vähennetään.  
(2. suunnitteluvaiheessa runkobussit/raitiotie -vertailuperuste)
- b) Liikenteen energiankulutus on pieni ja suuri osa energiasta tuotetaan uusiutuvista lähteistä.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Liikenteen aiheuttama meluhaitta on mahdollisimman vähäinen ja se ei kohdistu herkkiin toimintoihin.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)

Tavoitealue: Taloudelliset tavoitteet

Tavoite 7: Liikennejärjestelmän kehittämisinvestoinnit ovat taloudellisesti kannattavia.

Osatavoitteet

*(Hankearviointi ja kannattavuuslaskelmat tehdään voimassaolevien ohjeiden mukaan.)*

- a) Liikennöinti- ja ylläpitokustannukset ovat mahdollisimman alhaiset.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- b) Investointikustannukset maksavat itsensä takaisin säästöinä ja hyötyinä.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Tekninen toteutettavuus on varmistettu: kustannusriskit sekä liikennöintiin ja ylläpitoon jäävät riskitekijät, kuten sujuvuushaitat eri liikennemuodoille minimoidaan.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)

Tavoitealue: Taloudelliset tavoitteet

Tavoite 8: Kaupunki hyötyy tehdyistä ratkaisuista.

Osatavoitteet

- a) Kiinteistötaloudelliset hyödyt kuten kaupungin omistamien kiinteistöjen arvonnousu ja maankäytösopimuskorvaukset ovat käytettävissä kaupungin kehittämiseen.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- b) Luodaan uusia mahdollisuuksia investoijille tarjoamalla asumiseen ja kaupallisiin palveluihin soveltuvaa joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkiympäristöä.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- c) Toteuttamisen aikatauluriskit ja hankkeen perusteluihin vaikuttavat maankäytön kehittämisen riskit ovat hallittavissa.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)
- d) Tarjotaan matkailijoita houkuttelevaa palvelua, joukkoliikenteen näkyvyys katukuvassa (imago) on hyödynnettävissä ja matkailullisesti tärkeät kohteet ovat saavutettavissa ilman henkilöautoa. Toimiva liikennejärjestelmä vaikuttaa positiivisesti kaupungin vetovoimaan.  
(1. vaihe/ 2. vaihe)

#### 4. Tavoitteiston merkitys projektissa

Tavoitteisto toimii projektissa päätöksenteon, vaihtoehtovalintojen, vertailujen ja suunnittelun ohjauksen välineenä. Tavoitealueet ja päätavoitteet jäsentävät suunnitelman ratkaisujen ja niiden vaikutusten arviointeja. Osatavoitteet toimivat suunnittelun ohjauksen sekä vertailujen ja vaikutusten ja vaikuttavuuden kuvausten välineenä.

Tavoitteita ei ole tarkoitus priorisoida eikä painottaa. Koska osatavoitteiden toteutumista ei kaikkien tavoitteiden osalta voida mitata, toimii tavoitteisto arvioinneissa enemmänkin vaikutusten kuvauksen pohjana kuin laskentamallina. Hankearvioinnit tehdään Liikenneviraston ja LVM:n viimeisimpien hankearviointiohjeiden mukaisesti ja hankearviointi sisältää myös investoinnin yhteiskuntataloudellisen tarkastelun. Hankkeen rahassa mitattavia vaikutuksia tullaan tarkastelemaan myös kuntatalouden näkökulmasta.