

Sopimusversio 19.9. Masto ja LJ:n käsittelyn jälkeen, KJK 20.9.

SOPIJAOSAPUOLET

Valtio: Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Xx elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA).

Xx kaupunkiseudun kunnat:

Kuntayhtymät: Jos sopijapuolina.

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

MAL-SOPIMUSTEN TARKOITUS JA TAVOITTEET

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset perustuvat sopimusseudun kaikkien kuntien ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä siten, että edistetään valtion, seudun ja sen kuntien tavoitteiden saavuttamista. Sopimuksien tarkoituksena on vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksien tarkoitus on varautua pitkäjänteiseen kehitykseen.

Sopimuksien tavoitteena on luoda edellytykset seudun kestäväälle kasvulle, tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävästä liikkumisesta ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva, turvallinen ja terveellinen arki, työmarkkinoiden toimivuus sekä elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on torjua segregatioita ja asunnottomuutta, sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

MAL -sopimukseen on sisällytetty vain keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä sekä kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimenpiteet, joiden edistämisestä on, sopimustahojen mandaatti sekä toimintaympäristön realiteetit huomioiden, edellytykset sopia. Sopimus sisältää luonteeltaan hyvin eri tyyppisiä toimenpiteitä. Sopimus antaa osaltaan syötteitä myös muilla valtion ja kuntien sopimuksilla sekä sektoreilla edistettäviin toimenpiteisiin. Sopimuksen toteutumisen sekä tavoitellun vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että kuntien tai valtion muut kehittämistoimet/suunnitelmat eivät ole ristiriidassa sopimuksen tavoitteiden kanssa.

Sopimuksissa on kuvattuna tavoitetila vuodelle 2030 sekä kuvattu kehityspolku, jolla tavoitteisiin pääsemiselle luodaan maankäytön, asumisen ja liikenteen antamat edellytykset. Sopimuskaudet ovat 2020-23, 2024-27 ja 2028-31. Sopimukseen sisällytetään sopimuskausilla toteutettavia toimenpiteitä (esim. infran rakentaminen) sekä seuraaviin sopimuskauteen valmistavia toimenpiteitä (esim. infran suunnittelu). Sopimuksia laaditaan ja tarkastellaan rullaavasti.

MAL-sopimusten 2020-23 keskeisiä lähtökohtia:

- Pääministeri Rinteen hallitusohjelmassa (3.6.2019) esitetyt maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet
- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat ja niiden perustella laaditut Kansallisen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) ilmastomuutoksen torjunta koskevine tavoitteineen
- Eduskunnan kirjelmä asuntopolitiikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp - O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet määritellään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa
- Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040 (sis. Asuntopoliittinen ohjelma, seudun Liikennejärjestelmäsuunnitelma) sekä ja Seutustrategia 2027.
- Tampereen kaupunkiseudun MAL1-3 –sopimukset: Kaupunkiseudun kehittämisen ja kehityksen seuranta ja vaikuttavuus
- Tampereen kaupunkiseudulla MAL4-sopimuksen valmistelua pohjustava suunnitteluprosessi ja muut kehittämissuunnitelmat.
- Tampereen kaupunkiseudun ilmastotavoitteet, Hiilineutraali Tampereenseutu 2030

MAL-sopimuksen liitteet

Sopimuksen lähtökohtia ja toimenpiteiden perusteita on kuvattu liitteessä x.

Sopimuksella edistettävä liikenneinfran kohteet ja kehittämissuunnitelmat on kuvattu liitteissä x-x.

Maankäytön ja asumisen sijoittuminen sekä kasvun kuntakohtaiset osuudet on kuvattu liitteessä x

1 KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tavoitetila 2030+: Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Arjen sujuvuus ja kestävät valinnat on mahdollistettu suuntaamalla asumista, työvoima- ja palveluintensiivisiä työpaikkoja ja palveluita määrätietoisesti keskustoihin, joukkoliikennevyöhykkeelle sekä asemanseuduille kehittyvän raideliikenteen varaan sekä tiivistämällä joukkoliikennevyöhykettä.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena mahdollistavat liikenneturvallisuuden paranemisen ja seudun hiilineutraaliuden tavoitteen mukaisesti. Kestävien kulkumuotojen osuus tehdyistä matkoista on vähintään 60%:ia ja liikenteen päästövähennys vähintään 50%:ia (*n. 340 co2t-ekv*) vuodesta 2005.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä hyödynnetään uudenlaisia toimintamalleja. Kestävien liikkumismuotojen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon on parantunut merkittävästi ja yksityisautoilun liikennesuorite vähenee. Tieverkon ruuhkattomuus mahdollistaa sujuvan ja luotettavan liikenteen. Teknologia palvelee seudun ihmisiä, elinkeinoja ja tavoitteita. Liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja yhteiskäytön mahdollisuudet hyödynnetään. Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuus mahdollistaa päästövähennystavoitteen saavuttamisen.

Seurattavat vaikuttavuusindikaattorit:

- *Yhdyskuntarakenteen kehittyminen*
- *Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen maankäytöllisesti ja liikenteellisesti*
- *Kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) kulkutapaosuuden, matkat ja suorite, kehittyminen suhteessa henkilöautoliikenteeseen*
- *Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuuden kehittyminen*
- *Ilmastopäästöjen kehittyminen*
- *Liikenneturvallisuuden kehittyminen kulkutavoittain*
- *Liikkumattomuudesta aiheutuvat suorat ja tuottavuuden vähenemisestä aiheutuvat kustannukset.*
- *Autonomistus vyöhykkeittäin*
- *Tieverkon ruuhkaisuus*

1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen eheytyksen kehityspolku 2030:

Tulevalla vuosikymmenellä seudun liikennejärjestelmän kehittämistä jatketaan määrätietoisesti kestävästä liikkumisesta suosivaksi. Kasvua ohjataan määrätietoisesti rakenteen keskeisiin osiin, rakenteen hallintaa vahvistetaan seudullisen koordinoitumisen kautta. Seudun rakenteen keskeisiä osia vahvistetaan niin viihtyisän asumisen kuin hyvien palveluiden ja työvoimaintensiivisten työpaikkojen osalta. Rakenteessa olevat kasvun tulpat poistetaan maankäytön muutoksen tieltä. Työpaikka-

alueita kehitetään rakenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaisesti: työvoima- ja asiakasintensiiviset työpaikat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja tavaravirrat rakenteen ulkokehälle.

Toimenpiteet 2020-2023: Kunnat ohjaavat kasvua kestäväällä tavalla

1. Kunnat ohjaavat asumisen uudistuotannon pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Uusi asuinkerrosala sijoitetaan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille aina 80% saakka. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 vyöhykejaon pohjalta sovellettua vyöhykejakoja. (liite: kartta)
2. Kunnat edistävät keskustavyöhykkeiden kehittymistä ja laajenemista sekä ohjaavat työvoima- ja palveluintensiivistä työpaikkarakentamista keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle ja tavaraliikennettä tuottavaa työpaikkatoimintaa kehälle ja sisääntuloväylille Rakennesuunnitelman 2040 periaatteita soveltaen. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 vyöhykejaon pohjalta sovellettua vyöhykejakoja.
3. Kunnat huolehtivat rakenteen keskeisiä osien riittävästä kaavavarannosta, siten että keskustoissa ja joukkoliikennevyöhykkeellä asumisen, palveluiden ja työpaikkarakentamisen asemakaavavaranto vastaa viiden vuoden kehityksen tuottamaan kysyntään. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 pohjalta sovellettua vyöhykejakoja.
4. Kunnat jatkavat keskustojen ja asemanseutujen kehittämistä ja tiivistävät keskinäistä yhteistyötään näiden alueiden kehittämisessä esiin nousevien kysymysten ratkomisessa. Jaettua ymmärrystä keskustaverkoston tilasta vahvistetaan seudullisesti tuotettavien tilannekuvien kautta.
5. Kunnat päivittävät Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman ja toimeenpaneavat seudullisesti sovitut määrälliset ja laadulliset tavoitteet ja näiden pohjalta toteutetut seudulliset ohjelmat maapolitiikan, kaavoituksen, maankäytön toteutuksen ohjelmoinnin, tontinluovutuksen ja muun kunnassa tehtävän työn kautta.
6. Seutuyhteistyötä jatketaan yritysalueiden kehittämiseksi seudun elinvoiman ja rakenteen kannalta kestävään ja tarkoituksenmukaiseen suuntaan. Business Tampereen, Tampereen kaupunkiseudun sekä Pirkanmaan liiton yhteisenä hankkeena luodaan paikkatietopohjainen seuranta tuottamaan tietoa yritysalueiden seudulliseen kehittämiseen ja kuntien omiin kehittämistoimiin. Rakennesuunnitelman päivittämisen yhteydessä vahvistetaan yritysalueiden keskeiset kehittämisperiaatteet rakenteen eri sijainneilla.

7. Seudun maankäyttö kehittyy maakunnassa ja kunnissa tehtyjen maankäytön linjausten mukaisesti. Seudun rakenteessa keskeisellä sijainnilla olevien alueiden käyttöönottoa edistään aktiivisesti valtion ja kuntien yhteistyönä.

Esimerkkikohteet: Tampereen järjestelyratapiha ja asemakeskus, Ylöjärven puutermiinali

1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen sekä liikenteen kysynnän hallinta

Joukkoliikenteen kehityspolku

MAL4-sopimuskaudella toteutettava raidepainotteinen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen ja kulkutapaosuuden kasvun. Tampereen raitiotien käynnistyvä liikennöinti, uusi bussilinjasto, nopeat yhteydet ja liityntämahdollisuudet laajentavat joukkoliikenteen palvelualueita ja käyttäjäkuntaa. Lähijunaliikenteen suosio kasvaa pilotin myötä ja asemanseutujen kehitys lisää junien kysyntää, mikä perustelee suurempaa tarjontaa ja kehittämisinvestointeja. Sopimuskaudella toteutettava suunnittelu mahdollistaa raitiotien ja junaliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen. Raiteisiin liittyvät rakentamis- ja suunnittelupäätökset kiihdyttävät kestävä yhdyskuntarakenteen syntymistä.

Joukkoliikenneinfran ja -palvelujen kehittämisellä sekä kysyntää hallitsemalla voidaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta nostaa nykyisestä 9%:sta (HLT 2016) n. 4%-yksikköä vuoteen 2030 mennessä ja pitää autosuorite lähellä nykytasoa. Liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisvaltainen kehittäminen sekä tieliikenteen hinnoittelu mahdollistavat joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamisen n. 8% -yksikköä (n. 80 000 uutta joukkoliikennematkaa päivittäin) vuoteen 2030 mennessä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tavoite, 15%, täyttyy.

Toimenpiteet 2020-2023: Joukkoliikennejärjestelmän määrätietoinen kehittäminen

8. Lähijunaliikenteen pilotti toteutetaan 15.12.2019-31.12.2020. Valtio rahoittaa pilottia MAL-sopimuskauden ajan ja varautuu liikenteen kehittämiseen pitkällä aikajänteellä yhteistyössä seudun joukkoliikenneviranomaisen ja VR:n kanssa.
9. Junaliikenteen operoinnin ja käytettävyyden edellyttämä laiturien ja asema-alueiden kehittäminen suunnitellaan ja toteutetaan olemassa oleville asemille Tampereella, Nokialla, Lempäälässä ja Orivedellä. Valtio vastaa suunnittelun ja rakentamisen kustannuksista 100%:sti.
10. Tesoman junaseisake suunnitellaan ja rakennetaan. Valtio osallistuu suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin 50 %:n osuudella.
11. Seisake Ruutanaan suunnitellaan toteuttamiseen tähtävällä tarkkuudella. Valtio osallistuu suunnittelun kustannuksiin 50 %:n osuudella.
12. Seisakkeet Säöksjärvelle ja Ylöjärvelle suunnitellaan esisuunnittelutarkkuudella. Valtio osallistuu suunnittelun kustannuksiin 50 %:n osuudella.

13. Junaliikenteen, eri raidesuunnilla olevien, potentiaalisten seisakkeiden toteuttamisedellytykset ja vaikutukset selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä hyödyntäen yhteistä kehityskuvaa raidejärjestelmän kehityksestä.
14. Raitiotien seudullisen laajenemisen yleissuunnitelma valmistuu Tampereen, Pirkkalan, Ylöjärven ja Kangasalan yhteistyössä. Valtio osallistuu suunnittelun kustannuksiin 30 %:n osuudella.
15. Raitiotien laajentamisen toteutussuunnittelu (kehitysvaihe) käynnistetään seudulla tarkoituksenmukaisilla suunnilla. Valtio osallistuu toteutussuunnittelun (kehitysvaihe) kustannuksiin 30 %:n osuudella.
16. Raitiotien laajennusrakentaminen käynnistetään seudulla suunnitelmavalmiuden salliessa. Valtio osallistuu rakentamisen kustannuksiin 30 %:n osuudella.
17. Joukkoliikenteen runkolinjoille suunnitellaan ja toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia ja pysäkkien saavutettavuutta parantavia toimenpiteitä MAL4-hankerahalla. Valtion rahoittamat toimenpiteet määritetään kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovitulla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
18. Kunnat lisäävät rahoitusta joukkoliikenteen palveluihin ja markkinointiin joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämisen edellyttämällä tasolla.
19. Valtio osoittaa kaupunkiseudulle joukkoliikennetukea 20 M€/vuodessa. Lisättävällä tuella tasataan kuntien kustannuspaineita joukkoliikennejärjestelmän päästövähennystavoitteen edellyttämästä liikennöinnin lisäämisestä ja kaluston uudistamisesta.

Kävelyn ja pyöräilyn kehityspolku

MAL4-sopimuksen myötä laadittava ohjelma suuntaa seudun yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä pitkäjänteisesti. Kävelyn ja erityisesti pyöräilyn kehittämiseen panostetaan kunnissa voimakkaasti ja suunnitelmavalmius paranee. Määrätietoisesti toteutettavien hankkeiden myötä seudun kävelyn ja pyöräilyn laatutaso nousee keskuksissa ja niiden välillä. Kehittyvä infra vastaa jatkuvasti yleistyvien sähkötoimisiin kulkuneuvojen tarpeisiin. Tiivistyvä maankäyttö ja sekoittunut rakenne mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden merkittävän nousun keskuksissa, joka vaikuttaa positiivisesti turvallisuuteen ja vähentää merkittävästi liikenteestä aiheutuvia negatiivisia ulkoisvaikutuksia. Liikkumattomuudesta aiheutuvat kustannukset vähenevät merkittävästi.

Infran ja palvelujen kehittämisellä sekä kuntien toteuttamisvallassa olevilla kysynnän hallinnan keinoilla kävelyn kulkutapaosuuden on arvioitu nousevan nykyisestä 27%:sta (HLJ2016) n. 1,5%-yksikköä. Liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteiskehittäminen sekä tieliikenteen hinnoittelu mahdollistavat kävelyn kulkutapaosuuden nostamisen n. 6% -yksikköä ja pyöräilyn n. 1,5% (n. 75 000 uutta kävely ja 15 000 uutta pyörämatkaa päivittäin). Pyöräilyn osuuden nousu on todennäköisesti suurempi, kun huomioidaan mm. kehittyvä terveystietoisuus, teknologia ja ennustemallin sisältämä epätarkkuus. Kannustimia ja hallintakeinoja hyödyntämällä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapojen tavoiteltu 11%-yksikön nousu saavutetaan.

Toimenpiteet 2020-2023: Kävelyn ja pyöräilyn infran ja palvelujen kehittäminen

1. Seudun kävelyn ja pyöräilyn infran sekä palvelujen kehittämistoimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan keskuksissa sekä niiden välisillä yhteyksillä. Toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisrahalla. Valtion rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
2. Tampereen kaupunkiseudulle laaditaan pitkän aikajänteen kehittämistarpeita vastaavat kävelyn ja pyöräilyn tavoitela ja kehittämisohjelma 2.0, jossa käsitellään mm. verkon, kunnossapidon ja seurannan kehittämisen tarpeet sekä määritellään toimenpiteet.
3. Kunnat lisäävät rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimiin kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämisen edellyttämällä tasolla.
4. Valtio edistää kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä kehittämiseen kohdennettavaa, MAL-sopimusten ulkopuolista, rahoitusta seudun kehittämiseen.

Liikenteen kysynnän hallinnan kehityspolku

MAL4-sopimuksen myötä kulkutapavalintoihin vaikuttavia kysynnän hallinnankeinoja hyödynnetään seudulla systemaattisesti. Laaditut pysäköintiperiaatteet jalkautetaan. Taloudellisia ohjauskeinoja selvitetään ja otetaan käyttöön tarkoituksenmukaisella tasolla. Toimenpiteiden sosiaalisiin vaikutuksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Kestävään liikkumiseen ohjataan ja kannustetaan laajasti. Käyttöön otettavat kysynnänhallinnankeinot mahdollistavat tarvetta, ruuhkanhallinta ja kulkutapasiirtymät, vastaavan vaikuttavuuden tavoittelun kustannustehokkaasti myös pitkällä aikajänteellä.

Pysäköinnin hinnoittelu seudun keskuksissa vähentää yksityisautoilun kulkutapaosuutta n.3,5%:a nykytilasta. Pääväylillä ruuhkautuminen vähenee. Tieliikenteen hinnoittelu yhdessä muun järjestelmän kehittämisen kanssa vähentää yksityisautoilun kulkutapaosuutta n. 15% (560 milj.hlö.km/v) nykytilasta, pääasiassa keskuksissa ja joukkoliikennevyöhykkeellä. Ruuhkautuminen poistuu. Hinnoittelu on edellytys päästövähennystavoitteen edellyttämälle suoritemuutokselle. Vähentynyt tienkäyttö vähentää henkilöonnettomuuksia 16% nykytilanteesta. Kehysalueiden matka-ajat keskuksiin lyhenevät.

Toimenpiteet 2020-2023: Kulkutapamuutoksia kysyntään vaikuttamalla

1. Kunnat ja valtio selvittävät yhteistyössä tieliikenteen hinnoittelun toteuttamismalleja ja vaikutuksia seudulla, minkä pohjalta seudulla tehdään päätös kokeilun käynnistämisestä.
2. Valtio mahdollistaa tieliikenteen hinnoittelusääntelyssä kerättyjen maksujen kohdentamisen seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.
3. Valtio tukee liikenteen hinnoittelun käyttöönottoa kaupunkiseuduilla rahoitusohjelmalla, jolla mm. ehkäistään mahdollisia segregatio- ja elinkeinovaikutuksia.
4. Liikkumisen ohjauksen jalkauttamiseksi laaditaan seudullinen suunnitelma, minkä pohjalta valtio tukee seudun liikkumisen ohjausta xxx xxx eurolla vuodessa.
5. Kunnat toimeenpaneuvat pysäköinnin seudullisia kehittämisperiaatteita ja edistävät toimenpiteiden toteutumista

6. Valtio tukee seudun markkinalähtöiseen pysäköintiin siirtymistä xxx xxx eurolla vuodessa.

1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjujen kehittäminen

Liikkumisen palvelujen ja matkaketjujen kehittämisen kehityspolku

MAL4-sopimuksen myötä liikkumisen uusien palvelujen kehittäminen liitetään kiinteämmin osaksi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteita. Uusien teknologioiden hyödyntämiseksi tehdään määrätietoista työtä seudun kaikissa osissa ja mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin varaudutaan suunnittelulla sekä sääntelyllä. Liittyminen seudun tehokkaaseen joukkoliikenneverkkoon helpottuu merkittävästi liityntäpysäköinti-investointien avulla. Liikkumisen vaihtoehdot lisääntyvät ja ovat ihmisten saatavilla. Seudulla kehitettäviä ja pilotoitavia palveluja skaalataan kattamaan laajempia alueita. Liikennejärjestelmän eri osia kytetään käyttäjäystävälliseksi kokonaisuudeksi. Digitalisaation mahdollistama tietopohja auttaa liikennejärjestelmien kehittämisessä, entistä resurssitehokkaammin, vastaamaan ihmisten ja elinkeinojen tarpeita.

Auton ja pyörän hyödyntäminen vain osalla matkaa yleistyy voimakkaasti. Liikkumisen palvelujen ja matkaketjujen kehittäminen ehkäisee liikenneköyhyyttä ja mahdollistaa seudun ydinalueille kohdistuvan kehittämisen hyötyjen laajenemisen koko seutua ja laajempia alueita koskivaksi. Autottomien talouksien määrä kasvaa merkittävästi erityisesti joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskuksissa. Nykyisin seudulla autottomia on 27%:ia asutokunnista, kaksi tai useampi auto on 21%:lla asutokunnista.

Toimenpiteet 2020 -2023: Systemaattinen palvelujen kehittäminen matkaketjujen mahdollistamiseksi

1. Seudun liityntäpysäköintikohteita suunnitellaan ja toteutetaan keskeisten yhteyksien varsilla sekä joukkoliikenteen solmu- ja vaihtopisteissä. Valtio osallistuu seudun liityntäpysäköinnin rakentamiseen MAL-rahoituksella ja Pirkanmaalla vuonna 2019 hyväksytyn kustannusjakosuosituksen mukaisesti. Valtion MAL-rahalla rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
2. Digitalisaation, teknologian ja liikkumispalvelujen kehittämiseksi, reguloimiseksi ja soveltamiseksi osaksi yhdyskuntarakenteen kehittämistä laaditaan seudullinen kehittämissuunnitelma. Valtio osallistuu ohjelman laatimiseen 50%:lla kustannuksista. Ohjelmassa käsitellään mm. liikkumisen hubit, potentiaaliset liikkumispalvelut, älykäs opastus ja informaatio, autonomiseen ajamiseen varautuminen, liikkumispalvelujen rajapinnat ja niiden hyödyntäminen, kyytien yhdistämisen ja palveluliikenteen kehittämisen mahdollisuudet, hankinnat sekä joukkoliikenteen lippu- ja informaatiokokonaisuus.
3. Valtio tukee ohjelman pohjalta toteutettavaa liikenteen digitalisaation ja palvelujen kehittämistä ja jalkauttamista xxx xxx eurolla vuodessa ja edistää liikenneverkon älykkyyttä valtakunnallisella verkolla.

1.4 Seudun tieliikenne ja yksikköpäästöt

Tieliikenteen ja yksikköpäästöjen kehityksen kehityspolku

MAL4-sopimuksen myötä tieverkolta poistetaan maankäytön kehittämisen ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimmat pullonkaulat. Tieverkon ruuhkautumista hallitaan erityisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Infran ja palvelujen kehittämisellä sekä kuntien toteuttamisvallassa olevilla kysynnän hallinnan keinoilla voidaan tieverkon ruuhkautumista vähentää hieman nykytilanteesta.

Vuoteen 2030 mennessä puhtaiden käyttövoimien jakeluverkosto laajenee ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus kasvaa merkittävästi. Seudun tieliikenteen yksikköpäästöjen kehitys mahdollistaa päästövähennystavoitteiden saavuttamisen. Autokannan kehitys KAISU-strategian mukaisesti vastaa n. 75%:sta seudun liikenteen päästövähennyksistä. Tilanteessa, jossa tieliikenteen hinnoittelu on voimassa, tieverkko on lähes ruuhkaton.

Toimenpiteet 2020-2023: Sujuvampaa, turvallisempaa ja puhtaampaa autoliikennettä

1. Vaitinaron eritasoliittymä ratkaisu suunnitellaan ja toteutetaan. Valtio osallistuu 50%:lla suunnittelun ja toteutuksen kustannuksiin.
2. Sarankulman lisäkaistajärjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan. Valtio vastaa kustannuksista 100%:sti.
3. Kunnat mahdollistavat ja edistävät kaavoituksella puhtaiden käyttövoimien jakeluverkon kehittämistä.
4. Seutu ja valtio tekevät säännöllistä yhteistyötä liikenteen yksikköpäästöjen vähentämisen synergiaetujen mahdollistamiseksi.
5. Seudun joukkoliikenneviranomaisen ja kunnat sitoutuvat vahvasti puhtaampien käyttövoimien käyttöönottoon direktiivin mukaisesti.
6. Valtio edistää verotuksella ja hankintatuilla vähäpäästöisten autojen ostoa ja leviämistä.
7. Valtio edistää ja varmistaa biodieselin, ja muiden vähäpäästöisten käyttövoimien, saatavuuden ja jakelun seudulla erityisesti raskaan liikenteen hyödynnettäväksi.

2 ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Tavoitetila 2030+: Asuntokaavoitus, rakentamisen laadunohjaus ja asuntotuotanto on laadukasta ja määrällisesti riittävää ja mahdollistaa naapurustojen monipuolisen asuntojen koko- ja hallintamuotojakauman sekä erilaisten talotyyppien lomittumisen. Seudun asuntomarkkinat ovat toimivat ja mahdollistavat osaltaan työmarkkinoiden toimivuuden ja asumisen tulotasosta riippumatta. Asuntomarkkinat vahvistavat seudun sosiaalista kestävyyttä ja asunnottomuutta ei ole. Elinympäristöt ovat terveellisiä ja turvallisia, ja asuinalueiden eriytymiskehitystä hallitaan. Monipuoliset viher- ja virkistysalueet sekä kulttuuriympäristöt ovat jokaisen kohtuullisesti saavutettavissa. Maankäytön suunnittelulla mahdollistetaan rakentamisen ja energiantuotannon hiilijalanjäljen pienentäminen. Puurakentamisen osuutta asuntotuotannossa kasvatetaan.

Seurattavat vaikuttavuusindikaattorit:

- *Asuntotuotannon määrä, laatu ja sijoittuminen rakenteeseen*
- *Puurakentamisen määrä*
- *Asunnottomuuden kehittyminen*
- *Segregaation kehittyminen*
- *Yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten muutos*

2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Asuntotuotannon kehityspolku 2030:

Tulevalla vuosikymmenellä seutuyhteistyön keskeisenä teemana asumisen osalta on väestön tarpeisiin vastaaminen sekä seudun kestävä ja tasapainoisen kasvun varmistaminen. Asuntotuotanto on monipuolista ja laadukasta kaikissa seudun kunnissa. Tuotanto kohdennetaan rakenteen toimivuuden ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen kannalta järkevästi.

Toimenpiteet 2020-2023: Asuntorakentamista ohjataan rakenteen sisään. Tuotantoa monipuolistetaan.

1. Seudun kuntiin valmistuu asuntoja Rakennesuunnitelman 2040 mukaisesti vähintään 13 400 kpl sopimuskauden aikana. Vuosittain rakennetusta asuinkerrosalasta 80% sijoittuu keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Rakentamista seurataan YKR 2017 vyöhykejako soveltaen. Asuntotuotannon kuntakohtaiset vähimmäistavoitteet kytetään joukkoliikenteen kehittämiseen. (liite)
2. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuus seudun asuntotuotantotavoitteesta on 30%. Tuotanto kohdennetaan pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon kokonaisvolyymi sekä kunkin kunnan osuus tuotannosta tarkistetaan seudulla päivitettävässä Asuntopoliittisessa ohjelmassa. Sopimuskauden alussa kuntien osuus määräytyy Rakennesuunnitelman 2040 taakanjakotaulukon mukaan. (Liite.)

kohta 2. Vaihtoehtoinen kirjaus

Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuus seudun asuntotuotannosta on sopimuskauden alussa 25%. Tuotanto kohdennetaan pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Sopimuskauden alussa kuntien osuus määräytyy Rakennesuunnitelman 2040 taakanjakotaulun mukaan. (Liite.) Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon kokonaisvolyymi sekä kunkin kunnan osuus tuotannosta tarkistetaan seudulla vuoden 2020 aikana päivitettävässä Asuntopoliittisessa ohjelmassa, jonka laadinnassa huomioidaan Hallitusohjelman 2019-2022 kohtuuhintaiselle vuokra-asuntotuotannolle asetetut määrälliset tavoitteet.

Kohtuuhintaiseksi vuokra-asuntotuotannoksi luetaan:

- ARA-rahoituksella toteutettavat kohteet (pitkä ja lyhyt korkotuki, takauslainat)
- kunnan oma ARA-vuokratasa vastaava vuokra-asuntotuotanto

Sopimukseen sisällytetään myös seuraavat asumismuodot:

- opiskelija-asunnot ja nuorisoasunnot rahoitusmuodosta riippumatta
- ARA -rahoitteiset asumisoikeusasunnot
- ARA -rahoitteiset osuuskunta-asunnot
- ARA:n tukemat monimuotoisen asumisen kokeilut, kuten sekarahoitteiset kohteet

3. Valtio osallistuu seudun kehittämiseen seuraavilla ARA:n rahoitusmalleilla ja muilla mainituilla tukitoimilla:

- *Valtio osoittaa 10 000 euron asuntokohtaisen käynnistysavustuksen kohtuuhintaisen asuntotuotannon, ARA:n pitkän ja lyhyen korkotuen hankkeiden, asumisoikeusasuntojen ja opiskelija-asuntojen hankkeille.*
- *Valtio osoittaa tavallisille 40-vuotisille korkotukivuokra-asunnoille asuntokohtaisia käynnistysavustuksia edellä kuvattu määrä.*
- *Valtio osoittaa seudun kunnille kunnallistekniikka-avustusta yhteensä 40 milj. euroa. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisessa, Rakennesuunnitelman 2040 toteutusohjelman mukaisilla uudisalueilla sekä kunnissa, joissa rakennetaan kohtuuhintaista vuokra-asuntotuotantoa.*
- *Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotuettuja ARA-vuokra-asuntoja seudulla.*
- *ARA:n rahoittamien erityisryhmien asuntokohteiden investointiavustus nostetaan 50%:iin.*
- *Valtio suuntaa asumisoikeusasuntojen tukea seudulle.*
- *ARA:n rahoitusta myönnetään kunnan puoltamille ASO-kohteille.*
- *Valtio tukee erilaisia kokeiluja asumisen hallintamuotojen monipuolistamiseksi, muun muassa osuuskunta-asuminen ja kohtuuhintaisen omistusasuminen (ARAVA).*

- *Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon yhteydessä sovelletaan korotettua käynnistysavustusta puurakentamisessa. Avustuksen suuruus asuntoa kohti on 5000 euroa.*
- *ARA -rahoitteisen asuntokannan perusparannuksissa ja energiaremonteissa otetaan käyttöön korkotukilainaan sidottu perusparannuksen käynnistysavustus. Avustuksen suuruus asuntoa kohti on 5000 euroa.*
- *Edistetään kohtuuhintaista asuntorakentamista ottamalla käyttöön käyttötarkoituksen muutosavustus, jolla olemassa olevaa rakennuskantaa voidaan muuttaa ARA-asunnoiksi.*
- *Lisätään opiskelija- ja nuorisoasuntojen rakentamista ja korotetaan erityisryhmien ARA-investointiavustuksen alinta tukiluokkaa 10 prosentista 15 prosenttiin.*
- *Edistetään esteettömyyttä hissi- ja esteettömyysavustuksilla.*
- *Valtio tukee vanhojen taloyhtiöiden energiaremontteja verotuksessa ja erillisin energiaavustuksin.*
- *Asunnottomuuden ehkäisemiseksi valtio osoittaa seudun kunnille kehittämisrahaa xxxxx euroa.*
- *Valtio osallistuu asuntorakennuskannan korjausrakentamiseen xxx xxx eurolla vuodessa.*
- *Erytisryhmien asuntojen ARA:n investointiavustusten nostaminen 35% -> 50%*
- *Valtio luovuttaa maaomaisuuttaan kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollistamiseksi. Tunnistetut kohteet sijoittuvat rakenteen keskeisille vyöhykkeille. (liite x)*

2.2 Asuinympäristöjen laadun, sosiaalisen ja toiminnallisen monimuotoisuuden vaaliminen

Eriytymiskehityksen ja asunnottomuuden kehityspolku 2030:

Tulevalla vuosikymmenellä asunnottomuuden syihin tartutaan ennakoivilla toimilla ja asunnottomuuteen joutuneiden tarpeita käsitellään seudullisesti säännöllisesti. Asunnottomuuteen on kehitetty vahvat välineet eikä ilmiötä enää esiinny seudulla. Asuinalueiden sosiaalinen eriytymiskehitys nostetaan tärkeäksi suunnittelukysymykseksi. Eriytymiskehitystä on opittu hillitsemään rakenteellisin, sosiaalisin ja kulttuurisin keinoin.

Elinympäristön laadun kehityspolku 2030:

Tulevalla vuosikymmenellä asuinalueiden viihtyisyys, toiminnallinen ja sosiaalinen monimuotoisuus sekä tasalaatuisuus nostetaan seudulliseksi kilpailutekijäksi ja asuinalueiden toiminnallinen ja sosiaalinen monimuotoisuus sekä viihtyisyys varmistetaan seutuyhteistyössä. Alueiden väestöllisen tasapainon ja asuinympäristöjen laadun varmistamiseksi on kehitetty seudullisesti yhteneväiset menettelyt, joita kunnissa sovelletaan.

Toimenpiteet 2020-2023: Kunnat ohjaavat vahvasti asuinalueiden laatua, seudulliset suunnitelmat tasoittavat alueiden kehityseroja

4. Kunnat kehittävät rakentamisen laadunohjausta ja asumisen innovaatioita sekä monipuolistavat alueidensa asuntokantaa, talotyyppejä ja asuntojakaumia täydennysrakentamisella. Kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa hyödynnetään aluekohtaisia laaturyhmiä ja tontinluovutukseen liittyviä konsepti- ja suunnittelukilpailuja ja arkkitehtikilpailuja.
5. Kunnat tukevat asuinalueiden uusiutumista edistämällä mm. maapolitiikan ja kaavoituksen keinoin alueiden täydentymistä, uusiutumista ja taloyhtiöissä tehtävää energiatehokkuutta kohentavaa työtä.
6. Kunnat luovat puitteita puurakentamiselle kaavoituksessaan sekä edistävät sitä tontinluovutusohjelmissaan.
7. Asuinalueiden kehitystä koordinoidaan seudun Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman kautta, jotka päivitetään MAL-sopimuskaudella. Seudun kasvua, väestön sosiaalista tasapainoa ja rakenteen viihtyisyystekijöitä sekä energiatehokkuutta ryhdytään seutuyhteistyössä työstämään Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman valmistelussa. Näissä dokumenteissa työstetään alla listattuja ja tarkemmin kuvattuja kokonaisuuksia: A. Väestön asumistarpeisiin vastaaminen, B. Rakenteen energiatehokkuus ja C. Laadukkaat asuin- ja elinympäristöt.
 - A. Väestön asumistarpeisiin vastaaminen
8. Kuntien asuntotuotannon ohjelmointi sovitetaan selvitettyyn tarpeeseen. Seudulla luodaan yhtenäinen kuva tulevien vuosien väestön kehityksestä uusien asukkaiden ja seudulla olevan väestön osalta. Tilannekuvan pohjalta täsmennetään seudun Asuntopoliittista ohjelmaa ja Rakennesuunnitelmaa sekä kuntien kaavoitusta ja tontinluovutusta kysyntää ja asuinalueiden kehittämistarpeita vastaaviksi.
9. Osana Asuntopoliittisen ohjelman päivitystä kunnat laativat ohjelman asuinalueiden eriytymiskehityksen ehkäisemiseen ja alueiden monipuoliseen kehittämiseen. Kaupunkiseudulla otetaan käyttöön Tampereen kaupungin kehittämä paikkatietopohjainen asuinalueiden sosiaalisen eriytymiskehityksen seurantatyökalu. Tällä luodun tilannekuvan pohjalta seudun kunnat sopivat yhdessä periaatteet ja toimet asuinalueiden eriytymiskehityksen hillitsemiseen. Kunnat päivittävät kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon tontinluovutusohjelmat yhdessä määriteltyjen periaatteiden pohjalta.

10. Osana Asuntopoliittisen ohjelman päivitystä kunnat laativat asunnottomuuden ehkäisyohjelman. Kaupunkiseudulla toteutetaan tilannekuva asunnottomuuden nykytilasta, jonka pohjalta kunnat asettavat yhdessä tavoitteet ja toimet asunnottomuuden poistamiseksi sekä sopivat seurannan toimenpiteiden toteutuksesta.

B. Rakenteen energiatehokkuus

11. Osana Rakennesuunnitelman päivitystä kunnat laativat rakenteen energiatehokkuuden kehitysohjelman. Kaupunkiseudulla otetaan käyttöön Tampereen kaupungin kehittämä paikkatietopohjainen yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutuksia seuraava työkalu, jonka avulla muodostetun tilannekuvan pohjalta seudun kunnat laativat rakenteen energiatehokkuuden kehittämisohjelman. Tunnistettuihin kehittämiskohteisiin suunnataan investointeja ja tukitoimia.
12. Asuinalueiden kehittämisessä huomioidaan edellytykset liikenteen puhtaiden käyttövoimien jakeluun.

C. Laadukkaat asuin- ja elinympäristöt

13. Kaupunkiseudun kuntien virkistysverkon tasalaatuisuuden ja asuinalueiden lähivirkistysalueiden riittävyys varmistamiseksi seutuyhteistyössä tutkitaan seudullisten seurantavälineiden, kuten viherkertoimen käyttöönottoa.
14. Seudullisen viherrakenteen ja ekologisen verkon suunnittelua jatketaan kuntien ja valtion yhteistyönä aina Luonnonsuojelulain kompensatioperiaatteen tarkistamiseen ja pilotointiin saakka.
15. Kulttuuriympäristöt ja rakennussuojelu nostetaan seutuyhteistyön teemaksi. Kunnat pilotoivat yhdessä valtio-osapuolen, Pirkanmaan Maakuntamuseon ja Pirkanmaan liiton kanssa hankkeen, jossa etsitään maankäytön muutostilanteessa oleville, suojeluarvoja sisältäville alueille positiivisia polkuja alueen uudistamiseksi ja kunnan elinvoiman vahvistamiseksi tunnistettuja arvoja vaalien. Laajempaan tavoitteena on monipuolistaa menettelytapoja suojelua käsittelevien asemakaavojen laadintaan kaavan sisältövaatimukset huomioiden.
Esimerkkikohde: Oriveden opiston alue
16. Valtio edistää edellä kuvailtuja kaupunkikehittämisen teemoja omissa valtakunnallisissa ohjelmissaan: Kestävä kaupunki -ohjelma, Lähiöohjelma ja Kahdeksanvuotinen asunto-ohjelma. Valtio ja seutu jatkavat vuoropuhelua edellä kuvatun kehitystyön sisällöistä ja ratkaisuksista.

3 SEUDUN JA SUOMEN ELINVOIMAISSUUS

Tavoitetila 2030: Seudun rooli kansallisena solmuna vahvistuu. Seutu on houkutteleva kohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Ajallinen etäisyys erityisesti kestäväillä kulkutavoilla lyhenee seudun sisäisillä ja ulkoisilla yhteyksillä. Seudun yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä mahdollistavat yrityksille työvoiman saatavuuden ja hyvän toimintaympäristön. Seudun vahvuudet, mm. luonto, yhteydet, osaaminen, lisäävät Suomen kansainvälistä houkuttelevuutta ja luovat valinnanvaraa sijoitusten ja sijoittumisen kohdentumiselle.

Seurattavat vaikuttavuusindikaattorit:

- Raideliikenteen matka-aikojen kehitys
- Kuntien, valtion ja yksityisten investointien kehitys seudulla
- Seudun vahvuuksien ja toiminnallisuuden kehitys [laadulliset arviot (Tampereen seudun ominaispiirteet)]

3.1. Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

Kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden kehityspolku

MAL4-sopimuksen myötä seudun kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus paranee kehittyvien yhteyksien ja kestäväen liikennejärjestelmän kehittämisen myötä. Kansallisen ja seudullisen liikenneverkon yhteentoimivuus paranee yhteistyön syventymisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun myötä. Kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävien nopeiden raideyhteyksien suunnittelu etenee ja mahdollistaa EU:tuen hankkeen edelleen edistämiseksi. Lentoliikenne ja lentokenttäalue palvelevat seudun kehittymistä kestävyystavoitteet huomioiden.

Pääradan kunnostamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen tehtävät panostukset vähentävät pääradan häiriöherkkyyttä ja lyhentävät merkittävästi Tampereen seudun ajallista etäisyyttä Helsingin seudusta ollen vuonna 2030 n. 1h 15 min. Nopean, matka-ajaltaan noin tunnin, raideyhteyden suunnittelu etenee. Nopean raideyhteyksien toteuttamispäätökset ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma jäsentävät seudun pitkän aikajänteen kehitystä. Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämissuunnitelmat huomioidaan lähtökohtana kaikissa kansallisen tason suunnitelmissa.

Toimenpiteet 2020-2023: Saavutettava Tampereen seutu

1. Pääradan kehittämissuunnitteluun sisällytetään seudun lähijunaliikenteen ja kaukoliikenteen yhteen toimivuuden ja seudun maankäytön kehittämisen edellyttämien 3. ja 4. lisäraiteen suunnittelu Tampere-Toijala välillä sekä 2. ja 3. lisäraiteen suunnittelu Tampere-Nokia välille. Suunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä seudun ja valtion välillä.

2. Pääradan käynnistyvään kehittämissuunnitteluun sisällytetään Tampere-Helsinki -välin nopean raideyhteyden tarkastelu, mikä varmistaa yhteyden tulevaisuuden toteuttamisedellytykset.
3. Pääradan tarvetta vastaavan kehittämisen ja kunnossapidon toimenpiteet käynnistetään.
4. Suunnittelu nopean junayhteyden edistämiseksi ohelmoidaan ja käynnistetään. Suunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä seudun ja valtion välillä.
5. Valtio edistää määrätietoisesti pitkänmatkan henkilö- ja työmatkaliikenteen sujuvuutta kehittämällä raideyhteyksiä ja valtatieverkostoa vastaamaan asetusta runkoverkon palvelutasosta.
6. Valtio toteuttaa tiehankkeet (Vt3, Vt9 ja Vt12) seudulla osana runkoverkon palvelutasoasetuksen toteuttamista.
7. Kunnat ja valtio laativat yhteistyössä seudun eri toimijoiden kanssa kaupunkiseudun keskeistä logistista asemaa hyödyntävän ja pitkää aikajännettä palvelevan solmustrategian palvelemaan seudun rakennesuunnitelman päivittämistä ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista.
8. Kestävää rakennetta edistävien potentiaalien (mm. järjestelyratapiha, asemanseudut) tarkoituksenmukaista hyödyntämistä edistetään yhteistyössä ja määrätietoisesti.
9. Valtio huomioi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Tampereen kaupunkiseudun erityiset ominaispiirteet sekä roolin kansallisena solmupisteenä.
10. Kunnat ja valtio-osapuoli edistävät omistajaohjauksellaan yritysten ja asukkaiden kansainvälistä liikennettä kehittämällä Tampere-Pirkkalan lentoasemaa.

3.5 Sopimuksen seuranta, kuntien keskinäinen sitoutuminen

Sopimuksen seurannassa toteutetaan seuraavia periaatteita:

1. Seututasoisen seurannan ohella maankäytön, asumisen ja liikenteen hankkeiden edistymistä seurataan myös kuntakohtaisesti. Kuntien suoriutuminen sopimuksen toteuttamisessa huomioidaan MAL-rahamen jaossa.