

SOPIMUKSEN TYÖVERSIO:

*Sopimusneuvotteluissa 10.11. käsiteltyä versiota on käsitelty Tampereen kaupunkiseudun kuntajohtajakokouksessa 22.10. Tähän työversioon on tehty kuntajohtajakokouksen esittämät muutostarpeet samoin muokkauksia YM:n, LVM:n ja ELY:n toimittamien kommenttien pohjalta. Tätä työversiota käsitellään Tampereen kaupunkiseudun seutuhallituksessa 30.10. **Keskeisimmät muutokset on korostettu.***

LUONNOS

Sisällys

SOPIJAOSAPUOLET	2
MAL-SOPIMUSTEN TARKOITUS JA TAVOITTEET	2
MAL-SOPIMUSTEN 2020-23 KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA	3
1. KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ.....	4
1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto	4
1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen sekä liikenteen kysynnän hallinta 6	
1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjujen kehittäminen.....	9
1.4 Seudun tieliikenne ja yksikköpäästöt	10
2. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU.....	12
2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto.....	12
2.2 Asuinympäristöjen laadun, sosiaalisen ja toiminnallisen monimuotoisuuden vaaliminen.....	14
3. SEUDUN JA SUOMEN ELINVOIMAISUUS	17
3.1 Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus	17

Tampereen kaupunkiseudun maankäyttö ja asuminen- sekä liikennejärjestelmätyöryhmien esitys MAL-sopimuksen pohjaksi.

SOPIJAOSAPUOLET

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

Tampereen kaupunkiseudun kunnat: Lempäälä, Kangasala, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi

Kuntayhtymät: Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä vastaa kuntien välisestä yhteistyöstä.

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

MAL-SOPIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITTEET

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

Sopimuksen tavoitteena on luoda edellytykset seudun kestäväälle kasvulle, tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestäväää yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestäväää liikkumista ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. 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.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetila vuodelle 2030 sekä kehityspolku, jolla tavoitteisiin pääsemiseksi luodaan maankäytön, asumisen ja liikenteen antamat edellytykset. Tavoitetilan ja kehityspolun toteutumista ja toimenpiteitä tarkastellaan ja täsmennetään rullaavasti eduskuntavaalikausittain. Tässä sopimuksessa on konkreettiset toimenpiteet vuosille 2020-2023. MAL -sopimukseen on sisällytetty vain keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä sekä kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimenpiteet. Sopimuksen toteutumisen sekä tavoitellun vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että kuntien tai valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

MAL-SOPIMUSTEN 2020-23 KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA

- Pääministeri Rinteen hallitusohjelma (3.6.2019)
- Kansainväliset ilmastopimukset ja niiden perustella laaditut Kansallisen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) ilmastomuutoksen torjunta koskevine tavoitteineen
- Eduskunnan kirjelmä asuntopoliitikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp - O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- 12-vuotiselle valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettavat tavoitteet.
- 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 pohjustanut suunnitteluprosessi 2019.
- Tampereen kaupunkiseudun ilmastotavoitteet, Hiilineutraali Tampereenseutu 2030

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet määritellään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Suunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava toimenpideohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä. Suunnitelman valmistelua ohjaa 2018 toimineen parlamentaarisen työryhmän yksimielinen loppuraportti ja sen mukaisesti eduskunnalle annettu VN:n selonteko (VNS 8/2018).

1. KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tavoitetila 2030: Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Arjen sujuvuus ja kestävä valinta on mahdollistettu; Asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat ja palvelut on suunnattu pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettävillä asemaseuduilla ja raitiotiekäytäviin.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen prosessit ja toimintamallit vastaavat tehokkaasti muuttuneen toimintaympäristön tarpeisiin. Kestävien liikkumismuotojen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon on parantunut merkittävästi ja yksityisautoilun liikennesuorite vähenee. Keskusta-alueet ovat turvallisia, terveellisiä ja viihtyisiä ympäristöjä liikkua, asua, työskennellä ja viettää vapaa-aikaa. Tieverkko on ruuhkaton ja mahdollistaa sujuvan ja luotettavan liikenteen. Liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja yhteiskäytön mahdollisuudet on hyödynnetty tarkoituksenmukaisesti, palvelemaan seudun ihmisiä, elinkeinoja ja tavoitteita. Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuus on kasvanut merkittävästi.

Yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja autokannan kehittyminen kokonaisuutena on mahdollistanut liikenneturvallisuudelle, päästöille ja saavutettavuudelle asetetut tavoitteet. Seudun matkoista vuonna 2030 vähintään 60% tehdään kestäväillä kulkumuodoilla: kävellen 30 %, pyörällä 15 %, joukkoliikenteellä 15 %. Liikenteen kansallisen tavoitteen mukainen päästövähennys, 50%:ia (*n. 340 co2t-ekv*) vuodesta 2005, mahdollistaa osaltaan seudun hiilineutraaliuden.

1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen eheytyksen kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Seudun liikennejärjestelmän kehittämistä jatketaan kestävästä liikkumisesta suosivaksi. Kasvua ohjataan 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 kaavoittavat asumisen uudistuotannon pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Uudesta asuin- ja työpaikkakannasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille. (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 Rakennesuunnitelmaan 2040 pohjautuen.
3. Kunnat huolehtivat rakenteen keskeisien osien riittävästä kaavavarannosta, siten että keskustoissa ja joukkoliikennevyöhykkeellä asumisen, palveluiden ja työpaikkarakentamisen asemakaavavaranto vastaa viiden vuoden kehityksen tarvetta.
4. Kunnat jatkavat keskustojen ja asemanseutujen kehittämistä ja tiivistävät keskinäistä yhteistyötään näiden alueiden kehittämisessä. Yhteistä käsitystä keskustaverkoston tilasta vahvistetaan seudullisilla tilannekuvilla.
5. Kunnat päivittävät Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman ja toimeenpanevat seudullisesti sovitut määrälliset ja laadulliset tavoitteet sekä näiden pohjalta toteutetut seudulliset ohjelmat maapolitiikan, kaavoituksen, maankäytön toteutuksen ohjelmoinnin, tontinluovutuksen 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 edistetään aktiivisesti valtion ja kuntien yhteistyönä. Kestävää rakennetta edistävien potentiaalien (mm. Tampereen järjestelyratapiha, asemanseudut, Ylöjärven puutermiinali) tarkoituksenmukaista hyödyntämistä edistetään yhteistyössä ja määrätietoisesti.

Tampereen asemakeskus

Osapuolet jatkavat yhteistyötä Tampereen asemakeskuksen kehittämisessä ja suunnittelussa sekä aloittavat hankkeen toteutuksen. Tavoitteena on toteuttaa kestävä matkaketjut yhdistävä palvelukeskus sekä kaupunkikeskustan vetovoimainen monipuoliset palvelut, työpaikat ja asumisen yhdistävä kokonaisuus. Osana hankkeen toteuttamista valtio käynnistää sopimuskaudella Tampereen henkilöratapihan uudistamisen toteuttamisen.

Tampereen järjestelyratapiha

Osapuolet jatkavat yhteistyötä ja suunnittelua Tampereen järjestelyratapihan siirtämiseksi pitkällä tähtäimellä maakuntakaavan mukaisesti Lempäälään. Mal4-sopimuskaudella osapuolet suunnittelevat ja toteuttavat yhteistyössä toimenpiteitä, joilla järjestelyratapihan maankäytön kestävää kehittämistä rajoittavaa vaikutusta vähennetään.

Ylöjärven puutermiinali

Osapuolet jatkavat yhteistyötä ja suunnittelua Ylöjärven keskustassa sijaitsevan puutermiinalin siirtämiseksi keskusta-alueen pohjoispuoliselle rataverkolle ja nykyisen termiinalialueen kehittämiseksi Ylöjärven ydinkeskustan osayleiskaavan (KH 11.03.2019 § 79), käynnissä olevan raitoitien yleissuunnittelun ja Tampere-Seinäjoki tarveselvityksen 2019 johtopäätelmien pohjalta.

1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen sekä liikenteen kysynnän hallinta

Joukkoliikenteen kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

MAL4-sopimuskaudella toteutettava raidepainotteinen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen ja merkittävän kestävien kulkutapojen osuuden kasvun. Käynnistyvän Tampereen raitiotien liikennöinti ja sitä tukeva bussilinjasto sekä uudet nopeat bussiyhteydet ja liityntämahdollisuudet laajentavat joukkoliikenteen palvelualueita ja käyttäjäkuntaa. Bussiliikenteen palvelutaso paranee ja kaluston käyttövoimat puhdistuvat. Lähijunaliikenteen suosio kasvaa pilotin myötä ja asemanseutujen kehitys lisää junien kysyntää, mikä perustelee yhä suurempaa tarjontaa ja kehittämisinvestointeja. Sopimuskaudella toteutettava suunnittelu mahdollistaa raitiotien ja junaliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen. Raiteisiin liittyvät rakentamis- ja suunnittelupäätökset kiihdyttävät kestävästä yhdyskuntarakenteen syntymistä. Joukkoliikenteen solmut muodostavat kehityksen kuumia pisteitä.

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 ja autosuoritteiden merkittävän vähenemisen vuoteen 2030 mennessä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on, 15%.

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. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi**
9. Tampereen henkilöratapihalle suunnitellaan ja toteutetaan valtakunnallisen junaliikenteen ja asemakeskuksen kehittämisen edellyttämä välilaituri sekä siihen liittyvät raideratkaisut. Valtio vastaa raiteisiin liittyvän suunnittelun ja rakentamisen kustannuksista 100%:sti.

10. Junaliikenteen operoinnin ja käytettävyyden edellyttämät laiturien ja asema-alueiden kehittämistoimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan olemassa oleville asemille Nokialla (väilaituri), Lempäälässä (laiturin pidennys) ja Orivedellä (aluekehitys). Valtio vastaa suunnittelun ja rakentamisen kustannuksista 100%:sti. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
11. Tesoman junaseisake suunnitellaan ja rakennetaan. Valtio osallistuu suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin 50 %:n osuudella. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
12. Junaliikenteen sekä siihen liittyvän maankäytön keskeiset potentiaalit ja niiden toteuttamisen edellytykset selvitetään ja kuvataan seudun ja valtion yhteistyössä, hyödyntäen yhteistä kehityskuvaa valtakunnallisen raidejärjestelmän sekä seudun kehityksestä. Selvityksellä mm. luodaan lähtökohdat ja perusteet potentiaalisten seisakkeiden sekä järjestelyratapihan kehittämiseksi ja tarkemmalle suunnittelulle sekä seudun lähijunaliikenteen liikennöinnille. Tarkemman tason suunnittelu käynnistetään selvityksen pohjalta. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
13. Raitiotien seudullisen laajenemisen yleissuunnitelma valmistuu Tampereen, Pirkkalan, Ylöjärven ja Kangasalan yhteistyössä. Raitiotien laajentamisen toteutus suunnittelu (kehitysvaihe) käynnistetään seudulla tarkoituksenmukaisilla suunnilla. Raitiotien laajennusrakentaminen käynnistetään seudulla suunnitelmavalmiuden salliessa. Valtio osallistuu suunnittelun ja toteutuksen kustannuksiin 30 %:n osuudella. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
14. Joukkoliikenteen runkolinjoille suunnitellaan ja toteutetaan valtion ja kuntien yhteistyössä joukkoliikennettä nopeuttavia ja pysäkkien saavutettavuutta parantavia toimenpiteitä MAL4-hankerahalla. MAL4-hankerahoituksen kohdentaminen määritetään kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmässä, yhdessä sovitulla periaatteilla, liitteen x mukaisesti. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
15. Kunnat lisäävät rahoitusta joukkoliikenteen palveluihin ja markkinointiin joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämisellä tasolla.
16. Valtio osoittaa kaupunkiseudulle joukkoliikennetukea 20 M€/vuodessa. Lisättävällä tuella tasataan kuntien kustannuspaineita joukkoliikennejärjestelmän päästövähennystavoitteen edellyttämästä liikennöinnin lisäämisestä ja kaluston uudistamisesta. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**

17. Seudun joukkoliikennejärjestelmän kehityskuva, sisältäen tavoiteltavan verkoston, palvelutason ja aikataulutetun yhteyden maankäytön kehitykseen, määritetään rakennesuunnitelman päivityksen yhteydessä.

Kävelyn ja pyöräilyn kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

MAL4-sopimuksen myötä laadittava kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma suuntaa seudun yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä pitkäjänteisesti. Kävelyn ja erityisesti pyöräilyn kehittämiseen panostetaan kunnissa voimakkaasti ja suunnitelmavalmius paranee. Määrätoisesti 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 nouseen 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%-yksikköä. Kannustimia ja hallintakeinoja hyödyntämällä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapojen tavoiteltu 11%-yksikön nousu saavutetaan.

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

18. Seudun kävelyn ja pyöräilyn infran sekä palvelujen kehittämistoimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan valtion ja kuntien yhteistyössä keskuksissa sekä niiden välisillä yhteyksillä MAL4-hankerahalla. MAL4-hankerahoituksen kohdentaminen määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä, yhdessä sovitulla periaatteilla, liitteen x mukaisesti. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
19. Tampereen kaupunkiseudulle laaditaan pitkän aikajänteen kehittämistarpeita vastaavat kävelyn ja pyöräilyn tavoitetila ja kehittämisohjelma 2.0, jossa käsitellään mm. verkon, kunnossapidon ja seurannan kehittämisen tarpeet sekä määritellään toimenpiteet.
20. Kunnat lisäävät rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimiin kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämisen edellyttämällä tasolla.
21. Valtio osallistuu seudun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen MAL-rahoituksen lisäksi myös muulla kävelyn ja pyöräilyn investointituella, huomioiden seudun vaikutuspotentialin. Tuki mahdollistaa valtion osallistumisen myös katuverkolla tapahtuvaan kehittämiseen.

Liikenteen kysynnän hallinnan kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Laaditut pysäköintiperiaatteet jalkautetaan. Taloudellisia ohjauskeinoja selvitetään ja otetaan käyttöön tarkoituksenmukaisella tasolla. Tieliikenteen hinnoittelun käyttöönottamiseen luodaan kannustimia. Seudulta tieliikenteen hinnoittelulla kerätyt maksut kohdennetaan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Toimenpiteiden sosiaalisiiin vaikutuksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Kestävään liikkumiseen ohjataan ja kannustetaan laajasti. Systemaattisesti hyödynnettävät liikenteen kysynnän hallinnan keinot mahdollistavat liikenteen turvallisuuteen, päästöihin ja sujuvuuteen liittyen tavoitteiden saavuttamisen kustannustehokkaasti.

Pysäköinnin hinnoittelu seudun keskuksissa vähentää yksityisautoilun kulkutapaosuutta n.3,5%-yksikköä nykytilasta. Pääväylillä ruuhkautuminen vähenee. Tieliikenteen hinnoittelu yhdessä muun järjestelmän kehittämisen kanssa vähentää yksityisautoilun kulkutapaosuutta n. 15%-yksikköä (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

22. Kunnat ja valtio selvittävät yhteistyössä tieliikenteen hinnoittelun toteuttamismalleja ja vaikutuksia seudulla.
23. Valtio säätää lain, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton.
24. Valtio tukee liikenteen hinnoittelun käyttöönottoa kaupunkiseuduilla rahoitusohjelmalla, jolla mm. ehkäistään mahdollisia segregatio- ja elinkeinovaikutuksia.
25. Liikkumisen ohjauksen jalkauttamiseksi laaditaan seudullinen suunnitelma.
26. Kunnat toimeenpanevat pysäköinnin seudullisia kehittämissperiaatteita ja edistävät toimenpiteiden toteutumista
27. Tampereen kaupunkiseudun liikenneturvallisuus-suunnitelma päivitetään kuntien ja valtion yhteistyössä.

1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjujen kehittäminen**Liikkumisen palvelujen ja matkaketjujen kehittämisen kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:**

Liikkumisen uusien palvelujen ja toimintamallien pitkäjänteinen kehittäminen liitetään kiinteämmin osaksi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen suunnittelua. Liittyminen seudun tehokkaaseen joukkoliikenneverkkoon ja matkaketjujen muodostamiseen helpottuu merkittävästi liityntäpysäköinnin ja käyttäjäystävällisten palvelujen kehittämisen avulla. Teknologian hyödyntämiseksi tehdään jatkuvaa työtä ja mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin varaudutaan suunnittelulla sekä sääntelyllä. Kerättävä data ja tietopohja sekä julkisen ja yksityisen sektorin tiivis yhteistyö mahdollistavat uudenlaisen liikennejärjestelmän ja -palvelujen kehittämisen.

Liikkumisen palveluihin ja teknologioihin liittyvät mahdollisuudet realisoituvat vaiheittain. Paikallisilla piloteilla kehitettävät toimenpiteet skaalautuvat seudullisiksi ja muodostavat seudun liikennejärjestelmästä käyttäjäystävällisen kokonaisuuden.

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 koskevaksi. Autottomien talouksien määrä kasvaa merkittävästi erityisesti joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskukissa. Nykyisin seudulla autottomia on 27%:ia asutokunnista, kaksi tai useampi auto on 21%:lla asutokunnista.

Toimenpiteet 2020 -2023: Systemaattinen palvelujen kehittäminen matkaketjujen mahdollistamiseksi

28. Seudun liityntäpysäköintikohteita suunnitellaan ja toteutetaan keskeisten yhteyksien varilla sekä joukkoliikenteen solmu- ja vaihtopisteissä. Valtio osallistuu seudun liityntäpysäköinnin rakentamiseen MAL-rahoituksella ja Pirkanmaalla vuonna 2019 hyväksytyyn kustannusjakosuositukseen mukaisesti. Valtion MAL-rahalla rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla liitteen x mukaisesti. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
29. Digitalisaation, teknologian ja liikkumispalvelujen kehittämiseksi, reguloimiseksi ja sovittamiseksi osaksi yhdyskuntarakenteen kehittämistä laaditaan seudullinen kehittämisohjelma. Valtion ja seudun yhteistyössä tehtävä selvitys konkretisoi ja jäsentää tulevaisuuden mahdollisuuksien realisoitumisen edellyttämiä toimenpiteitä ja toteutumisen aikajänteitä. 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. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
30. Kunnat ja valtio kehittävät yhdessä liikennettä koskevan tiedon keräämistä ja hyödynnettävyyttä suunnittelun, seurannan ja liikkumispalvelujen kehittämisen mahdollistamiseksi.
31. 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 tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

MAL4-sopimuksen myötä tieverkolta poistetaan maankäytön kehittämisen ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimmat pullonkaulat. Tieverkon ruuhkautumista, turvallisuuspuutteita ja muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia hallitaan erityisesti kestävästä liikennejärjestelmästä

kehittämisen kautta. Henkilöautoilun sujuvuutta lisäävät toimet kompensoidaan kestävä liikumisen kehittämisellä, kestävä liikumisen kilpailukyvyyn parantamiseksi ja autoliikenteen suoritteiden kasvun ehkäisemiseksi. Vuoteen 2030 mennessä puhtaiden käyttövoimien jakeluverkosto laajenee ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus kasvaa merkittävästi. Seudun autokannan puhdistuminen mahdollistaa päästövähennystavoitteiden saavuttamisen.

Autokannan kehitys KAISU-strategian mukaisesti vastaa n. 75%:sta seudun liikenteen päästövähennyksistä. Infran ja palvelujen kehittämisellä sekä kuntien toteuttamisvallassa olevilla kysynnän hallinnan keinoilla voidaan tieverkon ruuhkautumista vähentää hieman nykytilanteesta. Tilanteessa, jossa tieliikenteen hinnoittelu on voimassa, tieverkko on lähes ruuhkaton.

Toimenpiteet 2020-2023: Sujuvampaa, turvallisempaa ja puhtaampaa autoliikennettä

32. Vaitinaron eritasoliittymä ratkaisu suunnitellaan ja toteutetaan. Valtio osallistuu 50%:lla suunnittelun ja toteutuksen kustannuksiin.
33. Sarankulman lisäkaistajärjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan. Valtio vastaa kustannuksista 100%:sti.
34. Kunnat mahdollistavat ja edistävät kaavoituksella puhtaiden käyttövoimien jakeluverkon kehittämistä.
35. Seutu ja valtio tekevät säännöllistä yhteistyötä liikenteen yksikköpäästöjen vähentämisen synergiaetujen mahdollistamiseksi. **Sopimuskohta on priorisoitu Tampereen kaupunkiseudulla keskeiseksi MAL-sopimuksella edistettäväksi toimenpiteeksi.**
36. Seudun joukkoliikenneviranomaisen ja kunnat sitoutuvat puhtaampien käyttövoimien käyttöönottoon vähintään direktiivin mukaisesti.
37. Valtio edistää verotuksella ja hankintatuilla vähäpäästöisten autojen ostoa ja leviämistä.
38. 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. **Seudulle on rakennettu vuoteen 2030 mennessä noin 33 500 asuntoa nykyisen rakennesuunnitelman mukaan.** Valtion toive tavoitteen kasvattamiseksi 45 000 asuntoon on huomioitu seudun asuntopoliittisen ohjelman valmistelussa ja joukkoliikennejärjestelmän edellytysten puitteissa.

Seudun asuntomarkkinat ovat toimivat ja mahdollistavat osaltaan työmarkkinoiden toimivuuden ja asumisen tulotasosta riippumatta. Asuntomarkkinat vahvistavat seudun sosiaalista kestävyyttä, heikoimmassakin asemassa oleville väestöryhmille on riittävästi tarpeita vastaavia asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu, sillä asunnottomuuden hoitoon on seudulla kehitetty vahvat välineet. Eriytymiskehitystä on opittu hillitsemään rakenteellisin, sosiaalisin ja kulttuurisin keinoin.

Elinympäristöt ovat terveellisiä ja turvallisia, ja asuinalueiden eriytymiskehitystä hallitaan. Monipuoliset viher- ja virkistysalueet ovat jokaisen kohtuullisesti saavutettavissa. Maankäytön suunnittelulla mahdollistetaan rakentamisen ja energiantuotannon hiilijalanjäljen pienentäminen. Puurakentamisen osuutta rakentamisessa, erityisesti asunto- ja palvelurakentamisessa kasvatetaan.

2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Asuntotuotannon kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi: Tulevalla vuosikymmenellä tavoitteena on seudun kestävä ja tasapainoisen kasvun varmistaminen sekä väestön tarpeisiin vastaaminen. Asuntotuotanto on monipuolista ja laadukasta kaikissa seudun kunnissa. Tuotanto kohdennetaan rakenteen toimivuuden ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen kannalta järkevästi. Valtio osallistuu seudun asuntomarkkinoiden kehittämiseen. Tulevassa asuntopoliitikassa tavoitellaan kohtuuhintaisen asuntotuotannon suhteellisen osuuden nostamista ja perheasuntojen tarjonnan monipuolistamista siten, että aktiivisesti mahdollistetaan seudulla riittävä väestön tarpeisiin soveltuva ja seudun elinvoimaa tukeva asuminen. Erityisryhmien asumistarpeet huomioidaan osana kohtuuhintaista asuntotuotantoa.

Toimenpiteet vuosien 2020-2023 aikana tavoitetilan saavuttamiseksi: Asuntorakentamista ohjataan rakenteen sisään. Tuotantoa monipuolistetaan.

1. Seudun kunnissa tavoitteena on, että sopimuskauden aikana valmistuu 13 400 asuntoa Rakennesuunnitelman 2040 mukaisesti. Sopimuskaudella rakennetusta asuinkerrosalasta 80% sijoittuu keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Rakentamista seurataan YKR 2017 vyöhykejako soveltaen. Asuntotuotannon kuntakohtaiset vähimmäistavoitteet kytketään joukkoliikenteen kehittämiseen. (liite)

2. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuus seudun asuntotuotantotavoitteesta on sopimuskauden alussa 25 %. Tuotanto kohdennetaan pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Sopimuskauden alussa kuntien osuus määräytyy Rakennesuunnitelman 2040 jakotaulukon mukaan. (Liite)

Kohtuuhintaisen asuntotuotannon kokonaisvolyymi sekä kunkin kunnan osuus tuotannosta tarkistetaan seudulla vuoden 2020 aikana päivitettävässä Asuntopoliittisessa ohjelmassa. Tavoitteena on kohtuuhintaisen asuntotuotannon suhteellisen osuuden nostaminen.

Kohtuuhintaiseksi asuntotuotannoksi luetaan:

- ARA-rahoituksella toteutettavat tavalliset vuokra-asunnot (pitkä ja lyhyt korkotuki)
- ARA-rahoituksella toteutettavat erityisryhmäasunnot (pitkä korkotuki + investointiavustus):
 - vanhusväestön asunnot
 - asunnottomien asunnot
 - kehitysvammaisten asunnot
 - opiskelija- ja nuorisoasunnot
 - muut erityisryhmät
- ARA-rahoituksella toteutettavat asumisoikeusasunnot
- ARA:n tukemat monimuotoisen asumisen kokeilut, kuten sekarahoitteiset kohteet, joilla mahdollistetaan kohdekohtainen monipuolinen asuntojen hallintamuoto
- kuntakonsernin oma ARA-vuokratasoa vastaava vuokra-asuntotuotanto (omakustannusperiaate)

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

Valtio osoittaa keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeelle rakennettaville tavallisille 40-vuotuisille korkotukivuokra-asunnoille x xxx euron asuntokohtaista käynnistysavustusta x milj. euroa vuosina 2020-23 ja puurakenteisille kerrostaloille x xxx ja perheasunnoille (yli 3h+k/>60 m²) x xxxx euroa käynnistysavustusta. Tuen määrässä ja kasvattamisessa huomioidaan Tampereen kaupunkiseudun 25 %:n tavoite ja sen nostaminen kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuudessa.

- Valtio osoittaa seudun kunnille kunnallistekniikka-avustusta keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisen alueilla, joilla edistetään asuntotuotannon syntymistä ja joissa rakennetaan myös kohtuuhintaista ARA-vuokra-asuntotuotantoa.
- Valtio edistää kohtuuhintaista asuntorakentamista ottamalla käyttöön käyttötarkoituksen muutosavustuksen, jolla olemassa olevaa rakennuskantaa voidaan muuttaa ARA-asunnoiksi.

Valtio tukee asuntojen esteettömyyttä hissi- ja esteettömyysavustuksilla.

- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotukivuokra-asuntoja seudulla.
- Valtio luovuttaa kunnille maata myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösuojelmia hyödyntäen. Tavoitteena on varmistaa kuntien ja kansalaisten tasavertainen kohtelu sekä valtion kokonaisuus. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.

2.2 Asuin ympäristöjen laadun, sosiaalisen ja toiminnallisen monimuotoisuuden vaaliminen

Eriytymiskehityksen, asunnottomuuden ja elinympäristöjen laadun kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Tulevalla vuosikymmenellä asunnottomuuden syihin tartutaan ennakoivilla toimilla ja asunnottomuuteen joutuneiden tarpeita käsitellään seudullisesti säännöllisesti. Asuinalueiden sosiaalinen eriytymiskehitys nostetaan tärkeäksi yhteistyökysymykseksi.

Asuinalueiden viihtyisyys, toiminnallinen ja sosiaalinen monimuotoisuus sekä tasalaatuisuus nostetaan seudulliseksi kilpailutekijäksi. Alueiden väestöllisen tasapainon ja asuin ympäristöjen laadun varmistamiseksi kehitetään seudullisesti yhteneväiset menettelyt, joita kunnissa sovelletaan.

Toimenpiteet vuosien 2020-2023 aikana tavoitetilan saavuttamiseksi: 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.
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. Seudun kunnat sitoutuvat ehkäisemään ja vähentämään asunnottomuutta tavoitteena asunnottomuuden puolittaminen sopimuskaudella. Kaupunkiseudulla toteutetaan tilannekuva asunnottomuuden nykytilasta, jonka pohjalta kunnat asettavat yhdessä tavoitteet ja toimet asunnottomuuden poistamiseksi. Kunnat, joissa esiintyy eniten asunnottomuutta, osallistuvat vuosina 2020-2023 toteutettavaan hallitusohjelman mukaiseen asunnottomuuden yhteistyöohjelmaan, jonka toteuttamiseen osoitetaan valtion rahoitusta. Lisäksi valtion tukemiin asunnottomien asuntokohteisiin on käytettävissä investointiavustus.

11. Osana Rakennesuunnitelman päivitystä kunnat laativat rakenteen energiatehokkuuden kehitysohjelman. Kaupunkiseudulla otetaan käyttöön Tampereen kaupungin kehittämä paikkatietopohjainen yhdyskuntarakenteen ilmasto vaikutuksia seuraava työkalu, jonka avulla muodostetun tilannekuvan pohjalta seudun kunnat laativat rakenteen energiatehokkuuden kehittämisohjelman **ja resursoivat tämän toteuttamisen**.
12. Asuinalueiden kehittämisessä huomioidaan edellytykset liikenteen puhtaiden käyttövoimien jakeluun.
13. Kaupunkiseudun kuntien virkistysverkon tasalaatuisuuden ja asuinalueiden lähivirkistysalueiden riittävyyden varmistamiseksi seutuyhteistyössä kehitetään seudullisten seurantavälineiden, kuten viherkertoimen käyttöönottoa.
14. Pilotoidaan ekologisen kompensaation käyttöä esimerkiksi isoissa infrastruktuurihankkeissa.
15. Valtio edistää edellä kuvailtuja kaupunkikehittämisen teemoja omissa valtakunnallisissa ohjelmissaan.

3. SEUDUN JA SUOMEN ELINVOIMAISUUS

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.

3.1 Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

Kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden kehityspolku

Seudullinen ja valtakunnallinen liikennejärjestelmä- sekä alueidenkäytön suunnittelu muodostavat saumattoman kehittämiskuvan ja etenemispolun seudun saavutettavuuden kehittämiseksi. Valtion tason tavoitteet ja kansainväliset sitoumukset muodostavat strategiset lähtökohdat seudun suunnittelulle. Seudun suunnittelu ja MAL-sopimus muodostavat lähtökohdian valtakunnalliselle suunnittelulle ja rahoituksen kohdentamiselle. Eri suunnittelun tasoja päivitetään ja sovitetaan yhteen jatkuvassa yhteistyössä.

MAL4-sopimuksen myötä seudun kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus paranee erityisesti kaupunkirakenteessa kehitettävien yhteyksien ja kestäväen liikennejärjestelmän kehittämisen myötä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä panostetaan pitkäjänteisesti seudulle saapuviin valtakunnallisiin yhteyksiin.

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 kestävyys-tavoitteet 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 lähtökohdiana 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 tarvetta vastaavan kehittämisen ja kunnossapidon toimenpiteet käynnistetään.
 3. Suomiradan, Tampere-Helsinki nopean raideyhteyden, hankeyhtiö perustetaan ja suunnittelu käynnistetään. Suunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä valtion ja seudun kuntien yhteistyötä ja hyödynnetään seudun suunnitelmia lähtökohtina.
 4. Valtio edistää määrätietoisesti pitkänmatkan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuutta kehittämällä raideyhteyksiä ja valtatieverkostoa (Vt3, Vt9 ja Vt12) vastaamaan asetusta runkoverkon palvelutasosta.
 5. Tampereen kaupunkiseudun 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.
 6. Valtio huomioi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Tampereen kaupunkiseudun erityiset ominaispiirteet sekä roolin kansallisena solmupisteenä.
 7. Kunnat ja valtio-osapuoli edistävät omistajaohjauksellaan yritysten ja asukkaiden kansainvälistä liikennettä kehittämällä Tampere-Pirkkalan lentoasemaa.

Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

Uudistettu maankäyttö- ja rakennuslaki valmistellaan siten, että se tulee voimaan sopimuskauden aikana. Valmistelussa otetaan huomioon kaupunkiseutujen ja kuntien erityiset suunnittelutarpeet osana laajapohjaista sidosryhmäyhteistyötä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi vuoden 2021 aikana.

Valtio edistää rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamista. Valtio edistää sähköautojen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta verotuksen ja hankintatukien avulla.

Laaditaan asuntopolitiikan pitkäjänteinen kehittämisohjelma vuoden 2020 aikana, ja siinä otetaan huomioon kaupunkiseutujen asuntomarkkinat.

Toteutetaan asunnottomuuden yhteistyöohjelma, lähiöohjelma ja Kestävä kaupunki –ohjelma.

4. Sopimuksen seuranta ja indikaattorit

Sopimuksen seurannassa toteutetaan seuraavia periaatteita:

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

Sopimuksen vaikuttavuutta ja yhdyskuntarakenteen kehitystä seurataan pitkällä aikajänteellä hyödyntäen seuraavassa esitetyjä vaikuttavuusindikaattoreita

Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

- *Yhdyskuntarakenteen kehittyminen*
- *Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen maankäytöllisesti ja liikenteellisesti, yleiskaavojen ja asemakaavojen seurantalomakkeiden tarkastelu*
- *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*
Puhtaiden käyttövoimien lataus- ja jakelupisteiden määrä

Asuminen ja elinympäristön laatu

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

Seudun ja Suomen elinvoimaisuus

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

MAL-sopimuksessa määritettyjen vaikuttavuusindikaattorien edellyttämää tietotuotantoa kehitetään kuntien ja valtion välisessä yhteistyössä.