

19.6.2019 YM Luonnos

21.8.2019 TKS Luonnos

## 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 TAVOITTEET JA TAVOITEPOLUT

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset perustuvat sopimuseudun kaikkien kuntien ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä sekä sopimuksen sisältöteemoja koskevaan yhteiseen suunnitteluun. Sopimuksien tarkoituksena on vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelyyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksien tarkoitus on varautua pitkäjänteiseen kehitykseen ja tarvittaessa toimenpiteiden voimistamiseen tulevilla sopimuskausilla.

Sopimuksien tavoitteena on luoda edellytykset seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotonttitarjonnalle ja monipuoliselle asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön paremmalle yhteensovittamiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävää yhdyskuntarakennetta ja rakentamista ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen torjumiseksi sekä mahdollistaa sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja 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 ja/tai kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimenpiteet. Kestävää yhdyskuntarakennetta edistävän infran suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyvä valtion rahoitus ja perusteet on kuvattu liitteissä x ja x. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että kuntien tai valtion muut kehittämistoimet/suunnitelmat eivät ole ristiriidassa sopimuksen tavoitteiden kanssa. Sopimuksen toteutumisen ja seudun sekä valtion tavoitteiden saavuttamisen kannalta on keskeistä, että valtio osallistuu seudun kehittämiseen siellä, missä toimenpiteiden vaikuttavuus on suurin. Sopimuksella valtio osallistuu seudun kehittämiseen myös katualueilla.

Sopimuksissa määritellään 12 vuoden kehityspolku, jolla tavoitteisiin pääsemistä tavoitellaan vuoteen 2031 mennessä. Sopimuksia laaditaan ja tarkastellaan rullaavasti. Sopimuskaudet ovat 2020-23, 2024-27 ja 2028-31. Sopimuksien vaikuttavuusindikaattoreilla seurataan tavoitteiden saavuttamiskehitystä sopimuskausittain.

### MAL-sopimusten 2020-23 keskeisiä lähtökohtia:

- Pääministeri Rinteen hallitusohjelmassa (3.6.2019) esitetyt maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet
- Kansainväliset ilmasopimukset ja niiden perustella laaditut Kansallisen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) ilmastonmuutoksen 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
- Rakennesuunnitelma 2040 (sis. Asuntopoliittinen ohjelma, seudun Liikennejärjestelmäsuunnitelma) sekä MAL1-3 -sopimukset ja Seutustrategia.
- Seudun kehittämisen ja kehityksen seuranta: Yhteenveto edellisten sopimusten keskeisten toimenpiteiden toteutumisen seurantatiedoista ja vaikuttavuudesta
- Tampereen kaupunkiseudulla MAL4-sopimuksen valmistelun pohjaksi vuosina 2018-2019 toteutettu suunnitteluprosessi. Suunnittelussa tunnistetut keskeisimmät kehittämistoimet on kuvattu liitteessä x.
- Seudulla vuonna 2018 hyväksytyt ilmastotavoitteet (hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä)

### MAL-sopimuksen yleiset tavoitteet

- Kehittää kaupunkiseudun raideliikenteeseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta (raitiotien laajentaminen, kauko- ja lähijunaliikenteen, järjestelyratapihan siirto).
- Kehittää kaupunkiseudun yhteisiä toimintamalleja ja sitoutua yhteiseen vastuunkantoon seudun kestävyden kehittämisessä (suunnitelmat, ohjelmat, periaatteet ja ohjelmat) ja kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa.
- Mahdollistaa monipuolista keinovalikoimaa määrätietoisesti hyödyntäen kuntien, kaupunkiseudun ja valtion päästövähennystavoitteet (HINKU & KAISU).

## 1 KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

**Tavoitetila 2030+:** Tavoitteena on mahdollistaa seudun kasvun vastaanottaminen taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti tehokkaasti. Arjen sujuvuus ja kestävät valinnat on mahdollistettu suuntaamalla toimintoja, niin asumista kuin työpaikkoja ja palveluita, liikenteellisesti hyviin sijainteihin ja tiivistämällä ja toiminnallisesti monipuolistamalla yhdyskuntarakennetta. Liikennejärjestelmä ja sen kehittämisinvestoinnit mahdollistavat seudun kestävä kasvun. Kestävien liikkumismuotojen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon paranee ja liikennesuorite vähenee. Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuus kasvaa. Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä tarjoavat edellytykset ilmastopäästöjen merkittävään vähentämiseen, sekä liikenneturvallisuuden edistämiseen.

*Seurattavat vaikuttavuusindikaattorit:*

- *Yhdyskuntarakenteen kehittyminen*
- *Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen maankäytöllisesti ja liikenteellisesti*
- *Kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) kulkutapaosuuden kehittyminen suhteessa henkilöautoliikenteeseen [tavoitetaso 2030: kestävien kulkutapaosuus tehdyistä matkoista vähintään 60%]*
- *Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuuden kehittyminen [tavoitetaso 2030: kestävien osuus vähintään KAISU-strategian mukainen osuus seudun autokannasta]*
- *Ilmastopäästöjen kehittyminen [tavoitetaso 2030: liikenteen päästöjen väheneminen vähintään 50% vuoden 2005 tasosta]*
- *Liikenneturvallisuuden ja muiden negatiivisten ulkoisvaikutuksien kehittymisen kulkutavoittain*
- *Liikkumattomuudesta aiheutuvat suorat ja tuottavuuden vähenemisestä aiheutuvat kustannukset.*

### 1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

#### **Kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen eheytyksen tavoitepolku 2030:**

Tampereen seudulla rakenteen kehittämisessä on seutuyhteistyön aikana edetty laajenemisen hallitsemisesta tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän mahdollistamiseen ja toteutukseen. Tällä hetkellä kunnat kehittävät vahvasti keskustojaan. Keväällä 2019 lähes 70% väestöstä sijoittui tiiviiseen taajamaan, jota on mahdollista palvella joukkoliikenteellä. Tiiviissä taajamassa asuvan väestön osuus on seudulla kasvussa.

Tulevalla vuosikymmenellä seudun liikennejärjestelmän kehittämistä jatketaan määrätietoisesti. Seudun rakenteen keskeisiä osia vahvistetaan niin viihtyisän asumisen kuin hyvien palveluiden ja työvoimaintensiivisten työpaikkojen osalta. Rakenteessa olevat kasvun tulpat tulee poistaa tämän maankäytön muutoksen tieltä. Työpaikka-alueita tulee kehittää rakenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaisesti: työvoima- ja asiakasintensiiviset työpaikat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja tavaravirrat rakenteen ulkokehälle. Kasvua ohjataan määrätietoisesti rakenteen keskeisiin osiin, rakenteen hallintaa vahvistetaan seudullisen koordinoitumisen kautta.

## Toimenpiteet 2020-2023: Kunnat ohjaavat kasvua kestäväällä tavalla

1. Kunnat ohjaavat asumisen uudistuotannon pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Uusi asuinrakentaminen sijoitetaan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille aina 75% saakka. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 vyöhykejako.
2. Kunnat edistävät keskustavyöhykkeiden kehittymistä ja laajenemista sekä ohjaavat työpaikka- ja palvelurakentamista määrätietoisesti keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 vyöhykejako.
3. Kunnat huolehtivat rakenteen keskeisiä osien riittävästä kaavavarannosta, siten että keskustoissa ja joukkoliikennevyöhykkeellä asumisen, palveluiden ja työpaikkarakentamisen asemakaavavaro vastaa 3-5 vuoden kehityksen tuottamaan kysyntään. Tätä seurattaessa käytetään YKR 2017 vyöhykejako.

4. Kunnat päivittävät Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman ja toimeenpanevat seudullisesti sovitut määrälliset ja laadulliset tavoitteet ja näiden pohjalta toteutetut seudulliset ohjelmat maapolitiikan, kaavoituksen, maankäytön toteutuksen ohjelmoinnin, tontinluovutuksen ja muun kunnassa tehtävän työn kautta.

*Valtio osallistuu Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman rahoitukseen 50 %.*

5. Osana Rakennesuunnitelman päivitystä kunnat laativat keskustojen kehittämisen ohjelman kaupunkiseudulla laaditussa keskustabarometrissa muodostettavan tilannekuvan pohjalta. Ohjelman tavoitteet ja seudullisesti merkittävät kehittämistoimet sekä seuranta sovitetaan seudulliseksi kokonaisuudeksi. Kunnat tiivistävät keskinäistä yhteistyötä keskustojen kehittämisessä.
6. Seudullisen viherrakenteen ja ekologisen verkon suunnittelua jatketaan kuntien ja valtion yhteistyönä aina Luonnonsuojelulain kompensatioperiaatteen määrittelyyn ja pilotointiin saakka.
7. Seutuyhteistyötä jatketaan yritysalueiden kehittämiseksi seudun elinvoiman ja rakenteen kannalta kestävään ja tarkoituksenmukaiseen suuntaan. Työssä luodaan mm. paikkatietopohjainen seuranta tuottamaan tietoa yritysalueiden seudulliseen kehittämiseen ja kuntien omiin kehittämistoimiin. Rakennesuunnitelman päivittämisen yhteydessä laaditaan seudullinen yritysalueiden kehittämisohjelma.
8. Valtio huomioi Tampereen kaupunkiseudun tuloksellisen seutuyhteistyön, valtakunnallisen aseman ja potentiaalinen erityisillä kannustimilla, kuten seudullisen suunnittelun taloudellisella tukemisella sekä seututasoisen suunnittelutyön noteeraamisena MRL:n uudistuksessa.



## 1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen sekä liikenteen kysynnän hallinta

### **Joukkoliikenteen tavoitepolku**

Kaupunkiseudun joukkoliikenne on järjestetty yhdessä vuodesta 2011 bussiliikenteen seudullisten vyöhykkeiden pohjalta. Raitiotien rakentaminen etenee Tampereen alueella suunnitellusti ja sen laajentamiseksi on käynnistetty seudullinen yleissuunnittelu. Lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia on selvitetty laajasti ja keskustojen ja asemanseutujen kehittäminen nojaa junaliikenteeseen. Lähijunaliikenteen pilotista on sovittu ajalle 15.12.2019-31.12.2020.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on HLT2016 (valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus) tutkimuksen mukaan 9% seudun matkoista. Seudun päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi joukkoliikenteen kulkutapatavoitteeksi on asetettu 15%.

MAL4-sopimuskaudella jatketaan raidejärjestelmän ja siihen kytkeytyvän bussiliikenteen kehittämistä seudun maankäytön rungoksi ja kaupunkirakenteen tiivistämiseksi. Tampereen raitiotien liikennöinti käynnistyy ja seudullinen suunnittelu etenee. Laajentamisen vaiheista tehdään toteuttamispäätöksiä. Uusi bussilinjasto, nopeat yhteydet ja liityntämahdollisuudet laajentavat joukkoliikenteen palvelualueita. Lähijunaliikenteen suosio kasvaa pilotin myötä ja asemanseutujen kehitys lisää junien kysyntää, mikä perustelee suurempaa tarjontaa ja kehittämisinvestointeja. Joukkoliikenneinfran ja -palvelujen kehittämisellä sekä kysyntää hallitsemalla voidaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta nostaa n. 4%-yksikköä vuoteen 2030 mennessä.

Raiteisiin liittyvät rakentamispäätökset kiihdyttävät kestävän yhdyskuntarakenteen syntymistä. Bussiliikenteen runkoyhteyksiä aletaan muuttamaan raitiotieyhteyksiksi. Liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisvaltainen kehittäminen sekä tieliikenteen hinnoittelu mahdollistavat joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamisen n. 8% -yksikköä vuoteen 2030 mennessä. Liikenne-ennustemallin laskeman arvion mukainen joukkoliikenteen kulkutapaosuuden noususta mahdollistaisi seudun päästövähennystavoitteiden saavuttamisen. Raiteiden ja seisakkeiden suunnittelu mahdollistaa junaliikenteen edelleen kehittämisen ja uusien alueiden saamisen junaliikenteen piiriin, millä kulkutapaosuutta voidaan pitkällä aikajänteellä yhä nostaa.

### **Toimenpiteet 2020-2023: Joukkoliikennejärjestelmän määrätietoinen kehittäminen**

1. Junaliikenteen edellyttämä laiturien ja laiturialueiden kehittäminen suunnitellaan ja toteutetaan, olemassa oleville asemille, Tampereella, Nokiolla ja Lempäälässä sekä Orivedellä. Valtio vastaa suunnittelun ja rakentamisen kustannuksista 100%:sti.
2. Tesoman junaseisake suunnitellaan ja rakennetaan. Valtio osallistuu suunnittelun ja rakentamiseen kustannuksiin 50 %:lla kustannuksista.
3. Junaliikenteen pidemmän aikavälin seisaketarpeisiin varaudutaan. Seisakkeet Lakalivaan, Säöksjärvelle, Ruutanaan ja Ylöjärvelle suunnitellaan. Valtio osallistuu suunnittelun kustannuksiin 50 %:lla kustannuksista.

4. Junaliikenteen potentiaalisten seisakkeiden (Sellu) toteuttamisedellytykset ja vaikutukset selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä hyödyntäen yhteistä kehityskuvaa raidejärjestelmän kehityksestä.
5. Raitiotien seudullisen laajenemisen yleissuunnitelma valmistuu Tampereen, Pirkkalan, Ylöjärven ja Kangasalan yhteistyössä. Valtio osallistuu suunnittelun kustannuksiin 30 %:lla kustannuksista.
6. Raitiotien laajentamisen toteutussuunnittelu (kehitysvaihe) käynnistetään seudulla tarkoituksenmukaisilla suunnilla. Valtio osallistuu toteutussuunnittelun (kehitysvaihe) kustannuksiin 30 %:lla kustannuksista.
7. Raitiotien laajennusrakentaminen käynnistetään seudulla suunnitelmavalmiuden salissa. Valtio osallistuu rakentamisen kustannuksiin 30 %:lla.
8. Seudun runkolinjoille suunnitellaan ja toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia ja pyssäkkien saavutettavuutta parantavia toimenpiteitä. Toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan MAL4-hankerahalla. Valtion rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
9. Kunnat lisäävät rahoitusta joukkoliikenteen palveluihin ja markkinointiin joukkoliikenteen palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämisen edellyttämällä tasolla.
10. Valtio osoittaa kaupunkiseudulle joukkoliikennetukea 20 M€/vuodessa. Lisättävällä tuella tasataan kuntien kustannuspaineita joukkoliikennejärjestelmän päästövähennystavoitteen edellyttämästä liikennöinnin lisäämisestä ja kaluston uudistamisesta.
11. Valtio rahoittaa seudun lähijunaliikenteen pilottia MAL-sopimuskauden ajan ja varautuu liikenteen kehittämiseen pitkällä aikajänteellä.

### **Kävelyn ja pyöräilyn tavoitepolku**

Seudulla on toteutettu seudullinen pyöräilyn kehittämisohjelma ja pääpyöräilyreitit on toteutettu MAL-sopimusten avulla. Kävelyn- ja pyöräilyn seudullinen ohjelma on luonut seudullisia käytäntöjä sekä edistänyt kävelyä ja pyöräilyä määrätietoisesti. Arkiliikunnan lisäämiseksi laadittu Seutuliike-ohjelma aktivoi eri sektoreita edistämään terveellistä ja kestävästä arkiliikunnasta. Kävelyn kulkutapaosuus on HLT2016 tutkimuksen mukaan 27% tehtävistä matkoista ja pyöräilyn 7%. Seudun päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi kävelyn kulkutapatavoitteeksi on asetettu 30% tehtävistä matkoista ja pyöräilylle 15%.

MAL4-sopimuksen myötä kävelyn ja erityisesti pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvuun panostetaan voimakkaasti. Seudun kävelyn ja pyöräilyn laatutaso nousee keskuksissa ja niiden välillä. Eri sektorien välinen yhteistyö terveellisen ja turvallisen liikkumisen lisäämiseksi voimistuu ja julkiset panostukset kulkutapojen edistämiseen ja käyttöön lisääntyvät. Liikkumattomuudesta aiheutuvat suorat ja tuottavuuden vähenemisestä aiheutuvat kustannukset vähenevät merkittävästi. Tiivistyvä maankäyttö ja sekoittunut rakenne mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn käytön useammilla arjen matkoilla. Lisääntyvä kävely ja pyöräily kehittävät liikennekulttuuria jolla on positiivinen vaikutus turvallisuuteen. Kävelyn ja pyöräilyyn perustuva keskustaliikkinen vähentää merkittävästi liikenteestä aiheutuvia negatiivisia ulkoisvaikutuksia (melu, pienhiukaset, onnettomuudet). Infran ja palvelujen kehittämisellä sekä kuntien toteuttamisvallassa olevilla kysynnän hallinnan keinoilla voidaan kävelyn kulkutapaosuutta nostaa n. 1,5%-yksikköä.

Vuoteen 2030 mennessä seudun pyöräily- ja kävely-yhteyksien laatutasoa nostetaan entisestään seudullisen ohjelman myötä. Kehittyvä verkko palvelee entistä paremmin mm. lisääntyvien sähköpyörien nopeaa liikkumista mahdollistaen samalla hitaammin liikkuvien sujuvan ja

turvallisen kulun. Liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteiskehittäminen sekä tieliikenteen hinnoittelu mahdollistavat kävelyn kulkutapaosuuden nostamisen n. 6% -yksikköä ja pyöräilyä n. 1,5%. Kävelyn ja pyöräilyä olosuhteiden kuvaamiseen ja matkamäärien kehityksen arvioimiseen liikenne-ennustemallilla liittyy rajoitteita, joten toimenpiteillä saavutettavat hyödyt voivat olla arvioituja suuremmat. Liikenne-ennustemallin laskeman arvion mukainen kävelyn ja pyöräilyä kulkutapaosuuden yhteenlaskettu nousu ei vielä riittäisi päästöttömän liikkumisen osuuden tavoitelluksi nousuksi (tavoite +11 %-yksikköä) riittävien päästövähennysten saavuttamiseksi.

### **Toimenpiteet 2020-2023: Kävelyn ja pyöräilyä infran ja palvelujen kehittäminen**

1. Seudun kävelyn ja pyöräilyä infran sekä palvelujen kehittämistoimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan keskuksissa sekä niiden välisillä yhteyksillä. Toimenpiteitä suunnitellaan ja toteutetaan kävelyn ja pyöräilyä kehittämisrahalla. Valtion rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovitulla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
2. Tampereen kaupunkiseudulle laaditaan pitkän aikajänteen kehittämistarpeita vastaavat kävelyn ja pyöräilyä tavoitetila ja kehittämisohjelma 2.0.
3. Kunnat kartoittavat kaupunkipyöräilyä käytön edellytykset ja ottavat niitä käyttöön tarkoituksenmukaisessa laajuudessa.
4. Kunnat lisäävät rahoitusta kävelyn ja pyöräilyä kehittämistoimiin kävelyn ja pyöräilyä palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämisen edellyttämällä tasolla.
5. Valtio edistää kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä kehittämiseen kohdennettavaa, MAL-sopimusten ulkopuolista, rahoitusta seudun kehittämiseen.

### **Liikenteen kysynnän hallinnan tavoitepolku**

Tampereella noudatetaan pysäköintistrategiaa liikenteen hallinnan keinona. Kehyskunnissa on **Liikenteen kysynnän hallinnan tavoitepolku**

Tampereella noudatetaan pysäköintistrategiaa liikenteen hallinnan keinona. Kehyskunnissa on otettu käyttöön pysäköinninvalvonta. Seudulla on laadittu pysäköinnin seudulliset periaatteet ja toimenpideohjelma niiden jalkauttamiseksi. Kunnat ovat laatineet viisaan liikkumisen ohjelmia.

MAL4-sopimuksen myötä kulkutapavalintoihin vaikuttavia keinoja hyödynnetään entistä systematisemmin liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Taloudellisia ohjauskeinoja selvitetään ja otetaan käyttöön tarkoituksenmukaisella tasolla. Toimenpiteiden sosiaalisiin vaikutuksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Kestävään liikkumiseen ohjataan ja kannustetaan laajasti työpaikoilla ja kouluissa. Tämä lisää kestäviä kulkutapoja erityisesti keskuksiin suuntautuvilla matkoilla. Pysäköinnin hinnoittelu seudun keskuksissa vähentää yksityis-autoilua n.3,5%:a. Vaikutus lisää liikkumista joukkoliikenneväylyä ja pääväylillä ruuhkautuminen vähenee.

Kestävän liikkumiseen edellytyksiä lisätään merkittävästi. Keskusten sekoittunut rakenne ja keskukset yhdistävä tehokas joukkoliikenne mahdollistaa pääosan arjen matkoista kestäväillä



kulktavoilla. Tieliikenteen hinnoittelun käyttöönotto vähentää yksityisautoilua n. 15% nykytilasta pääasiassa keskuksissa ja joukkoliikennevyöhykkeellä, missä tehdään lyhyitä matkoja ja autolle on vaihtoehtoja. Tieliikenteen hinnoittelu yhdistettynä liikennejärjestelmän kehittämiseen mahdollistaa seudun päästövähennystavoitteiden saavuttamisen. Vähentynyt tienkäyttö vähentää myös henkilöonnettomuuksia 16% nykytilanteesta. Kehysalueiden matka-ajat keskuksiin lyhenevät.

### **Toimenpiteet 2020-2023: Kulktapamuutoksia 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 hinnoittelusäätelyssä 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 toimeenpanevat pysäköinnin seudullisia kehittämisperiaatteita ja edistävät toimenpiteiden toteutumista
6. Valtio tukee seudun markkinalähtöiseen pysäköintiin siirtymistä xxx xxx eurolla vuodessa.

## 2 ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

**Tavoitetila 2030+:** Asuntokaavoitus, rakentamisen laadunohjaus ja asuntotuotanto on laadukasta ja määrällisesti riittävää ja mahdollistaa 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*
- *Asunnottomuuden kehittyminen*
- *Segregaation kehittyminen*
- *Yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten muutos*

### 2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

#### **Asuntotuotantotavoitepolku 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.**

#### **Kuntien toimet asuntotuotannossa**

1. Seudun kuntiin valmistuu asuntoja Rakennesuunnitelman 2040 mukaisesti vähintään 3350 kpl vuodessa. Vuosittain rakennetusta asuinrakentamisesta 75% sijoittuu keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeelle (YKR 2017). Asuntotuotannon kuntakohtaiset vähimmäistavoitteet kytketään joukkoliikenteen kehittämiseen. (liite x)
2. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuus seudun asuntotuotannosta on 25%. Tuotanto kohdennetaan pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon kokonaisvolyyymi sekä kunkin kunnan osuus tuotannosta tarkistetaan seudulla päivitettävässä Asuntopoliittisessa ohjelmassa. Sopimuskauden alussa kuntien osuus määräytyy Rakennesuunnitelman 2040 taakanjakotaulukon mukaan. (Liite x.)

Kohtuuhintaiseksi asuntotuotannoksi luetaan:

- *ARA-rahoituksella toteutettavat kohteet*
- *kunnan oma ARA-vuokratasoa vastaava vuokra-asuntotuotanto*
- *Sopimukseen sisällytetään myös seuraavat asumismuodot:*
- *Opiskelija-asunnot rahoitusmuodosta riippumatta*
- *ARA:n takaamat asumisoikeusasunnot*
- *ARA:n tukemat osuuskunta-asunnot*
- *ARA:n tukemat monimuotoisen asumisen kokeilut, kuten sekarahoitteiset kohteet*
- *Kohtuuhintainen omistusasuminen*

### **Valtion toimet asuntotuotannossa**

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

- *Valtio osoittaa xxx 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, mutta yhteensä vähintään xx milj. euroa.*
- *Valtio osoittaa xxx euron asuntokohtaisen käynnistysavustuksen kuntien omille kohtuuhintaisen asuntotuotannon kohteille.*
- *Valtio osoittaa seudun kunnille kunnallistekniikka-avustusta yhteensä xx milj. euroa. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisessa.*
- *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 sekä tukee erilaisia kokeiluja asumisen hallintamuotojen monipuolistamiseksi, muun muassa osuuskunta-asuminen ja kohtuuhintaisen omistusasuminen.*
- *Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon yhteydessä sovelletaan korotettua käynnistysavustusta puurakentamisessa. Avustuksen suuruus asuntoa kohti on xxxxx euroa. (Hallitusohjelma)*
- *ARA -rahoitteisen asuntokannan perusparannuksissa ja energiaremonteissa otetaan käyttöön korkotukilainaan sidottu perusparannuksen käynnistysavustus. Avustuksen suuruus asuntoa kohti on 5000 euroa. (Hallitusohjelma)*
- *Valtio luovuttaa maaomaisuuttaan kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollistamiseksi. Tunnistetut kohteet sijoittuvat rakenteen keskeisille vyöhykkeille. (liite x) (Hallitusohjelma)*

## 2.2 Asuinympäristöjen laadun, sosiaalisen ja toiminnallisen monimuotoisuuden vaaliminen

### **Eriytymiskehityksen ja asunnottomuuden tavoitepolku 2030:**

Tampereen kaupunki on aiemmin toteuttanut asunnottomuuden ehkäisyohjelmia. Tulevalla vuosikymmenellä asunnottomuuden syihin on tartuttu ennakoivilla toimilla ja asunnottomuuteen joutuneiden tarpeita on käsitelty seudullisesti säännöllisesti. Asunnottomuuteen on kehitetty vahvat välineet eikä ilmiötä enää esiinny seudulla. Asuinalueiden sosiaalinen eriytymiskehitys on nostettu tärkeäksi suunnittelukysymykseksi. Eriytymiskehitystä on opittu hillitsemään rakenteellisin, sosiaalisiin ja kulttuurisiin keinoin.

### **Elinympäristön laadun tavoitepolku 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**

#### **Kunnissa tehtävät toimet**

3. 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. Asuinalueiden seudullinen tasalaatuisuus varmistetaan Rakennesuunnitelman ja Asuntopoliittisen ohjelman päivityksen yhteydessä sovittavissa kehittämissperiaatteissa, jotka jalkautetaan edellä kuvatuin välinein.
4. Kunnat sovittavat tontinluovutusohjelmissaan asumisen uudistuotannon palveluverkon kantokykyyn.
5. Kunnat tukevat peruskorjausikään tulevien asuinalueiden uusiutumista edistämällä kaavoituksen keinoin alueiden täydentymistä ja taloyhtiöissä tehtävää energiatehokkuutta kohentavaa työtä.
6. Kunnat luovat puitteita puurakentamiselle kaavoituksessaan sekä edistävät sitä tontinluovutusohjelmissaan.

## Seutuyhteistyössä edistettävät asiat

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 Rakennesuunnitelman päivitystä kunnat laativat ohjelman asuinalueiden eriytymiskehityksen hillitsemiseen. 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.

*Valtio kohdentaa em. työlle rahoitusta 150 000 euroa.*

10. Osana Rakennesuunnitelman 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.

*Asunnottomuuden ehkäisemiseksi valtio osoittaa kunnille 200 000 euroa, joka käytetään kaupunkiseudun asunnottomuuden ennaltaehkäisyn toimenpideohjelman laatimiseen. Toteutuksen varmistamiseksi valtio korottaa ARA:n rahoittamia erityisryhmien investointiavustuksia.*

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 riittävyden varmistamiseksi seutuyhteistyössä tutkitaan seudullisten seurantavälineiden, kuten viherkertoimen käyttöönottoa.
14. 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. Laajempaa tavoitteena on monipuolistaa menettelytapoja suojelua käsittelevien asemakaavojen laadintaan kaavan sisältövaatimukset huomioiden.

*Esimerkkikohde: Oriveden opiston alue*

15. Melulle ja muille lähipäästöille altistuvien alueet kartoitetaan seudulla ja laaditaan toimenpidesuunnitelma haittojen vähentämiseksi. Valtio osallistuu lähipäästöselvityksen ja toimenpideohjelman laatimiseen 50%:lla kustannuksista. Meluntorjunnan edellyttämiä toimenpiteitä toteutetaan MAL4-hankerahalla. Ensimmäiset kohteet määritetään vuoden 2020 aikana.
16. Osana Rakennesuunnitelman päivitystä kunnat laativat seudullisen asuinalueiden laatuohjelman, jossa sovitaan raamit palveluverkon laatuun, virkistysalueiden kehittämiseen, täydennysrakentamiseen ja sosiaaliseen monimuotoisuuteen. Seutuyhteistyössä tunnistetaan yksipuolisesti kehittyneet asuinalueet aiemmin kuvattujen seudullisten seurantavälineiden avulla.

## 3 SEUDUN ELINVOIMAISUUS

**Tavoitetila 2030:** Seutu on houkutteleva kohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudun ajallinen etäisyys erityisesti kestävillä kulkutavoilla lyhenee seudun sisäisillä ja ulkoisilla yhteyksillä. Seudun yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä mahdollistavat yrityksille työvoiman saatavuuden ja hyvän toimintaympäristön. Palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja yhteiskäytön mahdollisuudet otetaan käyttöön täysimittaisesti osana liikennejärjestelmää. Mahdollistetaan eri liikennemuotojen kokonaisvaltainen integrointi solmupisteiden kehittämisen sekä tiedon ja rajapintojen avaamisen kautta. Kuljetuspalveluiden ja logistiikan nollapäästöisyyttä edistetään. Elinympäristöt ovat laadukkaita ja houkuttelevia. Seudun kaikissa osissa on edellytykset vähentää liikkumisesta ja kuljettamisesta aiheutuvia päästöjä.

### *Seurattavat vaikuttavuusindikaattorit:*

- Liikenteen palveluistumisen kehittyminen [autonomistus]
- Henkilöliikenteen ja kuljetusten matka-aikojen ja ruuhkien kehittyminen seudun sisällä ja kansallisesti eri kulkutavoilla [tavoitetaso 2030: tieverkon ruuhkaisuus ei kasva; kestävien kulkutapojen matka-ajat lyhenevät]
- Kuntien, valtion ja yksityisten investointien kehitys seudulla [tavoitetaso 2030: seudun investointien ja palvelujen tuoton kustannukset säilyvät nykyisenkaltaisina]
- Seudun vahvuuksien ja toiminnallisuuden kehitys [laadulliset arviot (Tampereen seudun ominaispiirteet)]

### 3.1. Liikkumisen palvelut ja matkaketjujen kehittäminen

#### **Liikkumisen palvelujen ja matkaketjujen kehittämisen tavoitepolku**

Seudulla on kehitetty monipuolisesti liikkumisen teknologioihin ja palveluihin liittyviä toimenpiteitä ja toimintamalleja. Uudenlaisia liikkumispalveluja, potkulautoja ja yhteiskäyttöpyöriä, on otettu seudulla käyttöön. Palvelujoukkoliikenteen kehittämiseksi on toteutettu hankkeita ja pilotteja. Seudun joukkoliikenteessä on käytössä monipuolisesti digipalveluja mm. mobiililaitaus, reittiopas, latauspalvelu ja liikenteenseuranta. Seudulla on lisätty liityntäpysäköintiä ja suunniteltu toimintamalleja liityntäpysäköinnin kehittämiseksi edelleen. Seudulla on HLT 2016 tutkimuksen mukaan autottomia on 27%:ia asuntokunnista, kaksi tai useampi auto on 21%:lla asuntokunnista.

MAL4-sopimuksen myötä liikkumisen palvelujen kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä liitetään kiinteämmin osaksi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteita. Uusien trendien ja palvelujen mahdolliset negatiiviset ulkoisvaikutukset suljetaan pois suunnittelulla ja tarkoituksenmukaisella sääntelyllä. Liittyminen seudun tehokkaaseen joukkoliikenneverkkoon helpottuu merkittävästi. Auton ja pyörän hyödyntäminen vain osalla matkaa yleistyy merkittävästi. Raidepainotteisen joukkoliikennejärjestelmän kehittyessä vaihtojen määrä lisääntyy. Joukkoliikenteen solmut kehittyvät palvelujen ja ihmisten kohtaamispaikkoina sekä liikkumispalvelujen hubeina. Liikkumisen vaihtoehdot lisääntyvät ja ovat ihmisten saatavilla. Liikkumi-

sen palvelujen ja matkaketjujen kehittäminen ehkäisee liikenneköyhyyttä ja mahdollistaa seudun ydinalueille kohdistuvan kehittämisen hyötyjen laajenemisen koko seutua ja laajempia alueita koskevaksi. Autottomien talouksien määrä kasvaa erityisesti joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskuksissa.

Seudulla kehitettävät konkreettiset palvelut skaalautuvat kattamaan laajempia alueita. Joukko liikenteen ja muiden kehittyvien kestävä liikemisen palveluiden palvelutarjonta monipuolistuu entisestään ja eri toimijoiden palvelut kytketään yhteen käyttäjäystävälliseksi kokonaisuudeksi. Seudun liikkumispalvelut ovat palvelevia ja helposti käytettäviä, jotta ne vastaavat myös erityisryhmien tarpeisiin. Digitalisaation mahdollistama tietopohja auttaa liikennejärjestelmien kehittämisessä, entistä resurssitehokkaammin, vastaamaan ihmisten ja elinkeinojen tarpeita. Erityisryhmien liikkumistarpeet turvataan. Mahdollisuudet autottomuuteen paranevat. Tietopohja ja kokemukset antavat seudulle mahdollisuuden liikenteen uusien teknologioiden tavoitteita palvelemaan jalkauttamiseen vuoteen 2030 mennessä.

### **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 hyväksytyyn kustannusjakosuositukseen mukaisesti. Valtion MAL-rahalla rahoittamat toimenpiteet määritetään seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla liitteen x mukaisesti.
2. Digitalisaation, teknologian ja liikkumispalvelujen kehittämiseksi ja jalkauttamiseksi laaditaan seudullinen ohjelma. Valtio osallistuu ohjelman laatimiseen 50%:lla kustannuksista. Ohjelmassa käsitellään mm. 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 xxx xxx eurolla vuodessa ja edistää liikenneverkon älykkyyttä valtakunnallisella verkolla.

### 3.2. Seudun tieliikenne ja yksikköpäästöt

#### **Tieliikenteen ja yksikköpäästöjen kehityksen tavoitepolku**

Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on kehittynyt voimakkaasti tieverkkoon tukeutuen. Henkilöauton kulkutapaosuus HLT 2016 tutkimuksen mukaan 55% matkoista. Nykytilanteessa seudun liikenneverkko on huipputunteina paikoin ruuhkautunut.

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 edistävät hankinnoillaan puhtaampien käyttövoimien käyttöönottoa vähintään 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.

### 3.3. Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

#### **Kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden kehityspolku**

Tampereen kaupunkiseutu on kasvanut hyvin saavutettavassa liikenteen solmukohdassa. Seutu on tieverkkoa pitkin hyvin saavutettavissa. Keskeisillä tieyhteyksillä on kuitenkin turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä puutteita. Tampereelta Helsinki raideyhteys on selvästi Suomen vilkkain ja matkustajamäärien on ennustettu nousevan merkittävästi. Raideyhteyden kehittämistarpeita on selvitetty laajasti. Pääradan kehittämisen suunnitteluun on myönnetty 11M€ määräraha 6/2019. Tampere-Helsinki junayhteyden matka-ajat ovat kasvaneet ja häiriöherkkyys lisääntynyt viime vuosina. Seudun nopeimmat junayhteydet Helsinkiin ovat nykyisin 1 h 33 min ja 1 h 47 min. Tampere-Pirkkala lentokenttää on kehitetty. Ulkoisista syistä johtuen lentoyhteyksien määrä on vaihdellut.

MAL4-sopimuksen myötä seudun kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus paranee kehittyvien yhteyksien ja kestävästä 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.

### **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.

### 3.4 Maankäytön kehityksen kärkihankkeet

*Tämä kohta täsmentyy neuvottelujen edetessä.*

#### **Kärkihankkeiden tavoitepolku 2030:**

Seudun maankäyttö kehittyy maakunnassa ja kunnissa tehtyjen maankäytön linjausten mukaisesti. Seudun rakenteessa keskeisellä sijainnilla olevat alueet on otettu kaupungin toimivuuden ja kestäväen kasvun kannalta tarkoituksenmukaiseen käyttöön. Valtiolla on ollut merkittävä rooli näiden alueiden maankäytön muutoksen toteutuksessa.

#### **Toimenpiteet 2020-2023: Kehittyvä ja edistynyt Tampereen seutu**

1. Tampereen ratapiha ja asemakeskus

Tampereen kaupunki ja valtio-osapuoli jatkavat maankäytön kehittämisedellytysten tutkimista seudun rakenteessa keskeisesti sijaitsevalla Tampereen ratapihalla ja Tampereen asemakeskudessa.

2. Hiedanrannan alue

Aluetta kehitetään kansainvälisen tason hiilinegatiivisena kaupunginosana. Tampereen kaupunki ja valtio-osapuoli sitoutuvat tekemään alueesta Green Deal-pilotin, jolloin alueella tehtävän kehitystyön ja kokeilujen kautta siitä muodostuu kestäväen kaupungistumisen kansallinen esimerkkihanke.

### 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.