

Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välisen MAL-aiesopimuksen 2013–2015 toteutuminen

MASTO-työryhmä 21.4.2016

Tiivistelmä

Kasvuun varautuminen: Kaupunkiseudun väestö kasvoi vuonna 2015 noin 3 500 hengellä, mikä on hieman vähemmän kuin keskimäärin 2000-luvulla. Vuosina 2013-2015 kasvua oli noin 12 000 henkeä. Tampereen osuus kasvusta oli noin 65 prosenttia. Raakamaan hankinta oli aiesopimuskaudella aktiivista, mihin osaltaan vaikutti maanmyynnin verovapaus vuoden 2014 aikana. Merkittävimmät kaupat olivat Lielahden tehdasalue ja Tampereen-Kangasalan raja-alueet. Uudella sopimuskaudella tulee kiinnittää huomiota Lempäälän suunnan raakamaatilanteeseen (ml. tulevaisuuden yritysalueet) sekä kaikissa kunnissa yhdyskuntarakenteen täydentämistä tukevaan strategiseen yleiskaavoitukseen, maanhankintaan ja -jalostamiseen.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja keskustojen kehittäminen: Asuntorakentaminen kohdistui pääosin yhdyskuntarakennetta täydentäville alueille. Kuitenkin eräiden laajentumisalueiden merkittävä osuus koko seudun asuntotuotannossa laski laadukkaan joukkoliikenteen vyöhykkeille rakentamisen osuutta etenkin vuonna 2015. Uudet alueet tulee kytkeä hyvätasoiseen joukkoliikenteeseen. Asumisen asemakaavoitus lisääntyi sopimuskauden aikana. Tehokkaiden kaavojen osuus oli suuri Tampereella, väljien kaavojen osuus suuri kehyskunnissa. Uudella sopimuskaudella tulee kiinnittää huomio erityisesti Lempäälän, Nokian ja Ylöjärven keskustakaavoitukseen ja raideliikenteen edellytysten varmistamiseen sekä keskitehokkaan asuntorakentamisen kaavoitukseen. Tampereella tulee uudellakin sopimuskaudella varmistaa asuntorakentamisen edellytykset raitiotien vyöhykkeellä.

Keskustoissa oli vireillä ja valmistui merkittäviä suunnittelu-, kehitys- ja rakennushankkeita. Jatkossa tulee varmistaa, että kaavoitus jatkuu aktiivisena, ja että kaavat siirtyvät saumattomasti rakentamisvaiheeseen. Olennaista on keskustojen ja aluekeskusten maankäytön sekoittuneisuus, tasapainoinen väestönkasvu ja päivittäisten palvelujen pysyminen keskustoissa. Joukkoliikenteen palvelut Tampere-yhteyksineen on kriittinen tekijä kehyskuntien keskustojen kehitykselle.

Asuntotuotannon monipuolistaminen: Vuosina 2013-2015 valmistui noin 7 600 asuntoa, 81 prosenttia tavoitteesta. Kerrostaloasuntoja valmistui tavoitteita enemmän, rivi- ja pientaloja selvästi vähemmän. ARA-vuokra-asuntoja valmistui selvästi tavoitteita vähemmän, kun taas vapaarahoitteisia vuokra-asuntoja enemmän. Tuotannossa on suuria kunnittaisia ja vuosittaisia vaihteluita. Jatkossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että kaavoituksella ja tontinluovutuksella varmistetaan monipuolisen asuntotuotannon edellytykset.

Elinkeinoelämä kasvun tukeminen ja liikkumisen tapojen uudistaminen: Tampere-Pirkkalan lentoaseman kakkostermiinalin remontti valmistui maaliskuussa 2015. Tampereen AiRRport-konseptin kehittäminen nimettiin yhdeksi LVM:n lentoliikennestrategian kärkihankkeeksi. Kuntien yhteinen lentoliikenteen kehittämishanke on käynnistynyt ja jatkuu vuoteen 2018.

Seudun sisäisen liikkumisen tavat ovat hitaasti uusiutumassa. Kaupunkiseudun ydinalueella pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat hieman kasvaneet kun taas henkilöautoilun määrä on hieman vähentynyt sopimuskaudella. Maanteillä autoilun määrä on jatkanut vahvaa kasvuaan. Seudullisen raideliikenteen kokonaisratkaisu sisältyy Rakennesuunnitelmaan 2040 ja maakuntakaavan 2040 ehdotukseen. Tampereen raitiotiestä valmistui yleissuunnitelma 2014, minkä jälkeen on valmisteltu toteutusta ja solmittu kaupungin ja valtion välinen aiesopimus raitiotien toteutuksesta. MAL-aiesopimuksen ja erillisten kehittämisohjelmien mukaiset toimenpiteet ovat edenneet sovitulla tavalla. Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä on edistetty rakentamishankkeiden ja joukkoliikenneuudistuksen lisäksi useilla pienillä toimilla liikkumisen ohjauksesta älyliikenteen sovelluksiin mm. MAL-rahoituksen turvin.

Sisällysluettelo

	Tiivistelmä
1	Johdanto
2	Väestön kasvuun varautuminen
2.1	Maankäyttöyhteistyön sitovuus
2.2	Raakamaa- ja kaavavarannot
3	Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
3.1	Asunnot, palvelut ja työpaikat joukkoliikenteen laatukäytävien läheisyyteen
3.2	Raja-alueiden suunnitteluyhteistyö
3.3	Tonttitarjonta ja rakentamisen ohjaus
3.4	Valtion kiinteistöstrategian toteutuminen
3.5	Energiatehokas yhdyskuntarakenne
3.6	Paikkatiedon kehittäminen
4	Keskustojen kehittäminen
4.1	Asunnot, palvelut ja työpaikat kunta- ja aluekeskuksiin
4.2	Tampereen rautatieaseman alueen kehittäminen
5	Asuntotuotannon monipuolistaminen
5.1	Asuntotuotannon yhteisvastuullisuus ja kohtuuhintaisuus
5.2	Asuntoalueiden infra-avustukset
5.3	Erityisryhmien asumispalveluiden kehittäminen
5.4	Asuinalueohjelman toteutuminen
5.5	Asumisen energiatehokkuuden parantaminen
6	Elinkeinoelämän kasvun tukeminen
6.1	Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittäminen
7	Liikkumisen tapojen uudistaminen
7.1	Liikkumisen ohjauksen kehittäminen
7.2	MAL-hankkeiden toteutuminen
7.3	Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2030 toteuttaminen
7.4	Joukkoliikenteen edistäminen
7.5	Kaupunkiraitiotien toteutus
7.6	Lähijunaliikenteen kehittämisohjelman toteuttaminen
7.7	Etelän suunnan lisäraiteiden ja seisakkeiden toteuttaminen
7.8	Älyliikenteen keinojen hyödyntäminen
7.9	Väyläinvestointien edistäminen uuden liikennepolitiikan hengessä
8	Palveluverkon yhtenäinen tarkastelu
8.1	Seudullinen palveluverkko
	Liitteet

1 Johdanto

Tampereen kaupunkiseudun kunnat, eli Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi sekä ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ja Pirkanmaan ELY-keskus allekirjoittivat 7.2.2013 maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksen vuosille 2013–2015 (MAL2). Sopimus oli jatkoa vuosia 2011 - 2012 (MAL1) koskeneelle aiesopimukselle.

MAL2-aiesopimuksen tavoitteena oli syventää maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteistyötä seudun kuntien kesken. Sopimus oli paitsi kaupunkiseudun kuntien keskinäinen sitoumus vastuunkannosta yhteisten tavoitteiden toteuttamiseksi myös osoitus kuntien ja valtio-osapuolen yhteyden vahvistumisesta. Valtio-osapuoli tukee seudun yhteisiä tavoitteita erilaisin ohjaavin ja taloudellisin tukitoimenpitein sekä investoinnein erikseen sovittujen valtakunnallisten periaatteiden ja ohjelmien mukaisesti.

Aiesopimuksen lähtökohtina olivat MAL1-aiesopimus, kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2030 sekä hallituksen kaupunkipolitiikkakokonaisuus. MAL1:n toteutumisen arviointi osoitti, että sekä valtio että kaupunkiseutu toteuttivat sopimuskaudella monipuolisesti aiesopimukseen kirjattuja toimenpiteitä. Samassa yhteydessä todettiin kuitenkin, että toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi vaatii pidempää seuranta. Kuntien vahva panostus näkyi erityisesti joukkoliikenteen edellytysten parantamisessa. Maapoliittisten toimien myötä oli odotettavissa yhdyskuntarakenteen eheytymistä pitkällä aikavälillä. Huomion kiinnittäminen kaavavarantoihin ja tonttitarjontaan sekä lievealueiden rakentamisen ohjaamiseen nähtiin tulevaa kehitystä ajatellen tärkeäksi. Asuntotuotannossa saavutettiin asetetut tavoitteet yleisellä tasolla.

MAL1-aiesopimuksen toteutumisen arvioinnissa nähtiin lisäksi, että seuraava aiesopimus tuli ulottaa hallituskauden loppuun, eli vuodelle 2015. Aiesopimuksen toteutumisen kannalta nähtiin tarkoituksenmukaiseksi, että sopimukseen kirjattavat hankkeet sisältyivät valtakunnallisiin politiikkaohjelmiin, kuten liikennepoliittiseen selontekoon ja asuinalueiden kehittämisohjelmaan. Edelleen MAL1-aiesopimuksen toteutumisen arvioinnissa todettiin, että seurantaan ja sen hyödyntämiseen päätöksenteossa tuli panostaa enemmän.

Valtio asetti 19.4.2013 aiesopimukselle seurantaryhmän kokoamaan seurantatiedot ja valmistelevaan seurantaraportin seurantakokousta varten. Seurattavia asioita olivat aiesopimuksessa esitettyjen toimenpiteiden edistyminen ja niiden vaikuttavuus. Seurantaryhmään nimettiin rakennusneuvos Matti Vatiola (YM, pj.), suunnittelujohtaja Taru Hurme (Tampere), asuntojohtaja Auli Heinävä (Tampere), joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita (Tampere), kunnanjohtaja Olli Viitasari (Lempäälä), kaavoitusarkkitehti Markku Lahtinen (Kangasala), seutujohtaja Päivi Nurminen (Tampereen kaupunkiseutu), seutusuunnittelupäällikkö Kimmo Kurunmäki (Tampereen kaupunkiseutu), yli-insinööri Kaisa Mäkelä (YM), neuvotteleva virkamies Katariina Myllärniemi (LVM), johtaja Kari Salmi (ARA), yksikön päällikkö Jarmo Joutsensaari (Liikennevirasto), yliarkkitehti Leena Strandén (Pirkanmaan ELY-keskus), liikennejärjestelmäasiantuntija Erika Helin (Pirkanmaan ELY-keskus).

Tässä raportissa kuvataan aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä ja toteutumista vuodelta 2015 ja kaudelta 2013-2015. Raportti on jatkoa vuosista 2013 ja 2014 laadituille seurantaraporteille. Raportti käsitellään seudun elimissä, kunnissa sekä sopimusosapuolten yhteisessä kokouksessa keväällä 2016.

2 Väestön kasvuun varautuminen

Vuonna 2015 kaupunkiseudun väestö kasvoi 3 500 hengellä (0,9 %), mikä oli hieman vähemmän kuin 2013 ja 2014. Noin 63 prosenttia kasvusta kohdistui Tampereelle. Vuosien 2013-2015 kasvu oli yhteensä noin 12 000 henkeä, Tampereen osuus oli noin 65 prosenttia. Keskuskaupungin kasvu lisää kaupunkimaisen asuntotuotannon kysyntää ja kaupungin sisäisiä matkoja. Se vaikuttaa positiivisesti yhdyskuntarakenteen eheytymiseen, mikäli kasvu ohjataan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon. Työttömyys oli koko aiesopimuskauden erittäin korkea.

Raakamaan aktiivista hankintaa sopimuskaudella edesauttoi maan myyntiin osoitettu verovapaus vuoden 2014 loppupuolella. Vuonna 2015 hankinta oli selvästi vähäisempää, mutta koko kaudella 2013-2015 hyvällä tasolla. Kaikkiaan kunnat hankkivat aiesopimuskaudella raakamaata (osittain vesialuetta) yli 1 700 ha. Raakamaavaranto kokonaisuudessaan vaihtelee kunnittain: osassa kuntia sitä on laajoina yhtenäisinä alueina, toisissa pirstaleisina. Varantoa tulee vahvistaa pääkasvusuunnassa etelässä. Jatkossa tulee seurata myös maanhankintaa rakenteen sisällä, koska täydennysrakentamisen merkitys kasvaa suhteessa yhdyskuntarakenteen laajentamiseen. Seudun maapolitiikka päivitetään kesään 2016 mennessä.

Kaavavaranto vastaa hyvin tavoitteita. Seudun kehityksen kannalta keskeinen yleiskaavoitus tulee pitää ajantasalla valmistuvan maakuntakaavan ja seudun rakennesuunnitelman mukaisesti.

Rakennesuunnitelma 2040 valmistui vuonna 2014. Se on kaupunkiseudun kuntien hyväksymä strateginen suunnitelma seudun elinvoimaisesta yhdyskuntarakenteesta, maankäytön painopisteitä, kestävästä liikkumisesta, monipuolisesta asuntotuotannosta ja palveluverkosta. Rakennesuunnitelma tuki maakuntakaavan valmistelua ja välitti kaupunkiseudun tarpeet oikeusvaikutteiseen kaavoitukseen. Rakennesuunnitelman toteuttamisen eteneminen varmistetaan mm. kuntien maankäyttö- ja investointiohjelmilla.

Taulukko 1. Perustietoa kaupunkiseudusta. Lähde: Tilastokeskus ja Pirkanmaan ELY-keskus.

	Kangasala	Lempäälä	Nokia	Orivesi	Pirkkala	Tampere	Vesilahti	Ylöjärvi	Kaupunki-seutu
Väestö 31.12.2015	30 607	22 536	33 162	9 408	18 913	225 118	4 489	32 738	376 971
Kasvu % 2015	0,4 %	1,4 %	1,0 %	-1,8 %	1,2 %	0,9 %	-0,1 %	1,5 %	0,9 %
kasvu% 2000-2015	19,4 %	38,0 %	23,3 %	5,9 %	48,5 %	15,2 %	31,2 %	29,4 %	19,8 %
kasvu% keskimäärin/v.	1,3 %	2,5 %	1,6 %	0,4 %	3,2 %	1,0 %	2,1 %	2,0 %	1,3 %
absoluuttinen kasvu 2000-2015	4 977	6 205	6 257	522	6 177	29 650	1 068	7 439	62 295
absoluuttinen kasvu keskimäärin/v.	332	414	417	35	412	1 977	71	496	4 153
Työttömyys % 31.12.2015	13,2 %	12,9 %	15,9 %	15,3 %	12,2 %	18,9 %	12,4 %	14,0 %	16,9 %
Työpaikka-omavaraisuus 2012	64,3 %	70,0 %	79,4 %	78,0 %	66,7 %	123,5 %	44,4 %	68,3 %	
Tulovero% 2015	21,00	20,50	19,75	22,25	20,00	19,75	21,50	20,50	
Huoltosuhte 2012	1,25	1,24	1,32	1,59	1,17	1,26	1,31	1,26	1,27

Kaupunkiseudulla oli 31.12.2015 noin 377 000 asukasta. 2000-luvulla seutu on kasvanut noin 62 500 hengellä. Vuonna 2015 väestö kasvoi 0,9 %, eli noin 3 500 hengellä, aiesopimuskaudella kokonaisuudessaan noin 12 000 hengellä. Suhteellisesti voimakkainta kasvu oli 2013-2015 Lempäälässä. Keskuskaupunki Tampereen kasvu jatkui 2000-luvun keskiarvoa suurempana, ollen 63 % kaupunkiseudun kokonaiskasvusta vuonna 2015. Kaudella 2013-2015 Tampereen osuus kasvusta oli lähes 65 prosenttia. Työttömyys pysyi koko aiesopimuskauden korkeana. Korkein työttömyys vuoden 2015 lopussa oli Tampereella (18,9%), alhaisin Pirkkalassa (12,2%). Kuntien investointien työllistävillä vaikutuksilla on tulevana vuosina suuri merkitys, kuten myös muilla elinkeinoelämän edellytysten parantamisilla.

2.1 Maankäyttöyhteistyön sitovuus

Toimenpiteet:

- *Rakennesuunnitelman uudistaminen*
- *Rakennesuunnitelman seudullisen toteutusohjelman laadinta*
- *Yleiskaavojen laadinta*
- *Asemakaavojen laadinta*

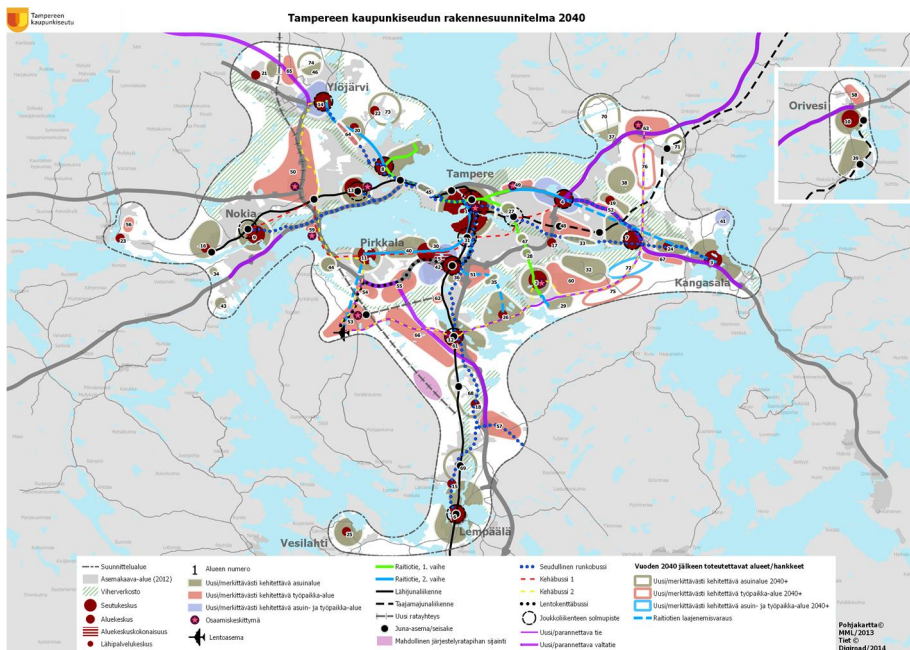
Seurantakohteet:

- *Seudullisen suunnittelun eteneminen ja seudullisen toteuttamisohjelman laatiminen*
- *Seudullisen raideliikennetarkistuksen valmistelu*
- *Kuntakohtaisten toteuttamisohjelmien laatiminen ja toteuttaminen*
- *Kuntien yleiskaavatyön eteneminen*

Toteutus: Seutuhallitus hyväksyi uudistetun Rakennesuunnitelman 2040 joulukuussa 2014. Se korvasi vuonna 2010 hyväksytyn ja vuoteen 2030 tähdänneen suunnitelman. Rakennesuunnitelmassa 2040 vahvistettiin tavoitekokonaisuutta, joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamista, palveluverkkoa sekä asuntopoliittisia tavoitteita ja toteutuskeinoja. Vaikuttavuutta ja sitovuutta lisättiin toteutusohjelmalla, joka täsmentää alueiden ja liikennetarkistusten rakentamisvaiheet vuosikymmenittäin vuoteen 2040. Vaikuttavuuden kannalta tärkeimmät tarkistukset tehdään toteutuksen alkuvuosina yhdyskuntarakennetta tiivistävillä toimilla. Keskeiset tarkistukset esitetään asiakirjoin ja kartoin Rakennesuunnitelman sivustolla www.tampereenseutu2040.fi. Rakennesuunnitelma toteuttaa kaikkia MAL-aiesopimuksen strategisia painopisteitä.

Rakennesuunnitelma pohjautuu raideliikenteen ratkaisuun, jossa on esitetty lähijunan kehittämisvaiheet välille Lempäälä-Tampere-Nokia ja taajamajuna välille Tampere-Orivesi sekä raitiotien kehittämisvaiheet Tampereella sekä Pirkkalan, Ylöjärven ja Kangasalan suunnilla.

Rakennesuunnitelmassa osoitettiin ja mitoitettiin asumisen painopistealueet sekä asuntotuotanto raideliikenteen ja bussiliikenteen vaikutuspiirissä. Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen tuotannosta tehtiin uusi, kuntien yhteisvastuullisuutta vahvistava, linjaus.



Kuva 1. Rakennesuunnitelma 2040.

Taulukko 2. Ote Rakennesuunnitelman 2040 toteutusohjelmasta: raitiotiehen tukeutuvat alueet.

Nimi	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*	Asuntoja yhteensä	Toteuttaminen 2013-2020 (%)	Toteuttaminen 2021-2030 (%)	Toteuttaminen 2031-2040 (%)	Huomioita
Raitiotiehen tukeutuvat alueet							
Hakametsä-Sammonkatu	Tampere	3 500	1 950	60	40		raitikan 1. vaihe
Hallila	Tampere	1 400	650	50	50		raitikan 1. vaihe
Hervanta	Tampere	1 500	850	70	30		aluekeskus, raitikan 1. vaihe
Hervantajärvi	Tampere	4 000	1 750	30	50	20	raitikan 1. vaihe
Härmälänranta	Tampere	3 500	1 750	40	50	10	raitikan laajentuminen
Järjestelyratapiha	Tampere	20 000	0				toteutus painottuu 2040+
Koilliskeskus	Tampere	12 000	6 000		20	80	aluekeskus, sekoittunut, raitikan laajentuminen
Lielähti	Tampere	22 500	10 700	20	40	40	aluekeskus, raitikan 1. vaihe
Mäkkylä-Teivaala	Ylöjärvi	4 000	1 800		10	90	lähipalvelukeskus, raitikan laajentuminen, jatkuu 2040+
Partola-Naistenmatkantie	Pirkkala	5 000	2 500	50	50		osittain aluekeskus, raitikan laajentuminen
Pirkkala, keskusta	Pirkkala	4 500	2 250	50	50		aluekeskus, raitikan laajentuminen
Santalahti	Tampere	2 300	1 300	70	30		raitikan 1. vaihe
Tampere, keskusta	Tampere	20 000	11 100	33	33	33	seutukeskus, raitikan 1. vaihe
Turtola	Tampere	1 400	650		40	60	raitikan 1. vaihe
Ylöjärvi, keskusta (ml. Soppeenmäki-Elovainio)	Ylöjärvi	5 000	2 500	30	40	30	aluekeskus, sekoittunut, raitikan laajentuminen, täydentyy 2040+
Yhteensä		110 600	45 750				

Rakennesuunnitelmaan sisällytettiin myös palveluverkon suunnittelun seudulliset periaatteet, joiden mukaan palveluverkon ytimen muodostavat seutukeskus Tampere, 13 alueellista keskusta ja 12 lähipalvelukeskusta kokonaisuutena, jossa on huomioitu saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä sekä keskusten väestönkasvu. Raideliikenteellä on suuri merkitys palvelujen seudullisessa verkottamisessa.

Samanaikaisesti rakennesuunnitelman uudistamisen kanssa Pirkanmaan liitto valmisti uuden kokonaismaakuntakaavan luonnosta. Prosessit sovitettiin tarkoituksenmukaisella tavalla yhteen ja keskeisiä sisältökysymyksiä, mm. keskusverkkoa ja isoja infrastruktuurihankkeita, tarkasteltiin yhdessä. Rakennesuunnitelma on kaupunkiseudun kuntien yhteinen, maakuntakaavan valmisteluun välittämä, esitys yhdyskuntarakenteen kehittämisestä ja elinvoiman vahvistamisesta alueella. Maakuntakaavaehdotus valmistui keväällä 2016.

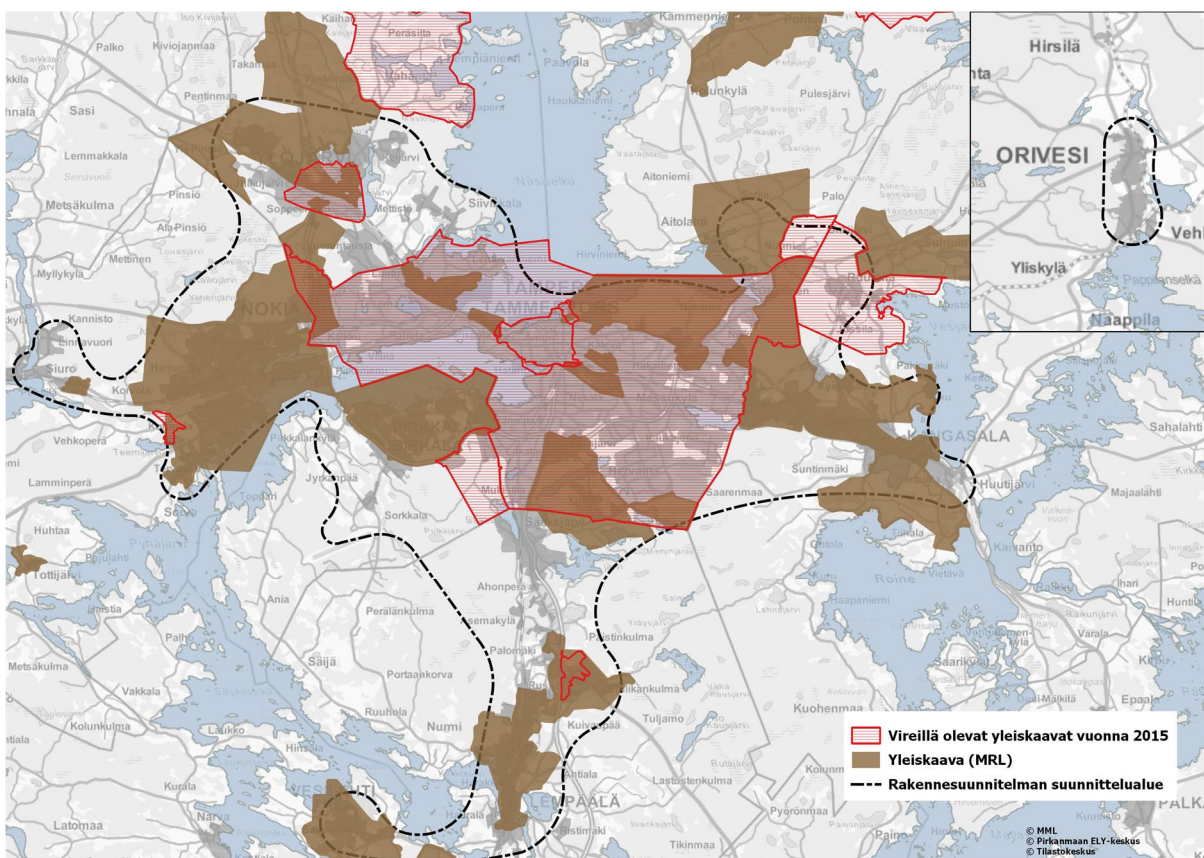
Rakennesuunnitelmaa toteutetaan ensisijaisesti kuntien kaavoina, osa-alueiden kehityshankkeina, liikenteen toimenpiteinä, kunnallistekniikan toteuttamisena ja kuntien palveluverkon

kehittämisenä. Olennaista on ennakointi maapolitiikalla ja kaavoituksella sekä toteutuksen käynnistäminen merkittävässä määrin yhdyskuntarakennetta eheyttävin toimin. Vuonna 2015 aloitettiin kuntien maankäyttö- ja investointiohjelmien (1-3 vuotta) läpikäynti, jolla varmistetaan rakennesuunnitelman toteutuksen eteneminen. Vuonna 2016 päivitetään seudullinen maapolitiikka tukemaan rakennesuunnitelman toteuttamista.

Ajantasaisten merkittävien yleiskaavojen tilanne näkyy kuvassa 2. Vireillä on useita kaavoja sekä ydintaajamassa että reuna-alueilla. Pirkkalan taajamaosayleiskaava sai lainvoiman helmikuussa 2016, Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava hyväksyttiin valtuustossa tammikuussa 2016 ja Tampereen kantakaupungin yleiskaava on siirtynyt tavoitevaiheesta luonnoksen laatimiseen. Kangasala on käynnistämässä strategista, koko kunnan kattavaa, yleiskaavoitusta. 2010-luvulla voimaan tulleita yleiskaavoja on keskustasta, Suoramasta, Vatialasta ja Lamminrahkasta.

Lempäälän keskustan yleiskaava on vuodelta 2013, Kuokkala-Hakkari-Herralan osayleiskaava hyväksyttiin 2014, mutta se ei ole vielä lainvoimainen. Marjamäen yleiskaava on vuodelta 2007, ja parhaillaan on vireillä kyseisen kaavan muutosprosessi. Nokian osalta keskeisimmät yleiskaavat ovat keskustaajaman osayleiskaava (2005), keskustan osayleiskaava (2012) ja Harjuniityn osayleiskaava (2012). Vesilahdessa on kirkonkylän osayleiskaava (2009), vireillä on Koskenkylän osayleiskaava. Ylöjärven kaupungin ydinkeskustaan Kirkonseudun, Soppeenmäen ja Elovainion alueen osille on valmisteilla osayleiskaavan muutos. Orivedellä ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Kuntien yleiskaavat eivät kata vielä maakuntakaavan ja rakennesuunnitelman mukaista seudullista maankäytön kokonaisratkaisua. Strategisten yleiskaavojen ajantasaisuudesta tulee huolehtia niin, että ne kattavat Tampereen kaupunkiseudun kokonaisuutena sekä nykyisen yhdyskuntarakenteen että kasvuvyöhykkeiden osalta.



Kuva 2. Ajantasaisten merkittävien yleiskaavojen sijoittuminen kaupunkiseudulla vuonna 2015. Vireillä olevista on huomioitu ne kaavat, jotka olivat edenneet vähintään OAS-vaiheeseen.

2.2 Raakamaa- ja kaavavarannot

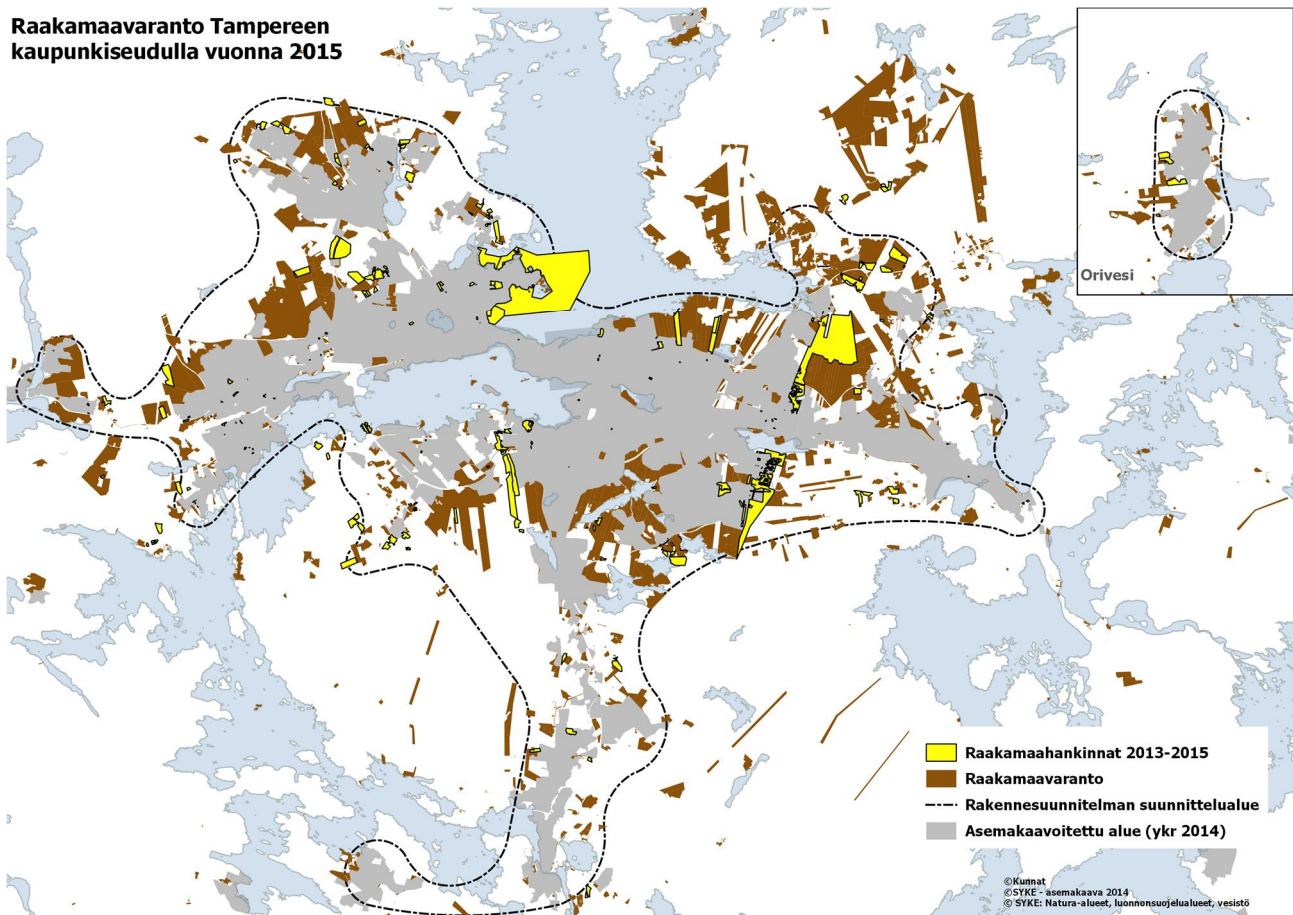
Toimenpiteet:

- Maapoliittisten periaatteiden päivittäminen
- Raakamaan hankinta
- Kaavoituksen tehostaminen: varantotavoitteiden toteuttaminen

Seurantakohteet:

- Kuntien maapoliittisten periaatteiden ajantasaisuus
- Kuntien raakamaahankinnat ja kaavavaranto

Toteutus: Raakamaavarannon osalta suurimpia yhtenäisiä alueita ovat Ylöjärven keskustan pohjoispuoli, Kolmenkulman seutu, läntinen Nokia, Pirkkalassa läntisen kehätien eteläpuoli, Tampereella Särkijärven pohjois- ja eteläpuoli, Rusko, Niihama sekä pohjoiset kohteet ja Kangasalla luoteisalueet. Sen sijaan Lempäälässä ei ole laajoja yhtenäisiä raakamaa-alueita. Tämä voi vaikeuttaa hallittua maankäyttöä kovassa kasvupaineessa.



Kuva 3. Kuntien raakamaahankinnat 2013-2015 (keltainen) ja muu kuntien raakamaavaranto (ruskea) suhteessa asemakaavoitettuun alueeseen (harmaa). Lähde: kunnat.

Raakamaahankinnoissa näkyy suuri vuosittainen vaihtelu. Kaudella 2013-2015 raakamaata on hankittu yli 1 700 ha (sisältäen vesialuetta Lielahden edustalta). Erityisen runsasta raakamaan hankinta oli vuonna 2014, jolloin oli osan vuotta voimassa kiinteistön luovutuksen verovapaus. Merkittävimpiä yksittäisiä hankintoja aiesopimuskaudella olivat Lielahden teollisuusalue

Tampereella sekä Tampereen ja Kangasalan raja-alueet. Edellinen liittyy uuden Ojala-Lamminrahka-kokonaisuuden (lähipalvelukeskus) kaavoittamiseen ja jälkimmäinen raitiotiehen kytkettävän aluekeskuksen ja Hiedanrannan alueen toteuttamiseen.

Taulukko 3. Kuntien raakamaahankinnat 2013-2015. Lähde: kunnat.

	Raakamaahankinnat yhteensä m ²			
	2013	2014	2015	Yhteensä 2013-2015
Kangasala	13 200	2 000 000	512 000	2 525 200 // 253 ha
Lempäälä	72 400	405 900	652 800	1 131 100 // 113 ha
Nokia	541 100	298 300	81 800	921 200 // 92 ha
Orivesi	98 400	470 000	0	568 400 // 57 ha
Pirkkala	346 000	1 493 000	120 600	1 959 600 // 196 ha
Tampere	793 600	6 930 000	497 000	8 220 600 // 822 ha
Vesilahti	257 300	0	0	257 300 // 26 ha
Ylöjärvi	659 300	1 109 300	79 400	1 848 000 // 185 ha
Yhteensä	2 781 300	12 706 500	1 943 600	17 431 400 // 1 743 ha

Jatkossa kaupunkiseudulla seurataan myös kuntien maanhankintaa olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä. Pinta-alaltaan hankinnat voivat olla pieniä, mutta rakenteen sisällä olevilla alueilla on entistä suurempi merkitys kohdistettaessa kasvua ”sisäänpäin”. Kuntien maapoliittisten ohjelmien ja välineiden tulee kohdistua riittävästi ja monipuolisesti rakenteen sisällä tarvittaviin toimiin.

Seudulliset maapoliittiset periaatteet linjattiin rakennesuunnitelmassa 2030. Sen jälkeen kunnat ovat uudistaneet maapoliittisia ohjelmia tai periaatteita seuraavasti: Kangasala 2010, Orivesi 2015, Pirkkala 2012, Tampere 2012 ja 2014, Vesilahti 2014. Lempäälässä uudistetaan maapoliittiset linjaukset ohjelmaksi vuonna 2016. Nokialla käynnistetään maapoliittisen ohjelman (2005) päivittäminen seudullisen päivityksen valmistuttua 2016. Vuonna 2016 päivitetään seudun maapolitiikka tarkentamalla Rakennesuunnitelman 2040 toteuttamisen maapoliittisia toimintatapoja. Maapolitiikka suunnataan yhdyskuntarakenteen täydentämisen, hallitun kasvun ja kilpailun edistämiseen. Rakennesuunnitelman toteuttamista tukeva seudun maapolitiikka on kuntien oman maapolitiikan tuki.

Kaavavarantojen suhteen on tavoitteeksi asetettu, että yleiskaavavarantoa olisi noin 10 vuoden tarpeeseen ja asemakaavoja 3-4 vuoden tarpeeseen. Kuntien tilanne on kuvattu taulukossa 4 pientalo-, rivitalo- ja kerrostalokaavoihin jaettuna. Yleiskaavojen osalta varanto on kattava koko seudulla. Asemakaavojen osalta tilanne vaihtelee kunnittain ja talotyypeittäin jonkin verran. Samoin muutamassa kunnassa yksityisen maalla oleva asemakaavavaranto korostuu suhteessa kunnan maalla olevaan varantoon.

Taulukko 4. Kaavavarannot 2014. Kaavavarannolla tarkoitetaan yleis- ja asemakaavojen eri käyttötarkoituksiin varattuja rakentamattomia alueita (myös muita kuin kunnan omistamia). Laskennassa on hyödynnetty kuntien keskimääräisiä asuntokokoja ja asuntokuntakokoja. Yhteneväisestä laskutavasta on sovittu Tampereen kaupunkiseudun kaavojen asunto- ja työpaikka-aluevarannot -työryhmässä: erillispientalot (AO) 175m², asuinpientalot ja rivitalot (AR) 95m² ja kerrostalot (AK) 80m². Laskelmien pohjana on käytetty lainvoimaisia

kaavoja. Kohde poistuu yleiskaavasta, kun asemakaava on hyväksytty, ja asemakaavavarannosta, kun rakennuslupa myönnetään. Lähde: kunnat.

Yleiskaavavarantojen riittävyys, vuoden 2015 tilanne												
Kunta	Kerros-m ² / AO		Vuosina / AO		Kerros-m ² / AR		Vuosina / AR		Kerros-m ² / AK		Vuosina / AK	
	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.
Kangasala	103300	93700	6,7	6,1	58400	93000	11,6	18,5	75800	112500	13,7	20,4
Lempäälä	45000	237800	3,5	3,7	17800	35000	5	7	80000	120000	10	15
Nokia*	270000	20000	15	4					90000		15	
Orivesi**												
Pirkkala	23800	11900	10	5	35100	47600	9	12	42600	73200	6	10
Tampere***	149000	22 000	8,4	1,3	148000	48000	6	2,9	167000	262000	1,4	4
Vesilahti	6500	54800	5	15	sis.edel.	sis.edel.	sis.edel.	sis.edel.	-	-	-	-
Ylöjärvi	82000	72000	6	27	82000	72000	14	50	87000	0	17	0

* Nokian AO-luvut sisältävät myös AR-varannon, koska pientaloalueita ei ole yleiskaavoissa jaoteltu AO/AR.

** Orivedellä ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

*** Alustavat tiedot.

Asemakaavavarantojen riittävyys, vuoden 2015 tilanne												
Kunta	Kerros-m ² / AO		Vuosina / AO		Kerros-m ² / AR		Vuosina / AR		Kerros-m ² / AK		Vuosina / AK	
	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.	Kunta	Yksit.
Kangasala	30522	106544	2	6,9	14253	38010	2,8	7,5	7400	49535	1,3	9
Lempäälä	13121	51626	0,7	2,8	16099	25343	3,7	5,9	4260	24592	2,0	11,3
Nokia	162420	63349	9	9	20906	35677	11	11	47214	45895	15	15
Orivesi			5		14100		15		8600		11	
Pirkkala	2796	11244	0,7	2,8	12400	19150	3,1	4,8	60423	4300	9	1
Tampere*	94800	56900	5	3,3	85000	34500	3,8	2,4	298000	398000	2,6	6,3
Vesilahti	10800	52630	5	15	9000	7000	5	10	-	-	-	-
Ylöjärvi	47 000	48 000	3	15	20 000	17 000	3	10	25 100	400	5	1

* Alustavat tiedot.

3 Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

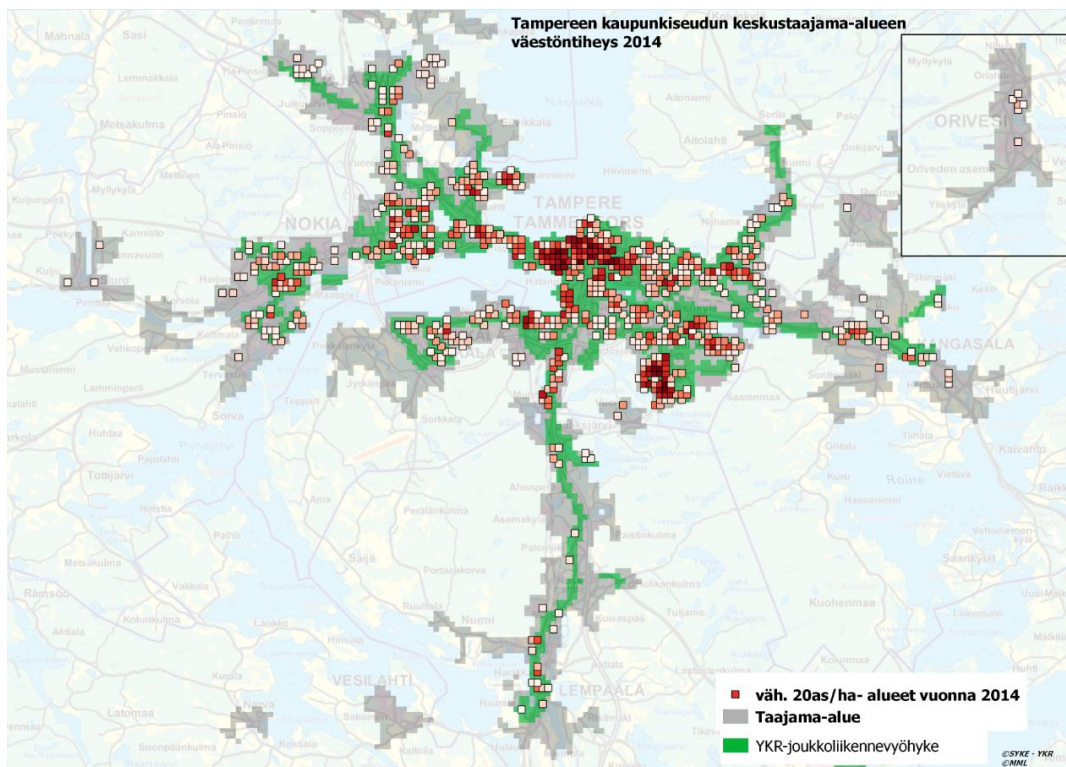
Vuonna 2015 valmistuneet asunnot sijoittuivat pääosin olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään. Aiesopimuskauden merkittävimmät rakennetta laajentavat kohteet ovat Vuores, Risso ja Harjuniitty. Määrällisesti suurimpia asuntorakentamisen alueita kaudella 2013-2015 olivat Hervanta, Niemenranta, Vuores ja Härmälänranta. Pirkkalassa valmistui suhteellisesti eniten asuntoja olemassa olevan joukkoliikenteen piiriin. Asumisen asemakaavoitus lisääntyi ja tehostui aiesopimuskauden aikana. Kaavat sijoittuivat pääosin yhdyskuntarakenteen täydennysalueille, ml. Tampereen raitiotien vaikutusalueelle. Jatkossa on kiinnitettävä huomiota asemakaavoitukseen erityisesti keskustoissa/asemanseuduilla Lempäälässä, Nokialla ja Ylöjärvellä.

Raja-alueiden suunnitteluyhteistyön tärkeimpiä kohteita ovat Ojala-Lamminrahka, Vuores, Härmälä-Partola sekä Tarastenjärvi. Kohteet etenevät omine yhteistyötavoitteineen ja -muotoineen. Ojalan-Lamminrahkan alueella päästään asemakaavavaiheeseen 2016, Tarastenjärvellä on asemakaavoitus vireillä, Härmälän-Partolan alueella haetaan hankkeille toteutustapoja yhdessä.

Suunnittelutarveratkaisujen määrä oli kaudella 2013-2015 selvästi alhaisempi kuin aiempina vuosina. Kuntien väliset erot ovat tasoittuneet selvästi. Varsin merkittävä osa valmistuneista ja luvan saaneista pientaloista sijoittui asemakaavan ulkopuolelle, ja hyvin harvat sijoittuvat kyliin. Asemakaavoituksella ja tonttipolitiikalla tulee varmistaa tonttitarjonnan monipuolisuus.

Taulukko 5. Vähintään 20 asukasta hehtaarilla asuvien osuus kaupunkiseututaajamassa.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tampereen kaupunkiseutu	68,00 %	67,90 %	68,00 %	67,60 %	68,20 %	67,90 %	68,10 %	68,3
Kaupunkiseutujen keskiarvo	64,20 %	63,90 %	63,90 %	63,80 %	63,90 %			



Kuva 4. Vähintään 20 asukasta/ha alueet (ruudut) kaupunkiseudun taajamassa (harmaa) ja jalankulun ja joukkoliikenteen vyöhykkeellä (vihreä). Mitä tummempi ruudun sävy, sitä tiheämpi asutus. Tilanne 2014 lopussa.

Tampereen kaupunkiseudun väestöstä noin 94 prosenttia asuu taajamassa. Vuonna 2014 tiheään asutun (vähintään 20 asukasta hehtaarilla) alueen väestön osuus taajama-alueen väestöstä oli 68,3 % (taulukko 5). Pidemmällä aikavälillä osuus on hienoisesti kasvanut. Vähintään 20 asukasta hehtaarilla pidetään yleisesti edellytyksenä hyvän joukkoliikenteen järjestämiselle.

Kuntien keskustoista Tampereen, Nokian ja Pirkkalan keskustat erottautuvat selvimmin tiiviinä asutuksina, samoin Hervannan ja Tesoman aluekeskukset. Uusia tiheän asutuksen alueita on muodostunut eri puolille kaupunkiseudun ydintaajamaa muun tiheän asutuksen jatkeeksi ja pääosin hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen. Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeellä on edelleen potentiaalia väestönkasvuun.

3.1 Asunnot, palvelut ja työpaikat joukkoliikenteen laatukäytävien läheisyyteen

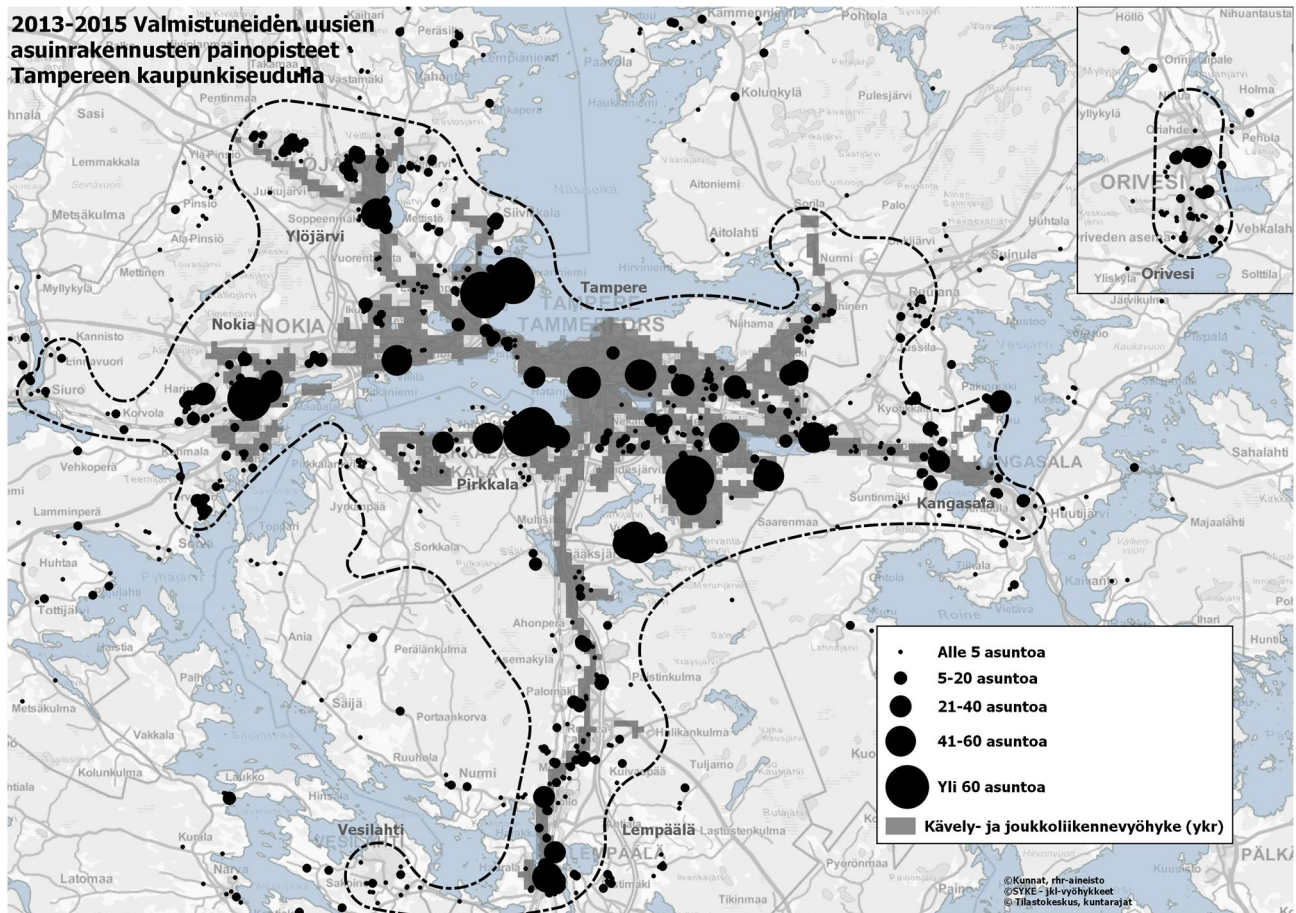
Toimenpiteet:

- Maankäytön suunnittelu joukkoliikennevyöhykkeillä
- Asemanseutujen yleissuunnittelun käynnistäminen
- Asemanseutujen liityntäpysäköintijärjestelyjen edistäminen

Seurantakohteet:

- Uudisrakentamisen sijoittuminen joukkoliikenteen laatuikätille ja keskustoihin
- Kaavoituksen eteneminen kaupunkiraitiotien ja lähijunaliikenteen vaikutusaluevyöhykkeillä
- Asemanseutujen maankäytönsuunnitelmien eteneminen kunnissa

Toteutus:



Kuva 5. Vuosina 2013-2015 valmistuneet asunnot suhteessa Suomen ympäristökeskuksen määrittelemään jalankulun ja hyvän joukkoliikennetarjonnan vyöhykkeeseen (250 m etäisyys pysäkeistä). Näiden ulkopuolelle valmistuneet asunnot ovat heikon joukkoliikennetarjonnan vyöhykkeellä tai autovyöhykkeellä. Pirkkalan osalta sijaintitiedot suuntaa-antavia. Lähde: SYKE, kunnat.

Vuosina 2013-2015 valmistuneet asunnot sijoituivat pääosin olemassa olevaan taajamarakenteeseen. Merkittäviä yhdyskuntarakennetta laajentavia alueita olivat Tampereen Vuores ja Risso sekä Nokian Harjuniitty. Näiden alueiden osuus valmistuneista asunnoista oli varsin suuri etenkin vuonna 2015. Tampereen kantakaupunkiin rakennettiin uusina asuinalueina Niemenrantaa ja Ratinanrantaa. Asuntomääriltään seudun merkittävimpiä rakentamiskohteita sopimuskaudella olivat Rantaperkiö-Pere, Niemenranta, Hervanta, Vuores ja Nokian keskusta.

Aiesopimuskaudella koko kaupunkiseudulla valmistuneista asunnoista noin 52 prosenttia sijoittui ykr-kriteerien mukaisille jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille (Suomen ympäristökeskuksen vyöhykemäärittely vuodelta 2014, 250 metrin etäisyys pysäkeistä). Kuntakohtaisesti tilanne vaihtelee vuosittain. Kangasalla on havaittavissa jalankulun ja joukkoliikenteen vyöhykkeille valmistuneiden asuntojen osuuden selvä nousu sopimuskaudella. Vastaavasti Nokialla ja Ylöjärvellä osuus on voimakkaasti laskenut. Myös Tampereella osuus on ollut laskusuunnassa. Esimerkiksi Vuores ei

täytä tässä raportissa käytettyä vuoden 2014 joukkoliikenteen laatukriteeriä. Myöskään Nokian Harjuniitty ja Sammalisto sekä Ylöjärven Metsäkylän laajentumiskohteet eivät täytä em. kriteerejä.

Lukuja analysoitaessa on syytä huomata, että ainoastaan Tampereella ja Nokialla ykr-kriteerien mukainen hyvä joukkoliikennevyöhyke muodostaa verkon, kun muissa kunnissa vyöhyke on varsin kapeana nauhana. Valmistuneet asunnot sijoittuivat joka tapauksessa pääosin yhdyskuntarakennetta tiivistäviin ja täydentäviin kohteisiin. Joukkoliikenteen yhteyksiä kehittämällä alueet saadaan hyvän joukkoliikenteen piiriin.

Taulukko 6. Vuosina 2013-2015 valmistuneiden asuntojen ja asuinrakennusten sijoittuminen ykr-vyöhykkeille. Ykr-vyöhykkeiksi on huomioitu keskustan ja alakeskuksen jalankulkuvyöhyke sekä intensiivisen joukkoliikenteen ja joukkoliikenteen vyöhykkeet (250 m etäisyys pysäkeistä). Näiden ulkopuolelle valmistuneet asunnot ovat autovyöhykkeellä ja heikon joukkoliikennetarjonnan vyöhykkeellä. Lähteet: SYKE, kunnat.

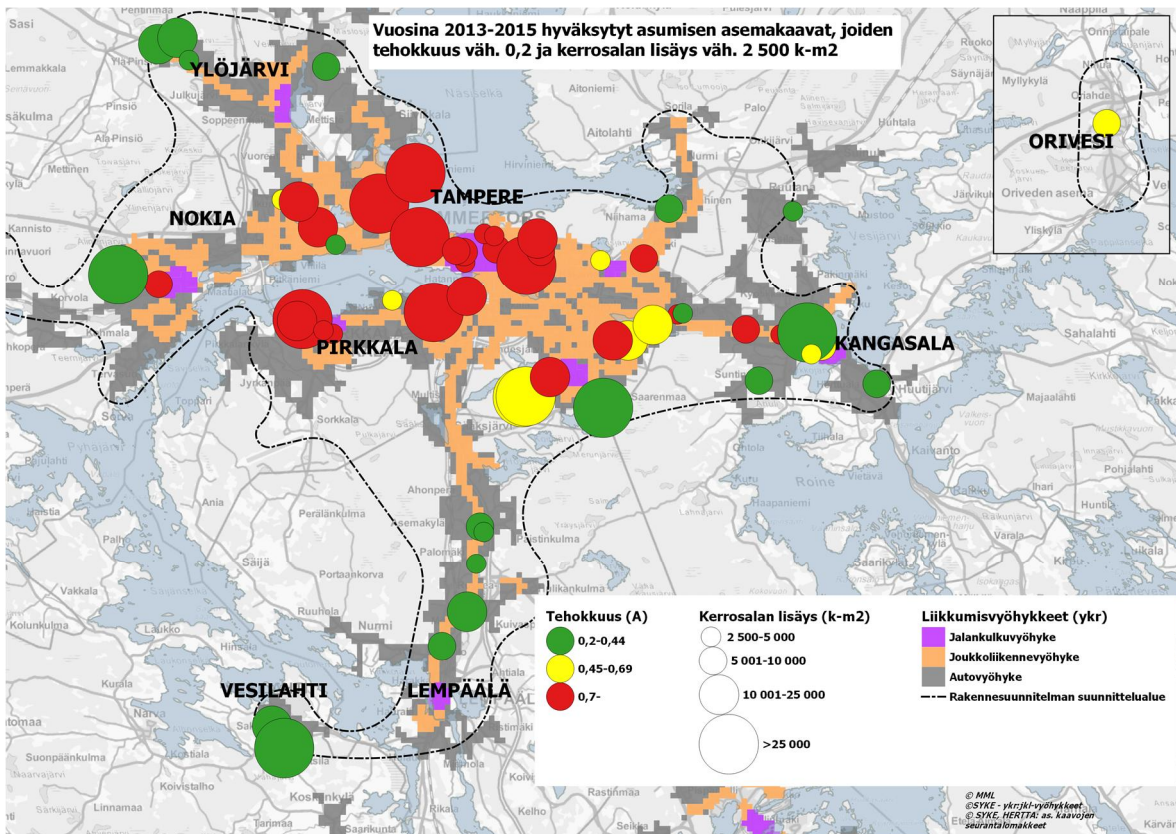
	Asunnot ykr-vyöhykkeellä			Asuinrakennukset ykr-vyöhykkeellä			% asunnoista ykr-vyöhykkeellä		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Kangasala	41	63	106	10	8	7	30,6	40,1	70,0
Lempäälä	80	136	13	15	21	10	30,7	56,9	14,8
Nokia	136	56	4	10	12	4	61,0	35,0	2,5
Orivesi*									
Pirkkala**	39	156	115	1	7	5	66,0	91,8	82,1
Tampere	1 216	870	712	108	57	51	72,7	62,8	46,8
Vesilahti*									
Ylöjärvi	38	89	2	7	10	2	24,4	32,3	1,6
Yhteensä	1550	1370	952	151	115	79	55,2	52,6	43,5

* Orivedellä ja Vesilahdessa ei ole laskelmassa käytettyjen kriteerien mukaisia ykr-vyöhykkeitä.

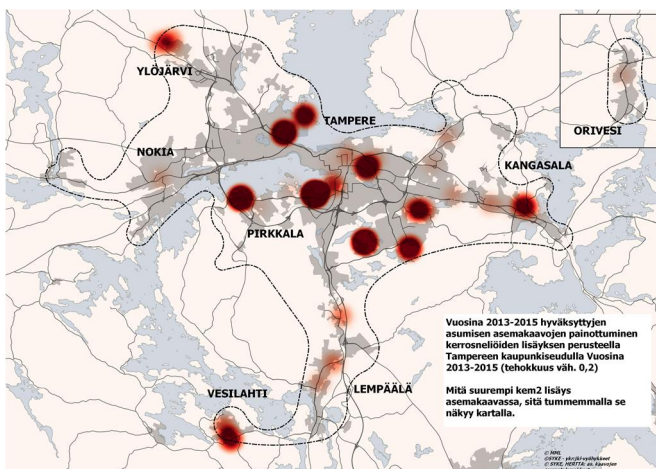
** Pirkkalan osalta asuntojen sijaintitiedot ja kunnan antamat asuntotuotantoluvut poikkeavat toisistaan. Sijaintitiedot ovat suuntaa-antavia.

Asumiseen tarkoitettujen merkittävien asemakaavojen kohdentuminen näkyy kuvissa 6 ja 7. Aiesopimuskaudella valmistui tehokkaan rakentamisen kaavoja etenkin Tampereen raitiotieväyhykkeelle, Härmälään, Pirkkalan keskustaan, Tesomalle, Kangasalan nauhataajamaan ja Nokian keskustaan. Kerrosaltaan merkittäviä keskitehokkaan rakentamisen kaavoja valmistui Vuorekseen, Annalaan ja Oriveden keskustaan. Väljän rakentamisen kaavoja valmistui Vesilahteen, Lempäälän nauhataajamaan, Hervantajärvelle, Kangasalan Mäntyveräjään, Ylöjärven Metsäkylään ja Nokian Harjuniittyn.

Rakennesuunnitelma 2040 painottaa raitiotien varren yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja monipuolista asuntotuotantoa. Samoin lähijunan asemanseudut ovat asuntotuotannon painopistealueita rakennesuunnitelmassa. Kaudella 2013-2015 valmistuneet asumisen kaavat tukevat pääosin edellä mainittuja periaatteita, mutta tulevana vuosina on asumisen asemakaavoja laadittava erityisesti lähijunan asemanseuduille Lempäälän ja Nokian keskustoissa. Harjuniittyn väljän kaavoituksen ei tule heikentää edellytyksiä lähijunan asemanseudun toteuttamiselle. Uusien asemanseutujen osalta tarvitaan ensin yleiskaavoitusta. Ylöjärven keskustaa on täydennyskaavoitettava pitkäjänteisesti ja merkittävästi raitiotiehen varautuen.



Kuva 6. Valmistuneet merkittävät asumisen asemakaavat 2013-2015: tehokkaat (punainen), keskitehokkaat (keltainen), väljät (vihreä). Lähde: kunnat



Kuva 7. Vuosina 2013-2015 hyväksytyt merkittävien asumisen asemakaavojen kerrosneliölisäys esitettynä heatmap-muodossa. Mitä tummempi sävy sitä suurempi lisäys.

Tampereen kantakaupungin yleiskaavan 2040 valmistelu eteni tavoitteiden asettamisesta vuonna 2015 luonnoksen valmisteluun vuonna 2016. Keskustan strateginen osayleiskaava hyväksyttiin vuoden 2016 alussa. Molemmissa tarkastellaan kaupunkirakenteen tiivistämistä. Keskeisenä kokonaisuutena tarkastellaan raitiotien vaikutusalueen maankäytön täydentämistä ja tiivistämistä.

Raitiotien yleissuunnitelma valmistui keväällä 2014, minkä jälkeen kaupunki päätti ryhtyä toteuttamaan yleissuunnitelman mukaisen raitiotiehankkeen kehitysvaihetta. Tampere allekirjoitti valtion kanssa raitiotien toteuttamista ja rahoittamista koskevan aiesopimuksen 17.3.2015. Sen mukaan valtio tulee vastaamaan 30 prosentista infrastruktuurin rakentamiskustannuksista ja kaupunki 70 prosentista. Kaupunki sitoutuu kaavoittamaan merkittävän osan uudesta asutuksesta

raitiotien varrelle. Asemakaavoja on valmistunut ja valmisteilla kyseiselle vyöhykkeelle. Arvioiden mukaan yleissuunnitelman mukaisen raitiotien varrelle voidaan rakentaa noin 30 000 uutta asuntoa vuoteen 2040 mennessä, tästä noin puolet vuoteen 2025 mennessä. Vuonna 2016 arvioidaan raitiotien vaikutukset kattavasti, huomioiden yhdyskuntarakenteelliset, ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvat, kulttuuriympäristöön, elinkeinokehitykseen ja kaupungin talouteen kohdistuvat vaikutukset. Valtio linjaa osallistumistaan raitiotien rahoitukseen keväällä 2016 ja kaupunki tekee rakentamisesta päätöksen syksyllä 2016.

Lähijunaliikenteen vaikutusaluevyöhykkeellä ja asemanseuduilla suunniteltiin vuosina 2013-2015 maankäyttöä seuraavasti:

Kangasala: Vatialan junaseisakkeen toteutumista tukeva Vatialan osayleiskaava valmistui.

Lempäälä: Keskustan ja asemaympäristön tilanne kuvattu luvussa 4.1. Sekä Lempäälän asema että Sääksjärvi ovat olleet mukana hankkeessa, jossa selvitetään asemien teknisten ratkaisujen suunnittelua ja ympäröivän maankäytön kehittämisenäkymiä sekä arvioidaan asemien investointikustannuksia ja käyttäjäpotentiaalia.

Nokia: Liikenneviraston, Pirkanmaan liiton sekä Nokian, Ylöjärven ja Tampereen kaupunkien tilaama lisäraiteiden aluevaraus selvitys valmistui vuonna 2015. Samana vuonna Nokia teetti Harjuniityn pysäkin suunnitelman, joka otetaan huomioon pysäkin ympäristön asemakaavoituksessa. Nokian rautatieaseman etelä- ja pohjoispuolilla olevia, pääosin rakentamattomia, yksityisomistuksessa olevia alueita koskien on käyty neuvotteluja kaavamuutosten käynnistämissopimusten tekemistä varten. Muutosten tavoitteena on laajamittainen ja monipuolinen asuntorakentaminen rautatieaseman läheisyyteen sekä uuden matkakeskuksen rakentaminen.

Orivesi: Keskustien länsipuolisen alueen asemakaavan muutos tuli voimaan sisältäen mm. uutta kerrostalorakentamista ydinkeskustaan ja keskustan junapysäkin vaikutuspiiriin. Vireillä on keskustaaajaman osayleiskaavan laadinta.

Tampere: Tampereen asemanseudun suunnittelusta raportoidaan luvussa 4. Tesoma on ollut mukana hankkeessa, jossa selvitetään asemien investointikustannuksia ja käyttäjäpotentiaalia. Kantakaupungin yleiskaavatyössä tarkastellaan Lakalaivan-Rautaharkon kaukojuna-asemaa.

3.2 Raja-alueiden suunnitteluyhteistyö

Toimenpiteet:

- *Yhteissuunnittelualueille laaditaan aluesopimukset*
- *Yhteissuunnittelun käynnistäminen*

Seurantakohde: kaavoituksen eteneminen ja sopimusten laatiminen yhteissuunnittelualueilla

Toteutus:

Ojala-Lamminrahka: Tampere ja Kangasala hyväksyivät alueen suunnittelua koskevan toimeenpanosopimuksen tammikuussa 2013. Sopimuksessa kuvattiin yhteiset tavoitteet koskien mm. VT12-eritasoliittymää, yhdyskatua, ARA:n infra-avustuksen hakua, MAL-aiesopimuksen mukaista ARA-asuntotuotantoa, 0.-9. vuosiluokkien yhtenäiskoulun toteuttamista Lamminrahkaan sekä joukkoliikenteen järjestämistä etupainotteisesti asukasmäärän kasvuun nähden. Myöhemmässä vaiheessa on mahdollista toteuttaa joukkoliikenteen runkoreitti rakennesuunnitelman mukaisesti raitiotienä. Tampereen Ojalan ja Kangasalan Lamminrahkan osayleiskaavat hyväksyttiin valtuustoissa samanaikaisesti vuoden 2015 alussa. Lainvoimaiseksi ne

tulivat 2016 alussa. Asemakaavoitus käynnistyy 2016. Kahden kunnan yhteinen suunnitteluryhmä kokoontuu säännöllisesti. Rakennesuunnitelmassa 2040 Ojala-Lamminrahka on lähipalvelukeskus.

Härmälä-Partola: Tampere ja Pirkkala ovat sopineet, että Härmälänrannan uusiin päiväkoteihin voidaan ohjata palveluseteleillä lapsia molempien kuntien alueelta. Alueen kehittämisessä huomioidaan ympäristön asumisen merkittävä lisäys ja tavoite joukkoliikenteen kehittämiseen ja mahdolliseen raitiotiehen. Raja-alueen liikennejärjestelyistä on yhteinen suunnitelma. Rakennesuunnitelmassa 2040 alue kuuluu Lakalaivan kanssa aluekeskuskokonaisuuteen, jota edistetään monialaisella yhteissuunnittelulla. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 luonnoksessa on osoitettu kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhyke, joka ulottuu Tampereen keskustasta Tampereen eteläisen alakeskuksen kautta Sääksjärvelle ja Lempäälän keskusta. Vyöhykkeen toiminnot ovat jäsentyneet siten, että Lakalaivan-Rautaharkon alue on keskustatoimintojen aluetta, Partola kaupallisten palvelujen aluetta ja Härmälä taajamatoimintojen aluetta. Alueen maankäytön suunnittelussa on huomioitava nykyisen järjestelyratapihan asettamat rajoitukset alueelle sijoitettaville toiminnoille.

Vuores: Tampereen puolen palveluiden sijoittelu ja infran toteutus on edennyt osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti niin, että ne palvelevat molempien kuntien tarpeita. Asuntorakentaminen Tampereen puolella on edennyt suunnitellusti tarkasteluajanjaksona, ja vuonna 2015 Vuorekseen rakentui noin neljäsosa koko Tampereen asuntotuotannosta. Vuoreskeskuksen Lempäälän puoleinen asemakaavoitus käynnistyi yleissuunnitelman osalta vuonna 2014. Anniston alueen ja Lempäälän puoleisen Vuoreskeskuksen asemakaavoitus on vireillä. Lempäälän puolen rakentaminen ei ole lähtenyt vielä käyntiin. Kuntien kesken ei ole toimeenpanosopimusta Vuoresen osayleiskaavan toteuttamisesta. Rakennesuunnitelmassa 2040 Vuores on lähipalvelukeskus.

Tarastenjärvi: Kangasalan ja Tampereen rajalle suunnitellaan jätteenkäsittelykeskuksen ja vuonna 2015 valmistuneen hyötyvoimalaitoksen yhteyteen ja läheisyyteen noin 350 hehtaarin kiertotalouden ja materiaalivirtojen hallinnan yritysalue. Kunnat laativat alueelle asemakaavoja yhteistyössä. Rakennesuunnitelmassa 2040 alue on cleantech-painotteinen osaamiskeskittymä.

3.3 Tonttitarjonta ja rakentamisen ohjaus

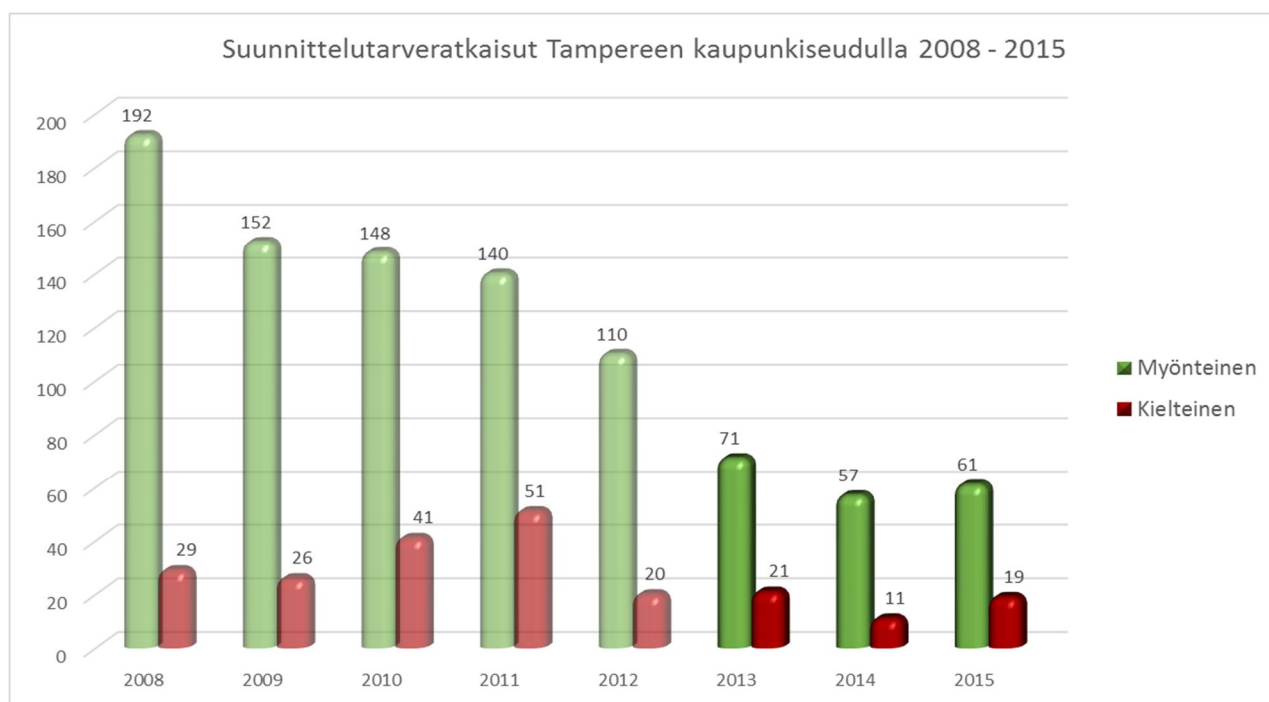
Toimenpiteet:

- *Asemakaavoitettujen pientalotonttien tarjonnan lisääminen*
- *Taajamien lievealueiden maankäytön ohjauksen kehittäminen*
- *Kylien maankäytön kehittäminen*
- *Suunnittelutarveratkaisuja koskevan ohjeistuksen selventäminen ja hajautumisen hillinnän menettelyjen kehittäminen (valtio)*
- *Tontinluovutusohjelmien kehittäminen ja tontinluovutuksen pitkäjänteisyyden lisääminen*

Seurantakohteet:

- *asemakaava-alueiden pientalotuotannon osuus pientalojen kokonaistuotannosta*
- *kuntien luovutuskelpoisten tonttien määrän kehitys*
- *valtion tukitoimenpiteiden edistyminen*

Toteutus: Asemakaavojen ulkopuolisen rakentamisen seudulliset periaatteet hyväksyttiin seutuhallituksessa tammikuussa 2013. Sen jälkeen kaikki kunnat paitsi Nokia ovat hyväksyneet periaatteet sovellettaviksi kunnissa. Nokia käsittelee asian uudistaessaan maapoliittisen ohjelmansa.



Kuva 8. Suunnittelutarveratkaisut Tampereen kaupunkiseudulla 2008-2015. Lähde: kunnat.

Myönteisten suunnittelutarveratkaisujen määrä on laskenut selvästi koko kaupunkiseudulla jaksolla 2008-2014. Myös kielteisten ratkaisujen määrä on ollut alhainen vuodesta 2012 lähtien.

Taulukko 7. Suunnittelutarveratkaisut 2013-2015. Lähde: kunnat.

	Myönteiset 2013	Myönteiset 2014	Myönteiset 2015	Myönteiset yhteensä	Kielteiset 2013	Kielteiset 2014	Kielteiset 2015	Kielteiset yhteensä
Kangasala	12	14	6	32	4	3	6	13
Lempäälä	8	12	11	31	8	4	8	20
Nokia	16	8	12	36	1	1	1	3
Orivesi	2	8	3	13	0	0	0	0
Pirkkala	3	1	6	10	2	1	1	4
Tampere	8	4	8	20	1	0	1	2
Vesilahti	5	3	5	13	2	0	0	2
Ylöjärvi	17	7	10	34	3	2	2	7
Yhteensä	71	57	61	189	21	11	19	51

Kunnittain tarkasteltuna on nähtävissä vaihteluita aikajaksolla 2013-2015. Pidemmällä jaksolla kehitys on ollut laskusuuntainen. Huomionarvoista on kuntien välisten erojen huomattava tasoittuminen.

Heikko taloustilanne lienee merkittävä tekijä em. kehityksessä. Lisäksi markkinoille on vapautunut ja edelleen vapautuu olemassa olevia pientaloja taajamista. On myös mahdollista, että kuntien hajarakentamisen politiikka tiedostetaan aiempaa paremmin, jolloin kansalaiset pohtivat kriittisemmin lupahakemuksiaan. Yleismaailmallisesti puhutaan kaupungistumisesta, keskustojen vetovoimasta ja ihmisten halusta asua lähellä palveluita. Tampereen kaupunkiseudulla tätä tukevat viime vuosien asuntotuotantoluvut: kerrostaloasuntoja tehdään selvästi tavoitteita enemmän kun taas pientaloja ja rivitaloja selvästi vähemmän. Jatkossa on tärkeää, että asemakaavoituksella ja tonttipolitiikalla varmistetaan houkuttelevien ja monipuolisten asuintonttien tarjonta.

Vuosina 2013-2015 seudulla valmistuneista pientaloista 77 prosenttia sijoittui asemakaava-alueelle. Asemakaavan ulkopuolelle valmistuneista pientaloista varsin merkittävä osa sijoittui asemakaavan lievealueelle. Luvuissa on merkittäviä kuntakohtaisia eroja (taulukko 8). Kuitenkin pientalojen sijoittumiskehitys on lähentynyt seudun tavoitteita viime vuosina. Kyliin sijoittui hyvin marginaalinen määrä pientaloja.

Seudullisten periaatteiden mukaisesti asemakaavan lievealueelle ei tulisi sallia uudisrakentamista ennen kuin alueelle on tehty asemakaava. Asemakaavan ulkopuolelle suuntautuvaa rakentamispainetta tulee ohjata kyliin. Asemakaavan lievealueelle rakentamisen lukuja tulee katsoa huomioiden kuntien erilaiset lievealuerajaukset, jotka perustuvat kuntien omiin linjauksiin asemakaavan ulkopuolisen rakentamisen seudullisissa periaatteissa. Joissakin kunnissa lievealue kattaa laajan vyöhykkeen asemakaavan ulkopuolella, toisissa kunnissa lievealue rajautuu hyvin kapeaksi ja lähelle nykyistä asemakaava-aluetta.

Taulukko 8. Vuosina 2013-2015 valmistuneet pientalot sijainnin mukaan. Lähde: kunnat.

	Asemakaava-alueelle		Asemakaavan lievealueelle*		Kyläalueille**		Muualle		Valmistuneet pientalot yht.
	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm
Kangasala	130	72,6	13	7,3	3	1,7	33	18,4	179
Lempäälä	140	73,3	27	14,1	0	0,0	24	12,6	191
Nokia	123	71,1	15	8,7	0	0,0	35	20,2	173
Orivesi	51	68,0	6	8,0	1	1,3	7	22,7	75
Pirkkala***	53	84,1	6	9,5	0	0,0	4	6,4	63
Tampere	365	91,7	9	2,3	6	1,5	18	4,5	398
Vesilahti	20	43,5	7	15,2	1	2,2	18	39,1	46
Ylöjärvi	159	69,4	24	10,5	3	1,3	43	18,8	229
seutu	1041	77	107	8	14	1	182	14	1354

* Lievealueen määrittely perustuu kuntien linjauksiin asemakaavan ulkopuolisen rakentamisen seudullisissa periaatteissa vuodelta 2013.

** Kyläaluerajaus perustuu SYKE:n yrk-aineiston rajaukseen, jossa on huomioitu kylämaiset alueet, joissa on vähintään 40 asukasta.

*** Pirkkalan sijaintitiedot ovat suuntaa-antavia.

Taulukko 9. Myönnetty pientalojen rakennusluvut vuonna 2015 sijainnin mukaan (uuden rakennuksen rakennuslupa). Lähde: kunnat.

	Asemakaava-alueelle		Asemakaavan lievealueelle		Kyläalueille*		Muualle		Myönnetetyt luvat yht.
	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm
Kangasala	77	81,9	10	10,6	2	2,1	5	5,4	94
Lempäälä	37	67,3	13	23,6	1	1,8	4	7,3	55
Nokia	27	61,4	6	13,6	0	0,0	14	25	44
Orivesi	0	0,0	2	40,0	1	20,0	2	40	5
Pirkkala**									
Tampere	64	92,8	1	1,4	0	0,0	2	5,8	69
Vesilahti	2	20,0	3	30,0	0	0,0	5	50	10
Ylöjärvi**									
seutu	207	75	35	13	4	1	32	11	277

* Kyläaluerajaus perustuu SYKE:n yrk-aineiston rajaukseen, jossa on huomioitu kylämaiset alueet, joissa on vähintään 40 asukasta.

** Pirkkalan ja Ylöjärven tiedot puuttuvat.

Kylien kaavoittamiseen on kunnissa kiinnitetty edellisvuosia enemmän huomiota. Sen näkyminen pientalojen rakentamisessa on todennettavissa pidemmällä aikavälillä. Myönnettyjen rakennuslupien perusteella tullaan eräissä kunnissa jatkossakin rakentamaan merkittävä osuus pientaloista lievealueelle asemakaava-alueelle tai kyliin rakentamisen sijaan (taulukko 9).

Luovutuskelpoisten tonttien määrän seurannalla pyritään parantamaan yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja monipuolisen tonttitarjonnan edellytyksiä. Sillä halutaan painottaa aktiivista tonttipolitiikkaa, tarjolla olevien tonttien ajanmukaisuutta ja kysyntään vastaavuutta. Pientalotonttien tarjonnalla ehkäistään hajarakentamisen haittatekijöitä. Taulukossa 10 esitetään pientalotonttien lukumäärät sekä rivi- ja kerrostalotonttien kerrosneliömäärät. Luvut ovat osittain suuntaa-antavia, sillä joitakin toteutustyyppisiä, kuten "townhouse" on ongelmallista lokeroida pientalo- tai rivitalotyyppeihin.

Taulukko 10. Luovutuskelpoiset tontit 2013-2015 (kunta luovuttajana). Pientalotontit lukumääränä, rivi- ja kerrostalotontit kerrosneliömetreinä. Lähteet: kunnat.

	AP (kpl) 2013	AP (kpl) 2014	AP (kpl) 2015	AR (k-m ²) 2013	AR (k-m ²) 2014	AR (k-m ²) 2015	AK (k-m ²) 2013	AK (k-m ²) 2014	AK (k-m ²) 2015
Kangasala	59	80	49	6 453	18 233	4 580	11 600	9 700	7 400
Lempäälä	5	8	15	4 165	9 000	3 072	0	4 300	0
Nokia	65	46	622	1 957	5 700	20 226	19 254	17 600	47 214
Orivesi	47	45	49	12 400	12 600	12 600	5 100	8 600	8 600
Pirkkala	3	31	19	3 400	7 400	0	0	60 800	64 770
Tampere	248	260	345	69 000	82 000	50 000	190 000	140 000	200 000
Vesilahti	22	19	19	9 000	0	9 000	0	0	0
Ylöjärvi	64	74	186	13 100	9 600	16 014	18 700	23 900	23 173
Yhteensä	513	563	1 304	119 475	144 533	115 492	244 654	264 900	351 157

Tonttitarjonta on lisääntynyt muiden paitsi rivitalotonttien osalta aiesopimuskaudella. Kerrostalorakentaminen on ollut aktiivista viime vuosina, ja lisääntynyt tonttitarjonta edesauttaa kysynnän mukaista kerrostalotuotantoa jatkossakin. Pientalotonttien kysyntä on laskenut, mikä osaltaan nostaa luovutuskelpoisten pientalotonttien määrää. Nokian Harjuniittyyn tuli vuonna 2015 tarjolle erittäin suuri määrä uusia pientalotontteja, mikä nostaa myös koko seudun lukemaa merkittävästi. Rivitalotuotanto on ollut useita vuosia tavoitteita vähäisempää, mutta riittävä rivitalotonttitarjonta on tärkeää pyrittäessä lisäämään ns. keskitehokasta asuntorakentamista. Ongelmana on nähty se, että markkinoille tulisi tehdä 2-3-kerroksista pienimuotoista rakentamista, mutta rakentajat suosivat 1-kerroksisten rakentamista. Kuntien väliset erot tonttitarjonnassa ovat varsin suuria. Esimerkiksi Lempäälän tonttitarjonta on pientä verrattuna muihin kehyskuntiin ja suhteutettuna kunnan väestönkasvuun.

Tällä hetkellä kaupunkiseudun asuntorakentamista kuvastaa pientalotonttien kysynnän hiipuminen. Esimerkiksi Tampereella oli vuonna 2014 tarjolla ennätyksellisen vähän omakotitontteja, mutta siitä huolimatta eräiltä alueilta ei mennyt yhtään tonttia kaupaksi. Kunnissa on myös merkkejä siitä, että asukkaat olisivat kiinnostuneita muuttamaan omakotitalosta kerrostaloasuntoon, mutta esteeksi tulee vaikeus saada myytyä omakotitalo. Tulevina vuosina on kiinnostavaa seurata, mihin kysyntä kohdistuu ja miten pientalokysyntään vaikuttavat yhtäältä lisääntynyt kiinnostus kaupunkimaiseen asumiseen (myös lapsiperheiden osalta) ja toisaalta ikääntyneiltä asukkailta markkinoille vapautuvien omakotitalojen määrän kasvu.

3.4 Valtion kiinteistöstrategian toteutuminen

Toimenpide: Asuntotuotantoon soveltuvien vapautuvien maa-alueiden luovuttaminen kunnille asuntotuotantoon kohtuulliseen hintaan

Seurantakohde: kunnille luovutetut maa-alueet

Toteutus: MAL1-aiesopimuksen 2011-2012 seurannassa raportoidut valtion luovuttamat kohteet ovat edenneet seuraavasti:

Tampere, Ratapihankatu: Ratapihankatu on pohjois-eteläsuuntainen yhteys, joka on tarkoitus johtaa pääkatutasoisena valtatie 3 Viinikan liittymästä Rantaväylän tunnelin itäiseen eritasoliittymään. Ratapihankadun varta kehitetään keskustatoimintojen alueena. Vuonna 2014 otettiin Ratapihankadun keskiosa katuna käyttöön. Ratapihankadun pohjoisosan asemakaava hyväksyttiin valtuustossa 2015. Pohjoisosan rakentaminen ajoittuu pääosin vuosille 2016-2017.

Tampere, aseman rata-alue/kansi ja areena -kaavoitus: Kansi- ja keskusareenahanke on yksi keskustan kehittämisen kärkihankkeista. Sen asemakaava on lainvoimainen. Kaupungilla on hankkeen edellyttämistä alueista valtion kanssa kiinteistökaupan esisopimus. Vuonna 2015 oli toteutuksen rahoittaminen valmistelussa ja toteuttajan valinta loppuvaiheessa.

Kangasala, Rekiälä: Valtio siirsi maat Metsähallitukselle, koska kiinteistöön sisältyy pieneltä osaltaan Natura-aluetta. Kiinteistöön kuuluvista asuinkorttelialueista Metsähallitus järjesti tontinluovutuskilpailun, joka ei ole vielä johtanut tontinluovutukseen. Kiinteistöön kuuluvat puistoalueet Metsähallitus luovutti kunnalle korvausta vastaan.

3.5 Energiatehokas yhdyskuntarakenne

Toimenpide: Nykyisen yhdyskuntarakenteen energiatehokkuuden ja hiilidioksidipäästöjen selvityksen käynnistäminen

Seurantakohde: yhdyskuntarakenteen energiatehokkuuden ja hiilidioksidipäästöjen selvityksen eteneminen

Toteutus: Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa varten laadittu menetelmätyökalu ja selvitys yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arvioinnista valmistuivat 2014. Raportin johtopäätöksissä on arvioitu ja esitetty suosituksia Tampereen kaupunkirakenteen energiatehokkuuden ja ilmastovaikutusten pienentämiseksi. Loppuraportissa esitetyt kaupunkirakenteessa tehtävät toimenpiteet kohdistuvat mm. julkisen liikenteen ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen, kaukolämmön osuuden vahvistamiseen sekä energiaremontteihin kannustamiseen. Työ jatkuu suunnitellun yhdyskuntarakenteen mallintamisella, jonka jälkeen voidaan laatia erilaisia tulevaisuusskenaarioita. Työkalu on käyttökelpoinen myös seututasolla (vaatii tietoa kuntien kaukolämpöverkosta sekä kunnan maankäytön yleistämistä YKR-ruuduille).

3.6 Paikkatiedon kehittäminen

Toimenpide: Paikkatietojärjestelmien mahdollisuuksien hyödyntäminen yhdyskuntarakenteen seurannassa

Seurantakohde: Toteutetut toimenpiteet/paikkatietojärjestelmien hyödyntämisen tilanne

Toteutus: MAL2-kaudella organisoitiin kaupunkiseudun kehyskuntien, Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan liiton paikkatietoasiantuntijat samaan verkostoon. Organisoitu työskentely tähtää

yhteisen aluetietopalvelun julkistamiseen vuosien 2016 ja 2017 kuluessa. Kuntayhtymän omaa paikkatieto-osaamista on kehitetty ja resursoitu systemaattisesti. MAL-seuranta on kehitetty määrittelemällä aineistoja yhteisin kriteerein tuottamisen, kokoamisen, jalostamisen, käyttämisen ja julkistamisen osalta. Raportoinnissa hyödynnetään paikkatietopohjaisia aineistoja, joita viedään sovitusti avoimille rajapinnoille. Analyysijä esitetään entistä enemmän karttamuotisesti.

4 Keskustojen kehittäminen

Keskustojen väestö- ja työpaikkakehitys osoittaa, että niiden vahvistaminen edellyttää määrätietoista toimenpiteitä. Keskustojen roolia korostettiin Rakennesuunnitelmassa 2040. Keskustojen maankäytön suunnittelu ja hanketoteutus oli aktiivista aiesopimuskaudella. Merkittäviä projekteja aiesopimuskaudella olivat mm. Tampereen asemakeskushanke, Kansi ja areena -hanke, keskustan strateginen osayleiskaava sekä Nokian keskustan arkkitehtuurikilpailu. Kangasala-talon valmistuminen ja käyttöönotto elävöittivät kunnan keskustaa.

Jatkossa tulee varmistaa, että kaavoitus jatkuu aktiivisena, ja että kaavat siirtyvät saumattomasti rakentamisvaiheeseen. Olennaista on keskustojen ja aluekeskusten monipuolinen ja maankäytöltään sekoittunut toteutus, jolla turvataan tasapainoinen väestönkasvu ja päivittäisten palvelujen pysyminen keskustoissa. Joukkoliikenteen palvelut Tampere-yhteyksineen on kriittinen tekijä kehyskuntien keskustojen kehitykselle.

4.1 Asunnot, palvelut ja työpaikat kunta- ja aluekeskuksiin

Toimenpide: Maankäytön suunnittelu kuntakeskuksissa ja alakeskuksissa

Seurantakohde: Uudisrakentamisen sijoittuminen keskustoihin

Toteutus:

Kangasala: Kangasala-talon ja Kimmo Pyykkö -museon käyttöönotto vilkastutti keskustaa. Kulttuuritalon viereen valmistui asuin- ja liikekerrostalo. Linja-autoaseman kehittämishankkeesta laadittiin sopimus ja asemakaavaehdotus. Keskustan kehittämisen viidestä kohdekorttelista järjestettiin Uusi kaupunki -työpaja, joka innosti alueen toimijoita jatkosuunnitteluun. Ilmoninmäen rakentaminen käynnistyi.

Lempäälä: Keskustan yleissuunnitelma laadittiin ja hyväksyttiin 2014. Yleissuunnitelma havainnollisti kunnan tavoitteita yleiskaavan pohjalta osa-alueittain etenevälle asemakaavoitukselle. Ensimmäiset vireille tulleet asemakaavat keskustan alueella olivat Piiponpellon kortteli sekä keskustan länsiosa. Näistä Piiponpellon asumista ja senioriasumista mahdollistava asemakaava oli valmistelussa hyväksymiskäsittelyyn kauden lopussa. Julkisen palvelun kirjasto-, virasto- ja monitoimitalon hankesuunnittelu sekä aluetta koskeva Ydinkeskustakortteleiden asemakaavamuutos tulivat vireille keväällä 2014. Toteutuskauden loppuun mennessä kirjastolle oli saatu valtionosuutena 2,6 miljoonaa euroa. Ydinkeskustakorttelien luonnosvaihtoehtojen pohjalta alettiin valmistella asemakaavaehdotusta, jossa mahdollistetaan julkisten palvelujen, keskustatoimintojen, asumisen, liiketilan sekä uuden kevyen liikenteen sillan toteuttaminen Lempäälän aseman ympäristöön. Vuonna 2015 vireille ja luonnoksena nähtäville tuli myös Mantunkujan asemakaavamuutos, jossa mahdollistetaan polttoaineen jakeluaseman siirtäminen. Neuvottelut liikenneviraston kanssa radan välittömässä läheisyydessä sijaitsevien maa-alueiden ostamisesta kunnalle jatkuivat.

Nokia: Keskustassa tehtiin uuden kaupunginkirjaston edellyttämä kaavamuuotos sekä liike- ja asuintonttien käyttöä tehostavia kaavamuutoksia uutta asuntorakentamista varten. Lisäksi on valmisteilla noin 1 000 asukkaan uuden kerrostaloalueen kaavamuuotos Nokianvirran etelärannalla. Vuonna 2014 valtuusto päätti järjestää suunnittelukilpailun keskusta-alueen maankäytön kehittämiseksi. Kilpailu ratkaistiin lokakuussa 2015. Kilpailutulosten soveltamisperiaatteita ja jatkotoimenpiteitä valmistellaan päätöksentekoa varten keskustan kehittämisen ohjausryhmässä.

Orivesi: Oriveden keskusta-alueella on parhaillaan vireillä yleiskaavan laadinta. Merkittäviä aiesopimuskaudella valmistuneita asemakaavahankkeita keskustassa olivat Moisio-alueen laajennus (mm. rivitalotontteja), Keskustien länsipuolisen alueen kaavahanke (mm. kerrostalotontteja) sekä uusia palvelutyöpaikkoja mahdollistava. Merkittäviä rakennushankkeita olivat kolme valmistunutta kerrostaloa, Seppä-Kallen kujan rivitalohanke, Tokmannin liikerakennus, Orivarsan päiväkotit sekä rakenteilla ollut tehostetun asumispalvelun 46 paikan yksikkö Särkänkoti. MAL-hankkeena toteutettiin kevytvyöhyke Uotilantien ja koulukeskuksen välillä.

Pirkkala: Pirkkalan taajamayleiskaava 2020 sai lainvoiman helmikuussa 2016. Taajamayleiskaava kattaa kehätien sisäpuoliset alueet kokonaisuudessaan lukuun ottamatta Partolan kaupallista aluetta, jolla on voimassa ajantasainen yleiskaava. Pirkkalan keskustan merkittävin kaavoitus- ja kehityskohde on kunnanviraston tontin hanke, jota tarkastellaan kokonaisuutena uudestaan valtion sote-investointilinjausten johdosta. Keskustan kehittämisen osalta saatettiin loppuun koulukeskuksen kaavamuuotos, jolla mahdollistetaan uuden lukion rakentaminen ydinkeskustaan. Lisäksi keskustaa tukevat kaavahankkeet Terveyskeskuksen laajentamisen ja siihen liittyvän asumisen lisärakentamisen osalta sekä ns. Tommilan päiväkodin tontin asemakaavamuutos valmistuivat ja saivat lainvoiman. Lisäksi keskustassa oli valmistelussa oli ns. vanhan kirjaston tontti, joka on tärkeä osa keskustan kehittämistä ja uudistamista. Keskustaa kehitetään pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti kokonaisuutena.

Keskustaa tukeva Soljan asuntorakentamishankkeen (n. 1500 asukasta) toteutus eteni kunnallistekniseen rakentamiseen. Aluetta päästään luovuttamaan rakentajille vuosina 2017 - 2019. Ratsutilan kaupunkipientalojen luovutus eteni viimeiseen luovutus- ja rakentamisvaiheeseen. Joukkoliikenteen palvelut paranivat merkittävästi joukkoliikenneuudistuksen myötä: bussit kulkevat Pirkkalan keskustan ja Tampereen keskustan välillä 6 minuutin välein. Pirkkalan keskustan bussipysäkeille tehtiin lisäksi pyöräpaikoitukset.

Tampere: Keskustan strateginen osayleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa tammikuussa 2016. Viiden tähden keskusta -kehittämisohjelma vuosille 2015-2030 hyväksyttiin kaupunginhallituksessa marraskuussa 2015. Kantakaupungin yleiskaavan 2040 tavoitteet hyväksyttiin valtuustossa 2015, ja sen jälkeen käynnistyi luonnoksen valmistelu. Kansainväliset suunnittelukilpailut järjestettiin Eteläpuiston ja Asemakeskuksen alueista, joista molemmat etenivät jatkosuunnitteluun. Täydennysrakentamisen yleissuunnitelmat tehtiin Särkänniemen ja Tulli+ -alueista. Korttelitason täydennysuunnitelmia tehtiin keskustan liikekortteleista ja Tammelan asuntokortteleista, joista yksi eteni rakennusvaiheeseen. Tammelassa merkittävä kohde oli arkkitehtikilpailun pohjalta laadittu asemakaava, jossa kokonaisuus käsittää uuden jalkapallostadionin ja asumista. Ydinkeskustassa toteutuneita täydennyskohteita sijoittui mm. Puutarhakadulle, Hämeenkadulle ja Aleksanterinkadulle, Yliopistonkadulle, Kuninkaankadulle ja Lapintielle. Ratinanrannan asuinalue on suurelta osin jo rakennettu. Ranta-Tampellan asuntoalueen pohjarakentaminen ja yleisten alueiden suunnittelu käynnistyi. Kannen ja Areenan toteuttamisyhtiö kilpailutettiin.

Lielahden aluekokonaisuuden suunnittelu käynnistettiin. Osana kantakaupungin yleiskaavaa laadittiin visiosuunnitelma Lielahden ranta-alueelle täyttömaalle sijoittuvasta uudesta Hiedanrannan asuinalueesta (15000-25000 asukasta) ja aluetta koskevat selvitykset käynnistettiin. Kaupungin omistukseensa hankkiman alueen kokonaissuunnittelu etenee Hiedanrannan suunnittelukilpailulla. Lielahden entisen teollisuusalueen Niemenrannan alueella asuinrakentaminen jatkui 2015. Lielahden liittyvän Lentävänniemen keskustan eteläosalle laadittiin asemakaava, joka mahdollistaa 800 asukkaan muuttamisen alueelle. Lielahden, Hiedanrannan, Niemenrannan ja Lentävänniemen muodostama kokonaisuus kytkeytyy suunniteltuun raitiotiehen.

Tesoman täydennysrakentamisen yleissuunnitelma valmistui osana EHYT-hanketta. Asemakaavoitushankkeita ohjelmoitiin yleissuunnitelman pohjalta. Asemakaava asuinkorttelille Tesoman keskustaan sekä yhtenäiskoulun ja palloiluhallin käsittävä asemakaava valmistuivat. Tesomasta on raportoitu myös kohdassa 5.4. Asemakaava Hervannan lukion entisen korttelialueen muuttamiseksi asuinalueeksi valmistui. Raitiotiehen liittyvät täydennysrakentamisen asemakaavoitushankkeet etenivät keskuksissa ja niiden tuntumassa. Korkean rakentamisen selvitys aluekeskuksiin valmistui 2014.

Vesilahti: Kirkonkylään valmistuivat osayleiskaavan laajenemisalueille osoitetut Suomelan, Savelanmetsänhelmen sekä Järvenrannan asemakaavat taajaman lounaispuolelle. Ne sijoittuvat uuden kokoojakadun, Suomelantien, varteen ja sisältävät yhteensä 200 erillispientalo- ja rivitalotonttia sekä yleistenrakennusten korttelin tulevia palvelujen sijoittamista varten. Rautialantien ja Vesilahdentien yhdistävän Suomelantien rakentaminen on aloitettu. Rautialantien parantaminen ja kevyenliikenteen väylän rakentaminen kirkonkylän raitille toteutettiin MAL-hankkeena. Kirkonkylään rakennettiin mm. leikkikenttä, skeittiparkki ja urheilukenttä. Lisäksi terveysaseman yhteyteen valmistui muutos- ja laajennustyössä vanhusten ja vammaisten Vesauskoti. Erityisasuntojen määrä nousi kolme kappaletta.

Ylöjärvi: Ydinkeskustan osayleiskaavatyö jatkuu. Keskustassa hyväksyttäneen 2016 Räikäntien varren asemakaavan muutos, jolla osoitetaan kaupungintalon läheisyyteen n. 200 asuntoa. Soppeenmäkeen rakentuu toinen vaihe Soppeensydämen asuin- ja liikerakennuksista. Keskustan tuntumassa olevien alueiden tiivistäminen ja kehittäminen jatkuu useammilla kaava-hankkeilla. Elovainiolla ja sen lähialueilla tapahtuu liikerakentamista ja Uusi-Kuruntien (kt65) molemmiin puolin on kaavoitettu lisää teollisuuskortteleita.

Keskusten väestö- ja työpaikkamäärät ovat pitkällä aikavälillä kehittyneet pääosin positiiviseen suuntaan. Jatkossa tarvitaan kuitenkin keskusten monipuolisuuden ja elinvoiman vahvistamista aktiivisella maankäytön, liikenteen ja palveluverkon suunnittelulla, tonttitarjonnalla sekä kaupan sijoittumisen ohjaamisella.

Taulukko 11. Väestönkehitys eräissä kaupunkiseudun keskuksissa 2005-2014. Rajauksena on käytetty 1 km sädettä keskuksessa sijaitsevalta torilta, kirjastosta tai muusta keskeisestä pisteestä. Lähde: SYKE/yrk-aineisto.

Keskus	Väestö 2005	Väestö 2010	Väestö 2014	Muutos 2005-2014
Hervanta	15338	17208	18649	3311
Kangasala kesk.	2645	2577	2576	-69
Lempäälä kesk.	2117	2419	2335	218
Nokia kesk.	4024	4050	4139	115
Orivesi kesk.	2569	2610	2697	128
Pirkkala kesk.	3974	4489	4651	677
Tesoma	6408	6648	6587	179
Ylöjärvi kesk.	3085	3351	3652	567

Taulukko 12. Työpaikkakehitys eräissä kaupunkiseudun keskuksissa 2005-2012. Rajauksena on käytetty 1 km sädettä keskuksessa sijaitsevalta torilta, kirjastosta tai muusta keskeisestä pisteestä. Lähde: SYKE/yrk-aineisto.

Aluekeskus	Työpaikat 2005	Työpaikat 2010	Työpaikat 2012	Muutos 2005-2012
Hervanta	8004	8748	8173	169
Kangasala kesk.	1748	1559	1757	9
Lempäälä kesk.	1232	1409	1396	164
Nokia kesk.	5585	3775	3591	-1994
Orivesi kesk.	1089	1123	1059	-30
Pirkkala kesk.	918	997	1095	177
Tesoma	1969	3775	2051	82
Ylöjärvi kesk.	1194	1399	1545	351

4.2 Tampereen rautatieaseman alueen kehittäminen

Toimenpide: Kokonaissuunnitelman laatiminen Tampereen rautatieaseman ja henkilöratapihan alueen kehittämiseksi

Seurantakohde: Tampereen rautatieaseman alueen yhteissuunnitteluhankkeen eteneminen

Toteutus: Asemakeskuksen suunnittelu käynnistettiin kaupungin, Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n yhteishankkeena vuonna 2013. Suunnittelua varten laadittiin esiselvityksiä, minkä jälkeen alueen tulevasta maankäytöstä ja liikenteestä pidettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu vuonna 2014. Sen voitti tanskalainen suunnittelutoimisto suomalaisine kumppaneineen. Kilpailuehdotuksen toteuttamisedellytyksiä tutkittiin vuonna 2015 erilaisin selvityksin ja valmisteltiin alueen toteuttamismallia ja yleissuunnittelun aiesopimusta. Sopimus hyväksytään toukokuussa 2016. Sen jälkeen käynnistetään alueen yleissuunnittelu ja kuulutetaan vireille alueen asemakaavojen muutostyö. Asemakeskusalue suunnitellaan kokonaisuutena, mutta se asemakaavoitetaan pienempinä osina. Alueen osien toteutuksesta tehdään omat sopimukset ja pidetään toteutuskilpailut. Toteuttaminen aloitetaan alueen ytimeä, johon rakennetaan eri liikennemuotojen kohtauspaikka, Tampereen matkakeskus. Asemakeskuksen rakentaminen alkaa ehkä vuonna 2020 ja kestää parikymmentä vuotta. Radan päälle rakentaminen voi olla sidoksissa Kannen ja Monitoimiareenan valmistumiseen ja ajoittua sen jälkeisille vuosille.

Asemakeskuksen alueeseen liittyvä Tampereen Tornihotelli avattiin vuonna 2014. Ratapihankadun pohjoisosan asemakaava hyväksyttiin, mutta siitä valitettiin. Kaupunki pani toimeen kaavan kadun pohjoisosan rakentamiseksi valituksesta huolimatta ja työt aloitettiin vuonna 2015, jotta liikenne vuonna 2016 valmistuvasta Rantatunnelista voidaan ohjata tälle pääkadulle. Tulli+ -alueen yleissuunnittelu sekä Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueiden pysäköinnin yleissuunnittelu saatiin valmiiksi vuonna 2016.

5 Asuntotuotannon monipuolistaminen

Kaupunkiseudulle valmistui noin 2 200 asuntoa vuonna 2015. Tuotanto jäi noin 900 asuntoa (30 %) alle tavoitteen. Kerrostaloasuntoja valmistui hieman yli tavoitteen, mutta muissa talotyypeissä jäätiin selvästi tavoitteista. Vapaa- ja vuokra-asuntoja valmistui runsaasti, ARA-vuokra-asuntoja erityisen vähän.

Vuosien 2013-2015 asuntotuotanto jäi 20 prosenttia määrällisestä tavoitteesta. Kuitenkin kerrostaloasuntoja valmistui selvästi tavoitetta enemmän. Rivitalotuotanto oli koko aiesopimuskaudella vähäistä ja pientalorakentamisen osuus laski kauden aikana. Vapaa- ja vuokra-asuntotuotannosta tuli merkittävä tekijä kauden aikana ja se osaltaan korvasi heikkoa ARA-vuokra-asuntotuotantoa.

Asuntotuotanto tulee saada vastaamaan väestönkasvua ja asuntokannassa tapahtuvaa poistumaa. Maahanmuutto, maassamuutto ja työvoiman liikkuvuus peräänkuuluttavat asunnon saamisen helpottamista, lisäten erityisesti edullisten vuokra-asuntojen kysyntää. Korjausrakentamiseen tulee panostaa, ja samalla parantaa rakennuskannan energiatehokkuutta.

5.1 Asuntotuotannon yhteisvastuullisuus ja kohtuuhintaisuus

Toimenpiteet:

- *Kaupunkiseudun asuntopoliittisen ohjelman toteuttaminen*
- *Tonttien luovutus ja luovutusehdot*
- *Tonttien varaaminen kohtuuhintaiselle vuokra-asuntotuotannolle*

Seurantakohteet:

- *Tuotantotavoitteiden toteutuminen kunnittain*
- *Vuokra-asuntotuotantoa edistävät toimenpiteet ja tuotannon kehitys kunnittain*
- *Valtion tukitoimenpiteiden edistyminen*
- *Korkotuetun ASO-rakentamisen kehitys*
- *Tonttien enimmäishintojen yhteensovittamisen eteneminen*

Toteutus: Kaupunkiseudulle valmistui n. 2 200 asuntoa vuonna 2015. Tuotanto jäi noin 900 asuntoa (30 %) alle tavoitteen. Kerrostalotuotannossa päästiin tavoitteeseen, mutta muissa talotyypeissä jäätiin selvästi tavoitteista, erityisesti rivitalotuotannossa.

Aiesopimuskaudella valmistui yhteensä 7 600 asuntoa, mikä on 81 prosenttia tavoitteesta. Kerrostaloasuntoja valmistui selvästi tavoitteita enemmän. Rivitaloasuntojen rakentaminen on ollut monia vuosia alle tavoitteiden, ja viime vuosina myös omakotitalojen osuus on jäänyt pieneksi. Asuntotuotantotavoitteiden toteutumisessa oli kunnittaisia eroja. Kaudella 2013-2015 tavoitteet ylittyivät Lempäälässä, Orivedellä ja Pirkkalassa. Lempäälä ja Pirkkala ovat olleet suhteellisesti voimakkaimmin kasvavia kuntia (yhdessä Ylöjärven kanssa), mutta aiesopimukseen asetettiin vuonna 2013 melko maltilliset asuntotuotantotavoitteet. Kangasalan ja Nokian osalta tilanne on päinvastainen: asetetut asuntotuotantotavoitteet olivat korkeat suhteutettuna toteutuneeseen väestönkasvuun.

Taulukko 13. Asuntotuotanto talotyypeittäin vuonna 2015: tavoite ja toteutuma (talotyyppijakauma tarkistettava).

Lähteet: MAL-aiesopimus, kunnat.

2015 tavoite	Kangasala	Lempäälä	Nokia	Orivesi	Pirkkala	Tampere	Vesilahti	Ylöjärvi	Yhteensä
Kerrostaloasunnot	99	27	85	9	59	1119	3	65	1466
Rivitaloasunnot	75	45	61	10	67	466	5	76	805
Omakotitaloasunnot	126	107	97	29	22	280	45	141	847
Yhteensä	300	179	243	48	148	1865	53	282	3117

2015 toteutuma	Kangasala	Lempäälä	Nokia	Orivesi	Pirkkala	Tampere	Vesilahti	Ylöjärvi	Yhteensä
Kerrostaloasunnot	101	0	33	14	74	1242	5	6	1475
Rivitaloasunnot		28	54	0		110	0	50	242
Omakotitaloasunnot	53	52	70	18	34	103	8	72	410
Muut*	1					66			
Yhteensä	155	80	157	29	108	1521	13	128	2 191
Yht. % tavoitteesta	52	45	65	60	73	82	25	45	70

* Muihin kuin asuinrakennuksiin (esim. liikerakennuksiin) valmistuneet asunnot, tai asunnon jakamisessa muodostuneet asunnot.

Taulukko 14. Asuntotuotanto talotyypeittäin 2013-2015. Luvuissa huomioitu asunnot uusissa rakennuksissa, ei käyttötarkoituksen muutoksia. Lähde: kunnat

Kunta	Kerrostaloasunnot	Rivitaloasunnot	Omakotitaloasunnot	Yhteensä	% tavoitteesta
Kangasala	180	82	198	460	51
Lempäälä	241	124	215	580	108
Nokia	218	130	213	561	77
Orivesi	57	20	77	154	107
Pirkkala	310	30	111	451	102
Tampere	3841	361	423	4 625	83
Vesilahti	5	9	46	60	38
Ylöjärvi	149	148	262	559	66
Kaupunkiseutu	5001	912	1545	7 450	
Yht. % tavoitteesta	114	38	61	80	

Hallintamuototarkastelussa huomio kiinnittyy kahteen seikkaan: ARA- ja muiden kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen tuotanto jäi vuonna 2015 selvästi alle tavoitteen, ja vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen tuotanto vastaavasti ylitti tavoitteet selvästi. Seudullisiin kokonaislukuihin vaikuttaa hyvin paljon se, millainen on hallintamuotojakauma Tampereella. Vapaarahoitteisen vuokratuotannon osuus on ollut jo usean vuoden varsin korkea Tampereella, mikä voi tarkoittaa vuokralla asumisen vakiintumista varteenotettavaksi vaihtoehdoksi omistusasumiselle. Useassa kehyskunnassa vuoden 2014 vahva kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen valmistuminen kääntyi vuonna 2015 nollatuotannoksi. Tulokset vaihtelevat siis selvästi vuosittain ja kunnittain.

Aiesopimuksessa asetettiin 22 prosentin tavoite kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen osuudelle asuntotuotannossa. Tulos oli vuonna 2015 ainoastaan 5 prosenttia, koko sopimuskaudelta 14 prosenttia. Omistusasuntojen osuus oli vakiintuneella tasolla 2013-2015. Ryhmän "muut", eli pääosin vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen, osuus oli vuonna 2015 yli kaksinkertainen tavoitteeseen nähden, ja koko tarkastelujaksollakin lähes kaksi kertaa tavoitetta suurempi.

ARA arvioi kuntien vuokra-asuntomarkkinoiden toimivuutta ARA-indeksin avulla. Indeksien arvot perustuvat kunnilta saatuihin tietoihin. Tietojen mukaan suurista kaupungeista Helsingissä ja Vantaalla on kireä ARA-asuntojen markkinatilanne, ja Espoossa, Tampereella ja Kuopiossa melko kireä. Muissa suurissa kaupungeissa markkinatilanne on tasapainoinen (Turku, Lahti, Jyväskylä), tai

jopa lievästi ylitarjonnan puolella (Oulu). Tampereella ARA-asuntojen tarjontaa heikentää niiden pieni vaihtuvuus ja uudistuotannon vähäisyys. Samaan aikaan Tampereella on rakennettu poikkeuksellisen runsaasti vapaarahoitteisia vuokra-asuntoja, mikä on hillinnyt asuntotarjonnan kasvua, mutta lisännyt asumiskustannuksia. (ARA:n asuntomarkkinakatsaus 1/2016.)

Taulukko 15. Asuntotuotanto hallintamuodoittain vuonna 2015. Suluissa aiesopimuksessa mainittu tavoite. Lähde: kunnat, MAL-aiesopimus.

Kunta	Omistusasunnot	ARA-vuokra-asunnot	Muut (vapaarah. vuokra, as.oik. ym.)	Yhteensä
Kangasala	103 (225)	52 (30)	0 (45)	155 (300)
Lempäälä	80 (134)	0 (18)	0 (27)	80 (179)
Nokia*	124 (170)	33 (37)	0 (37)	157 (243)
Orivesi	29 (38)	0 (5)	0 (5)	29 (48)
Pirkkala	34 (111)	0 (15)	74 (22)	108 (148)
Tampere	783 (1025)	25 (560)	713 (280)	1521 (1865)
Vesilahti	8 (43)	0 (3)	5 (7)	13 (53)
Ylöjärvi	128 (212)	0 (28)	0 (42)	128 (282)
Yhteensä	1 289 (1959)	110 (694)	792 (464)	2 191 (3117)
Yht. % tavoitteesta	66	16	171	70
% kokonaistuotannosta	59 (63)	5 (22)	36 (15)	100

* Nokia on ilmoittanut ainoastaan ARA-vuokra-asuntojen määrät. Loput vuosittaisesta tuotannosta on sijoitettu kohtaan "omistusasunnot", eli tiedot ovat epävarmoja

Taulukko 16. Asuntotuotanto hallintamuodoittain 2013-2015. Suluissa aiesopimuksessa mainittu tavoite. Lähde: kunnat, MAL-aiesopimus

Kunta	Omistusasunnot	ARA-vuokra-asunnot	Muut (vapaarah. vuokra, as.oik. ym.)	Yhteensä
Kangasala	360	101	5	466
Lempäälä	418	136	28	582
Nokia*	424	138	0	562
Orivesi	121	30	0	151
Pirkkala	184	110	157	451
Tampere	2465	453	1850	4 768
Vesilahti	46	0	14	60
Ylöjärvi	489	75	0	564
Yhteensä	4 507	1 043	2 054	7 604
Yht. % tavoitteesta	77	50	148	81
% kok.tuotannosta**	59 (63)	14 (22)	27 (15)	100

* Nokia on ilmoittanut ainoastaan ARA-vuokra-asuntojen määrät. Loput vuosittaisesta tuotannosta on sijoitettu kohtaan "omistusasunnot", eli tiedot ovat epävarmoja.

** Suluissa aiesopimuksessa mainittu tavoite.

Asuntosijoittaminen on vilkastunut matalan korkotason vuoksi. Sijoitustoiminta keskittyy kasvukeskuksiin, joissa pienten asuntojen kysyntä on korkeaa ja vakaata. Tämä kasvattaa vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen määrää. Tampereen kaupungilla arvioidaan lisäksi, että ASO-asuntojen tuottaminen vilkastuu lähivuosina kysynnän myötä. Yleinen taloustilanne tekee asumisoikeusasumisesta aiempaa suositumpaa omistusasumiseen verrattuna.

Maahanmuutto lisää vuokra-asuntojen kysyntää. Oleskeluluvan saaneiden arvioidaan hakeutuvan pääosin suurimpiin kasvukeskuksiin, mikä tarkoittaa sitä, että kysyntä kasvaa selvästi eniten niillä

seuduilla, missä on vähiten vapaana olevia ARA-vuokra-asuntoja. Samalla kasvaa vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen kysyntä, mikä ylläpitää niiden korkeaa vuokratasoa. Tampereen kaupunkiseudulla tilannetta helpottaa hyvin aktiivinen vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen rakentaminen. Tampereen kaupunkiseudulla on vielä estettävissä pääkaupunkiseudun mittakaavan ongelmat asuntojen tarjonnassa.

5.2 Asuntoalueiden infra-avustukset

Toimenpide: Kunnat hakevat ARA:lta asuntoalueiden infra-avustusta
Seurantakohteet:

- Tampereen kaupunkiseudulle osoitetun infra-avustuksen määrä ja kohdentuminen
- ARA:n tukemat infrahankkeet

Toteutus: Nokia, Tampere ja Ylöjärvi hakivat ARA:n infra-avustusta vuonna 2013. Avustusta myönnettiin Tampereelle ja Ylöjärvelle. Tampereelle myönnetty avustus, yhteensä n. 3,5 miljoonaa euroa, kohdistuu Lentävänniemen keskustan eteläpuolen, Vuoreksen Isokuusen sekä Etelä-Hervannassa Lintuhytin asuinalueiden rakentamiseen. Kaupunki luovuttaa näiltä ja muilta alueilta tontteja kohtuuhintaiselle vuokra-asuntotuotannolle. Ylöjärvelle myönnetty avustus oli 550 000 euroa ja kohdistuu Metsäkylään.

Jatkossa kunnallistekniikka-avustusta kehitetään siten, että se kohdentuu tiivistyvän ja täydentyvän yhdyskuntarakenteen toimenpiteisiin, kuten olemassa olevan rakennuskannan purkamiseen, raitiotiekäytävien ja asemanseutujen asumisen infraan ja ympäristön parantamiseen, kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin sekä liityntäliikenne rakenteisiin. Nykyisin avustus painottuu uusien alueiden katu- ja puistorakentamiseen.

Taulukko 17. ARA:n myöntämät kunnallistekniikka-avustukset 2013-2015. Lähteet: Tampereen kaupunki, ARA

Kunta	Kohde	Kust.yht.	As.yht.	ARA-as.	Kunn.omist.	2013	2014	2015	Yhteensä
Tampere	Lentävänniemi, etelä	4700000	440	90	100		1200000	180000	1380000
Tampere	Lintuhytti, Hervantaj.	11400000	300	30	100	820000	260000		1080000
Tampere	Vuoreksen Isokuusi	3500000	800	120	100	850000	0	200000	1050000
Ylöjärvi	Työlänoja, Metsäkylä	2945000	195		100		400000	150000	550000

5.3 Erityisryhmien asumispalveluiden kehittäminen

Toimenpiteet:

- Erityisryhmien asumistarpeita koskevan palvelustrategian laatiminen
- Valtion rahoitus suunnitelman mukaisesti toimiin

Seurantakohteet:

- Erityisryhmien asumistarpeita koskevan palvelustrategian laatiminen ja valmistuminen sekä palvelustrategiassa ohjelmoitujen toimenpiteiden toteutuminen
- Kehitysvammaisten, pitkäaikaissairastavien ja ikääntyneiden asumista koskevan ohjelman toteutus
- Valtion rahoitus suunnitelman mukaisesti toimiin

Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun erityisryhmien asumispalvelujen työryhmä laati vuonna 2013 selvityksen erityisryhmien asumisen nykytilasta ja ennusteen tulevista tarpeista. Selvitys oli ensimmäinen seudullisesti koottu näkymä valikoitujen erityisryhmien asumispalveluihin.

Selvityksen pääsisältö kohdistui asiakasryhmien määrittelyyn, määrällisten ja laadullisten palvelutarpeen arviointiin sekä hyötyjä tuottavien yhteistyöratkaisujen löytämiseen. Selvitys käsiteltiin seudun elimissä vuonna 2014. Käsittelyn yhteydessä todettiin, ettei erityisryhmien asumisen palvelustrategiaa ole tarvetta laatia ja että kuntien vastaavat asiantuntijat jatkavat asian edistämistä konkreettisten yhteistyötapausten kautta. Päätöksen yhteydessä todettiin, että erityisryhmien asumispalvelut ovat osa sosiaali- ja terveydenhuollon kokonaisuutta, jonka uudistaminen on kesken.

Vuoden 2014 ja 2015 aikana seutuyksikkö ja kaupunkiseudun kunnat selvittivät kuntiin lähivuosina kohdistuvaa kehitysvammaisten asumispalveluiden järjestämistarvetta, sen suuruutta ja sitä, paljonko asumispalveluihin on tarvetta. Selvittämisen taustalla oli mm. Ylisen kehitysvammalaitoksen lopettaminen. Selvitystyön tuloksena Tampereen Vuorekseen on suunnitteilla seudullisena ratkaisuna kehitysvammaisten ryhmäkoti. Tampereen kaupunki hyväksyi vuoden 2015 lopussa Vuoreksen ryhmäkodin tarveselvityksen jatkosuunnittelun pohjaksi.

Maahanmuuton ja turvapaikanhakijoiden määrän voimakkaaseen kasvuun ja siihen liittyviin äkillisiin asumisen tarpeisiin on reagoitu perustamalla seudullinen koordinaatioryhmä. Uudessa MAL-sopimuksessa on toimenpiteitä, joilla helpotetaan nopeiden ratkaisujen järjestämistä.

Taulukko 18. Erityisryhmien investointiavustukset vuodelle 2015.

Kunta	Lainansaaja	Hanke	Asuntoja	Avustusvaraus €
Kangasala	Y-säätiö	kehitysvammaisten asuntoja	19	929 650
Lempäälä	Kiint. Oy Sirkkavuori	Kehitysvammaisten asumisyksikkö Kotitie	12	1 001 000
Tampere	Tampeen vuokratalosäätiö	Raholan Piikahaka, nuorten kehitysvammaisten as.	22	942 255
	Setlementtiasunnot Oy	Härmälänranta, kehitysvammaisten as.	22	1 139 600
Vesilahti			1	2 800
Yhteensä			76	4 015 305

5.4 Asuinalueohjelman toteutuminen

Toimenpide: Asuinalueohjelmaan soveltuvien kohteiden selvittäminen

Seurantakohde: valtion rahoitus asuinalueohjelmaan hyväksytyille hankkeille

Toteutus: Tampereen kaupunki osallistui valtakunnallisen asuinalueiden kehittämisohjelmaan Länsi-Tampereella sijaitsevan Tesoman kaupunginosan uudistamiseen liittyvällä Oma Tesoma -hankkeella. Oma Tesoma (www.omatesoma.fi) on laaja-alainen Tampereen kaupunkistrategiaa ja kaupunkiseudun kasvusopimusta toteuttava ohjelmallinen kehittämissanke, joka toimii sateenvarjona sen yleisiä tavoitteita ja päämääriä toteuttaville osaprojekteille. Hankkeen tavoitteena on kääntää negatiivisesta julkisuuskuvasta tunnetun ja sosiaalista eriarvoistumista omaavan alueen kehitys uuteen suuntaan siten, että Tesomasta kehittyy omaileimainen, elinvoimainen ja viihtyisä asuin- ja palvelualue. Hankkeessa kehitetään ja monipuolistetaan mm. alueen asunto-, palvelu-, harrastus-, koulutus- sekä työllistymistarjontaa ja -mahdollisuuksia.

Tesomaa uudistetaan yhdessä asukkaiden, palvelunkäyttäjien, yritysten ja alueen muiden toimijoiden kanssa. Hankkeen erityisenä tavoitteena on alueellisen mallin luominen ja pilotointi liittyen muun muassa osallisuuden ja hyvinvoinnin lisäämiseen sekä syrjäytymisen ehkäisyyn. Osa Oma Tesoman tutkimus- ja kehittämissankkeista on kaupungin hallinnoimia, osassa kaupunki on

osatoteuttajana ja osa on kumppaneiden hankkeita, joiden onnistumiselle kaupunki luo edellytyksiä. Valtion asuinalueohjelmaan kuului kaupungin hankkeen lisäksi myös Tampereen yliopiston ja Tampereen teknillisen yliopiston Oma Tesoman toteutusta tukevia projekteja.

Taulukko 19. Valtion rahoitus asuinalueohjelmakohteille 2013–2015.

Avustuksen saaja	Kohde	Avustus €, 2013	Avustus €, 2014	Avustus €, 2015	Avustus €, yhteensä
Tampereen kaupunki	Oma Tesoma -hankekustannusten avustus	58 440	146 080	146 000	350 520
Tampereen kaupunki	Oma Tesoma -investointiavustus	193 000		966 742	1 159 742
Tampereen yliopisto	Oma Verkko -hanke	20 694	153 429	131 730	305 853
Tampereen yliopisto	Oma Paja -hanke	97 820		4 000	101 820
Tampereen yliopisto	Osallistava budjetointi asukaslähtöisessä kaupunkisuunnittelussa		102 637	101 437	204 074
Tampereen teknillinen yliopisto	Segregaation ehkäiseminen ja alueen elinvoiman lisääminen uudistavan aluekehittämisen avulla, SEULI	22 598	90 159	95 121	207 878
Tampereen teknillinen yliopisto	Lähiökerrostalojen ja asuntojen muutossuunnittelun mallit	76 218	77 133	päättyi v. 2014	153 351
Tampereen teknillinen yliopisto	Lähiökehittämisen oppimateriaalituotanto (koskee muitakin kuin Oma Tesomaa)	22 431	117 533	125 000	264 964
Yhteensä		473 201	686 971	1 570 030	2 730 202

Asuinalueiden kehittämisohjelman aikana Tesoman alueelle valmistui täydennysrakentamisen yleissuunnitelma, jossa alueelle osoitetaan uutta asuntorakentamista noin 4 000 asukkaalle. Lisäksi valmisteltiin muutamia keskeisiä julkisten palvelutilojen rakentamishankkeita. Vuoden 2015 lopulla käynnistettiin Tesoman uuden koulukeskuksen ja palloiluhallin rakentaminen. Kauppa- ja liikekeskuksen rakentaminen käynnistyy vuoden 2016 aikana. Alueen asemakaavatyöt etenivät asuinalueiden kehittämisohjelman aikana siten, että vuonna 2016 kaupunki on käynnistänyt tontinluovutuskilpailuja. Tesoman rautatiekorttelin asumista ja palveluita yhdistävän asemakaavan valmistelua jatketaan.

Hankkeen aikana uudistettiin myös alueen puisto- ja virkistysalueita. Tesomajärven alueen kehittämisessä kaupunki pilotoi ensimmäistä kertaa osallistuvan budjetoinnin menetelmää. Asuinalueiden kehittämisohjelman aikana Tesoman vuokrataloyhtiöissä toteutettiin sosiaalista isännöintiä ja muuta yhteisöllistä toimintaa yhdessä alueen kolmannen sektorin toimijoiden kanssa. Hankkeessa on kehitetty myös Tesoman alueen toimijoiden ja Mediapoliksen yhteistyötä.

Tesoman kehittäminen jatkuu vuoden 2015 loppuun päättyneen ARA-hankkeen jälkeen mm. 6aika EU-rakennerahasto-ohjelmaan ja Tekesin Huippuostajat-ohjelmaan kytkeytyvinä hankkeina.

5.5 Asumisen energiatehokkuuden parantaminen

Toimenpiteet:

- *Valtion korjaus- ja energia-avustukset, valtion avustusten kehitys*
- *Uudisrakentamisen energiatehokkuuden edistäminen neuvonnalla ja valistuksella, seudullinen neuvonta RANE*

Seurantakohde: kuntien korjausrakentamisen ja energianeuvonnan palvelujen kehittyminen

Toteutus: Kunnat toteuttavat korjausrakentamisen ja energianeuvonnan lakisääteisiä palveluita viranomaispalveluna rakennusvalvontansa kautta. Rane, eli rakentamisen ja asumisen maksuton ja puolueeton energianeuvonta palvelee pirkanmaalaisia asukkaita ja rakentajia osoitteessa www.neuvoo.fi.

Taulukko 20. Kuntien myöntämät korjausavustukset 2013-2015. Lähde: kunnat.

	2013		2014*		2015		Yhteensä	
	lkm	€	lkm	€	lkm	€	lkm	€
Kangasala	91	61 723	31	49 454	4	12 376		
Lempäälä	3	4 745	3	21 786	1	5 144		
Nokia**	..	..	..	..	3	13 910		
Orivesi	0	0	1	8 935	3	11 525		
Pirkkala	182	40 751	4	11 404	1	1 014		
Tampere	3 425	342 469	29	107 100	21	49 310		
Vesilahti	0	0	3	10 982	0	0		
Ylöjärvi	253	53 823	10	59 091	3	22 113		
Kaupunkiseutu	3 954	503 511	81	268 752	36	115 392	4 071	887 655

* Avustuksia myönnettiin vain yksityishenkilöille.

** Nokian tiedot 2013 ja 2014 puuttuvat.

Taulukko 21. Kuntien myöntämät energia-avustukset 2013-2015. Lähde: kunnat.

	2013		2014*		2015		Yhteensä	
	lkm	€	lkm	€	lkm	€	lkm	€
Kangasala	74	33 802	2	4 099	1	2 295		
Lempäälä	83	25 885	1	2 946	3	8 169		
Nokia**	..	..	..	..	4	7 495		
Orivesi	123	35 379	0	0	5	11 296		
Pirkkala	70	30 893	2	3 933	2	1 293		
Tampere	3 437	971 360	18	43 490	14	38 920		
Vesilahti	0	0	2	17 186	0	0		
Ylöjärvi	172	58 806	3	6 635	5	18 448		
Kaupunkiseutu	3 959	1 156 125	28	78 289	34	87 916	4 021	1 322 330

* Avustuksia myönnettiin vain yksityisille henkilöille.

** Nokian tiedot 2013 ja 2014 puuttuvat.

Taulukko 22. Tampereen seudulle 2014 myönnetyt 10 % perusparannuksen käynnistysavustukset. Tukimuoto oli voimassa vuoden 2014 saakka. Lähde: ARA.

	Hankkeita	Asuntoja	€
Tampere	68	3 230	7 876 224
Nokia	4	158	255 310
Pirkkala	2	108	200 430
Kangasala	3	56	131 888
Lempäälä	3	88	127 932
Ylöjärvi	1	27	35 994
Yhteensä	81	3 667	8 627 778

Tampereen kaupungin ECO2-ohjelman alla on päättynyt eri toimijoiden verkostohanke TARMO, jonka tavoitteena oli kehittää Tampereen seudun asuinalueita energiatehokkaiksi. Hankkeessa järjestettiin korjaus- ja energianeuvontaa alueen taloyhtiöille, kiinteistötoimijoille ja asukkaille. Hanke on saanut jatkohankkeen TARMO+ ajalle 3/2015-12/2017 ja se keskittyy edellisten tavoitteiden lisäksi yrityskumppaneiden saamiseen mukaan kehittämään

energiatehokkuuspalveluita. Lisäksi hankeyhteistyötä tehdään Malmön kaupungin kanssa. Vapaaehtoisesta muusta neuvonnasta huolehtii Ekokumppanit Oy yhteistyössä Motivan kanssa.

6 Elinkeinoelämän kasvun tukeminen

Elinkeinoelämän kasvun tukemiseen liittyviä toimenpiteitä toteutetaan MAL-kokonaisuudessa. Elinkeinonäkökulman roolia MAL3-sopimuksessa on vahvistettu.

INKA-ohjelman Älykäs kaupunki ja uudistuva teollisuus -kokonaisuudessa on käynnissä useita kehityshankkeita julkis-yksityisine toteuttajineen.

Erillisenä elinkeinoelämän kasvun toimenpiteenä aiesopimuksessa on Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittäminen. Lentokentän kakkostermiinalin remontti valmistui maaliskuussa 2015. Kunnat osallistuivat kehittämiseen 1,1 M€:lla. Helmikuussa 2015 valmistui AiRRport-työryhmän visio Tampere-Pirkkalan lentokenttätoiminnasta ja uudesta liikennejärjestelmästä. Lentoliikenteen kehittämiseksi on käynnistynyt kolmivuotinen projekti, jota vetää uusi lentoliikennejohtaja.

Valtakunnallisen lentoliikennestrategian loppuraportti valmistui helmikuussa 2015. Tampere-Pirkkalan kehittäminen on siinä mukana AiRRport-konseptin myötä.

Tampere on ollut vetovastuussa Innovatiiviset kaupungit (INKA) -ohjelman kokonaisuudesta Älykäs kaupunki ja uudistuva teollisuus. Kaupunki on tarjonnut toteuttajakonsortioiden hankkeille testausalustan ja -ympäristön. Hankkeet ovat koskeneet älykästä liikkumista, rakentamista, infrastruktuuria ja palveluja. Yritykset ovat kehittäneet tuotteitaan tai palveluitaan hyödyntäen kaupungin tarjoamaa investointikohdetta kehitysalustana. Hankeympäristöinä on ollut MAL-aiesopimuksessa olevia kohteita kuten raitiotie, asemakeskus sekä muut keskustan kehittämisen piiriin kuuluvat suuret hankkeet.

6.1 Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittäminen

Toimenpiteet:

- Valtakunnallisen lentoliikennestrategian yhteydessä selvitetään Tampere-Pirkkalan lentoaseman roolia ja liikenteen kasvunäkymiä sekä palvelutason parantamistarpeita
- Alueen maankäytön suunnittelun edistäminen
- Alueen joukkoliikennetarjonnan kehittäminen.

Seurantakohteet:

- LVM:n lentoliikennestrategia
- Alueen maankäytön suunnittelun eteneminen
- Alueen joukkoliikenteen kehittyminen

Toteutus: LVM:n lentoliikenteen strategia 2015-2030 valmistui helmikuussa 2015. Strategiassa on nimetty kolme kärkihanketta alueellisten lentoasemien kehittämiseen. Näistä yksi on Tampereen AiRRport-konsepti.

AiRRport-konseptin ensimmäisen vaiheen toteuttamiseksi perustettiin työryhmä vuonna 2013. Toinen vaihe käynnistyi 2014 ja AiRRport-vision toisen vaiheen suunnitelma julkaistiin helmikuussa 2015. Konseptikeskusteluihin on osallistunut elinkeinoelämän, Tampereen kauppakamarin,

Pirkanmaan liiton, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän, seudun kuntien ja alueen yliopistojen edustajia sekä monia yksityishenkilöitä. AiRRport-konseptin avulla pyritään luomaan eri liikennemuodot sujuvasti yhdistäviä matkaketjuja ja kehittämään uusia palveluja toimijoiden yhteistyöllä. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa erityisesti läntisen ja keskisen Suomen saavutettavuutta ja siten elinkeinoelämän ja matkailun kytkentää globaaliin talouteen.

Vuonna 2015 päätettiin jatkaa lentoliikenteen kehittämistä kuntien yhteistyönä. Lentoliikenteen projektijohtaja aloitti työnsä elokuussa 2015 ja syksyn aikana on valmisteltu Lentoliikenteen kehittämisen projektisuunnitelma vuosille 2016–2018. Projektin tehtävänä on kehittää Tampere-Pirkkalan lentoasemasta toimiva ja kehittyvä kansainvälisen lentoliikenteen keskus lisäämällä konkreettisin toimin kentän säännöllisen liikenteen määrää sekä sitouttamalla lentoyhtiöitä liikennöimään kentälle pysyvästi.

Lentoaseman saavutettavuus ja kehittäminen on huomioitu Rakennesuunnitelmassa 2040 sekä Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 laadinnassa.

Maakuntakaavaluonnoksessa esitetään Tampere-Pirkkalan lentoasemalle laajennettu aluevaraus, joka mahdollistaa sekä nykyisen kiitotien pidentämisen että toisen kiitotien sijoittumisen alueelle. Toinen kiitotie olisi samansuuntainen nykyisen kiitotien kanssa ja järjestelmä mahdollistaisi rinnakkaiskiitoteiden toisistaan riippumattoman käytön. Maakuntakaavan taustaselvityksenä vuonna 2014 valmistui Tampere-Pirkkalan lentoaseman melutilannevisio vuodelle 2040. Visiossa arvioidaan vuonna 2040 Tampere-Pirkkalan lentoaseman kautta matkustavan noin 5 miljoonaa matkustajaa, ja F18 Hornet -torjuntahävittäjät on ennusteessa korvattu seuraavan sukupolven torjuntahävittäjillä. Vaikka matkustajamäärän ja operaatioiden oletetaan kasvavan rajusti, on tarkentuneilla laskentamalleilla saatu lentomelualue pienempi kuin voimassa olevassa maakuntakaavassa.

Maakuntakaavan valmisteluun on myös kuulunut laaja suunnittelukokonaisuus ”Tampereen läntiset väylähankkeet”, jossa on etsitty tarkennettu sijainti Tampereen läntiselle ratayhteydelle ja sen yhdysradalle, valtatie 3 oikaisulle välillä Lempäälä-Pirkkala sekä Tampereen kaupunkiseudun 2-kehälle välillä Sääksjärvi-lentoasema (ks. kohta 7.9). Vaikka läntinen ratayhteys palvelisikin ensisijaisesti tavaraliikennettä, on rata linjattu siten, että se mahdollistaa henkilöjunaliikenteen lentoasemalle. Samassa yhteydessä on laadittu väylien mahdollistaman maankäytön vaihtoehtojen tarkastelu.

Sekä rakennesuunnitelmassa että maakuntakaavan valmisteluvaiheessa lentoaseman seutu on huomioitu vahvana työpaikka-alueena. Rakennesuunnitelmassa alue profiloitiin valmistavan teollisuuden, logistiikan ja tietointensiivisen työpaikka-alueeksi, joka voi kehittyä osaamiskeskus-tyyppiseksi kokonaisuudeksi. AiRRport-konseptissa lentoaseman seutu kytkeytyy tehokkaasti Sarankulman messualueeseen ja Tampereen keskusta.

Maaliskuussa 2015 valmistui kakkosterminalin remontti, jonka rahoittamisessa olivat seudun kunnat mukana yli miljoonalla eurolla.

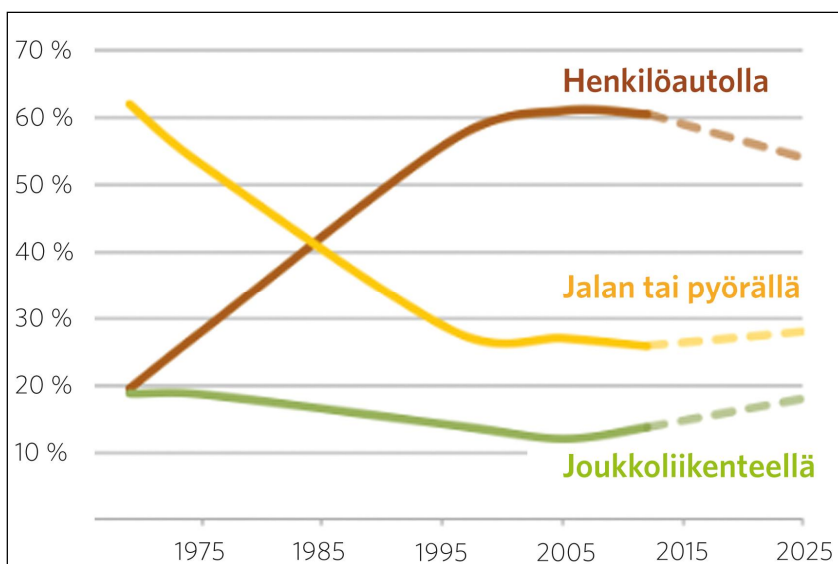
7 Liikkumisen tapojen uudistaminen

Vuoden 2012 liikennetutkimus osoitti kulkutapajakaumassa maltillisen muutoksen tavoitteiden mukaiseen kestävämpään suuntaan. Seudun sisäisen liikkumisen tavat ovat hitaasti uusiutumassa. Kaupunkiseudun ydinalueella pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat hieman kasvaneet kun taas henkilöautoilun määrä on hieman vähentynyt. Maanteillä autoilun määrä on jatkanut vahvaa kasvuaan. MAL-aiesopimuksen ja erillisten kehittämisohjelmien mukaiset toimenpiteet ovat edenneet sovitulla tavalla. Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä on edistetty infrahankkeiden ja joukkoliikenneuudistuksen lisäksi useilla pienillä toimilla liikkumisen ohjauksesta älyliikenteen sovelluksiin. Seudullisen raideliikenteen kokonaisratkaisu on sisällytetty Rakennesuunnitelmaan 2040 ja maakuntakaavan 2040 ehdotukseen. Kaavoituksen kohdentuminen ja asuntotuotannon toteutuminen joukkoliikenteen laatuikätyville ja keskustoihin edistää osaltaan joukkoliikenteen palvelutason nostamista.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on seudun sisäisen liikenteen toimivuus ja kestävyys. Toimenpiteillä pyritään lisäämään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia, tuottamaan turvallinen, tehokas ja taloudellinen kokonaisjärjestelmä sekä tukemaan maankäytön eheytymistä.

Seurantakohde: Eri kulkumuotojen liikennemäärien kehittyminen kaupunkiseudulla

Toteutus: Vuonna 2012 valmistunut Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus osoitti kaupunkiseudulla pitkään jatkuneen henkilöautoilun kulkutapaosuuden maltillisen taittumisen. Vastaavasti joukkoliikenteen ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kääntyivät nousuun. Kulkumuotojakauman kehitymisestä saadaan seurantatietoa vuonna 2016 toteuttavasta valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta.



Kuva 9. Kulkutapajakauman kehitys ja tavoite Tampereen kaupunkiseudulla. lähteet: kaupunkiseudun liikennetutkimukset 2012, 2004-2005, 1996 ja 1969

Käyttäjämäärien seuranta osoittaa, että pyöräilyn käyttäjämäärät ovat 2000-luvulla kasvaneet Tampereen kaupungin alueella keskimäärin 2 % vuodessa. Käyttäjämäärä kasvoi vuonna 2012 poikkeuksellisen paljon (+11 %) ja vuosina 2013–2015 käyttäjämäärä on vakiintunut vuoden 2012 korkealle tasolle. Pyöräilymäärät nousivat MAL-sopimusjaksolla 0,1 %. Joukkoliikenteen käyttäjämäärä kasvoi koko kaupunkiseudulla noin 1 % vuonna 2015, jolloin tehtiin noin 300 000

joukkoliikennematkaa aikaisempaa vuotta enemmän. Kehyskunnissa kesällä 2014 toteutettu joukkoliikenneuudistus lisäsi joukkoliikenteen käyttöä merkittävästi. Suurinta muutos oli Pirkkalassa, jossa käyttäjämäärät nousivat vuonna 2014 arviolta noin 25–30 % aikaisempaan järjestämistapaan verrattuna. Tampereen seudun maanteillä ajoneuvoliikenteen kokonaisliikennesuorite nousi vuonna 2015 noin 1,9 % ja koko sopimuskaudella 5,6 %. Suurinta kasvu on ollut valtatiellä 3 Sarankulmassa, jossa vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne on noussut kolmessa vuodessa lähes 10 % osittain Rantaväylän tunnelityömaan vuoksi. Tampereen kaupunki on seurannut keskustan sisääntuloväylien ja kehän liikennemäärän kehitystä. Kaupunkiseudun ydinalueella liikennesuorite on vähentynyt 0,3 % vuodesta 2012 vuoteen 2014. Käyttäjämäärien seurannan perusteella seudun sisäisen liikkumisen tavat näyttäisivät olevan hitaasti uusiutumassa. Kaupunkiseudun ydinalueella pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat hieman kasvaneet kun taas henkilöautoilun määrä on hieman vähentynyt. Maanteillä autoilun määrä on jatkanut vahvaa kasvuaan.

7.1 Liikkumisen ohjauksen kehittäminen

Toimenpide: Liikkumisen ohjauksen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä

Seurantakohde: Liikkumisen ohjauksen kehittyminen kunnissa

Toteutus: Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan kestävän liikkumisen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä erilaisin kannustavin toimenpitein kuten markkinoinnilla ja palveluja kehittämällä. Liikkumisen ohjausta on Tampereen seudulla toteutettu Tampereen kaupungin ja Liikenneviraston rahoittamana. Vuonna 2014 laadittiin liikkumisen ohjauksen toimintasuunnitelma 2015–2016 ja sen osana määriteltiin liikkumisen ohjauksen tavoitteet ja toiminnan painopisteet. Liikkumisen ohjausta on vuosina 2013–2015 toteuttanut Ekokumppanit ja vuodesta 2016 työtä koordinoi Liikkuva Tampere -hanke. Kehyskunnissa liikkumisen ohjaus on sisällytetty poikkihallinnollisten työryhmien tehtäviin. Seudullinen liikkumisverkosto perustettiin syksyllä 2015. Liikkumisveroston tarkoituksena on kierrättää hyviä toimintatapoja ja aktivoida etenkin kehyskuntien liikkumisen ohjausta.

Liikkumisen ohjauksen hankkeessa on vuosittain järjestetty tapahtumia pyöräilyviikolla ja liikkujan viikolla. Vuonna 2014 liikkujan viikolla kerättiin torikiertueella palautetta joukkoliikenneuudistuksesta. Eskareille on järjestetty tutustumisajelu busseissa, 4. luokkalaisten vaikuttamispäivässä kerätty kehittämisideoita kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista, kouluvierailujen aiheena on ollut kestävä liikkuminen ja koulujen saattoliikenteen vähentämiseksi on kampanjoitu. Työpaikojen liikkumisen ohjauksessa on keskitytty työsuhdematkalipun markkinointiin. Vuonna 2014 koulutettiin yhteistyössä Eco2-hankeen kanssa Tampereen kaupungin yksiköihin yli 200 ekotukihenkilöä, joiden avulla kestävän liikkumisen asioista tiedotetaan jatkuvasti. Vuonna 2015 valmistui joukkoliikenteen aikataulusovellus, jonka avulla on helppo toteuttaa yritysten ja julkisten tilojen aulanäytöille reaaliaikainen pysäkki-informaatio. Liikkumisen turvallisuuteen on kiinnitetty huomiota jakamalla pyörävaloja ja heijastimia.

7.2 MAL-hankkeiden toteutuminen

Toimenpide: MAL-hankkeiden toteuttaminen

Seurantakohde: MAL-toimenpiteiden toteutuminen valtion ja kuntien osalta

Toteutus: Pienet MAL-hankkeet ovat toteutuneet vuosina 2014 ja 2015 muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Pirkkalan keskustan kiertoliittymän toteutus on siirtynyt vuodelle 2016 ja

Sääksjärven autojen liityntäpysäköintialue myöhempiin vuosiin kaavavalitusten ja maanomistusolosuhteiden vuoksi. Pienten liikennejärjestelmähankkeiden toteutus ja kustannukset on esitetty seurantaraportin liitteessä 1. MAL-hankkeista on myös laadittu erilliset hankekortit.

7.3 Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2030 toteuttaminen

Toimenpide: Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman kärkitoimenpiteiden toteuttaminen

Seurantakohteet:

- *Seudullisten pyöräilyn laatukäytävien suunnittelun ja toteutuksen edistyminen*
- *Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman kärkitoimenpiteiden toteutuksen eteneminen*
- *Mal-rahoituksen kohdentaminen keskustojen ja seudullisten laatukäytävien kehittämishankkeisiin*

Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2030 edistämisryhmä priorisoi vuonna 2014 kehittämisohjelmassa esitetyistä 31 kärkihankkeesta kuusi vuosien 2014-2015 aikana edistettävää toimenpidettä, jotka kaikki ovat toteutuneet.

MAL-hankkeena kehitettiin seudullisia pyöräilyn pääreittejä välillä Tampere-Kangasala ja Tampere-Pirkkala. Kuntien osuuksilla laadunparantamistoimenpiteiden toteutusta jatketaan vuonna 2016.

Pyöräilyopastuksen kehittämisessä tehtiin yhteistyötä Liikenneministeriön, Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin kanssa ja vuonna 2014 saatiin kokeilulupa uudentyypisten opasteiden käytölle. Seudullinen pyöräilyn opastussuunnitelma valmistui 2014 ja opastus toteutettiin seudullisille pääreiteille vuonna 2015.

Kangasalan kunnan ja Ylöjärven kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kuntakohtaiset kehittämisohjelmat valmistuivat 2014 ja 2015. Ylöjärven suunnitelma toimi valtakunnallisena pilottina kuntakohtaisen suunnitelman laatimisesta. Nokia ja Orivesi ovat saaneet rahoitusta kuntakohtaisen ohjelman toteuttamiseksi vuonna 2016.

Vuonna 2015 valmistui seudullinen kävelyn ja pyöräilyn seurantasuunnitelma. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskentoja on toteutettu Tampereella jo vuosia ja muissa kunnissa laskennat käynnistettiin kesäkuussa 2015. Ensimmäinen seudun koulumatkakysely toteutettiin joulukuussa 2015 ja kysely toistetaan kolmen vuoden välein. Muut kyselyt käynnistetään 2016. Seurantatulokset julkaistaan pyöräilykatsauksena. Tampere julkaisi ensimmäisen katsauksen keväällä 2015.

Syksyllä 2015 hyväksyttiin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisryhmän suositus pyöräpysäköintinormiksi. Normi suositellaan lisättäväksi kuntien rakennusjärjestyksiin.

7.4 Joukkoliikenteen edistäminen

Toimenpiteet:

- *Palvelutarjonnan lisääminen*
- *Valtakunnallisen lippujärjestelmän kehittäminen, oheispalveluiden ja informaatiojärjestelmän parantaminen*
- *Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennetuen nostaminen*

Seurantakohteet:

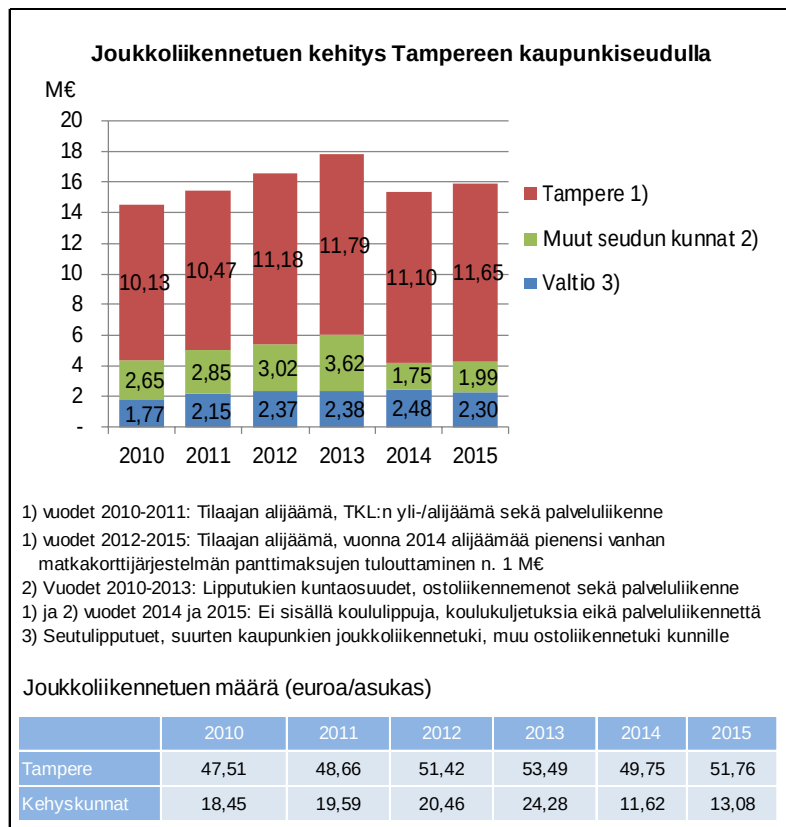
- *Kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan toimet joukkoliikenteen kehittämiseksi*
- *Kaupunkiseudun joukkoliikennetuen ja -matkojen määrän kehitys*

Toteutus: Seudullisena viranomaisena toimiva Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on vastannut 30.6.2014 käynnistyneen seudullisen joukkoliikenteen toteutuksesta. Seudullisen joukkoliikennekokonaisuuden muodostivat Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan, Tampereen ja Vesilahden liikenteet. Uudistuksessa otettiin käyttöön kolmeen vyöhykkeeseen perustuva taksajärjestelmä. Kesällä 2016 kokonaisuuteen liittyvät myös Ylöjärven ja Oriveden liikenteet. Joukkoliikennelautakunta päätti vuonna 2015 toteuttaa koko kaupunkiseudulle yhtenäisen lippu- ja tariffijärjestelmän, joka otetaan käyttöön kesäkuussa 2016.

Tampereen joukkoliikenne on ollut mukana perustamassa valtakunnallista TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:tä. Yhtiön tarkoituksena on hankkia, kehittää ja ylläpitää joukkoliikenneviranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää. Tampereen seudulla uuteen lippujärjestelmään siirrytään vuonna 2017.

Tampereen kaupunkiseudulle kohdistunut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on säilynyt koko sopimuskauden samalla tasolla (noin 2,3 M€ vuodessa). Samaan aikaan arvonlisäveron ja polttoaineveron nousu ovat aiheuttaneet joukkoliikenteen kustannusten nousua yhteensä noin miljoona euroa vuodessa.

Matkustajamäärien ja tarjonnan seuranta on aloitettu 30.6.2014 käynnistyneestä seudullisesta liikennekokonaisuudesta. Aikaisemmilta vuosilta matkustajamäärätietoja ei ole kattavasti käytettävissä, koska seudullisen joukkoliikenteen toteuttamiseen on osallistunut useita yrittäjiä. Arvioiden mukaan vuoden 2014 joukkoliikenneuudistus lisäsi merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä kehyskunnissa. Muutos oli suurin Pirkkalassa (noin 25-30 %), jossa lipunhinta puolittui ja vuorotarjonta kaksinkertaistui. Myös Lempäälässä ja Kangasalla käyttäjämäärät lisääntyivät selvästi. Joukkoliikenteen käyttäjämäärä kasvoi koko kaupunkiseudulla (pl. Ylöjärvi ja Orivesi) noin 1 % vuonna 2015, jolloin tehtiin noin 300 000 joukkoliikennematkaa aikaisempaa vuotta enemmän.



Lähde: Tampereen joukkoliikenne

Kuva 10. Joukkoliikennetuen kehitys Tampereen kaupunkiseudulla 2010-2015

7.5 Raitiotien toteutus

Toimenpiteet: Raitiotien toteutus Tampereelle ja seudullinen linjaus

Seurantakohteet:

- *Raitiotiehankkeen päätöksentekotilanne*
- *Seudullisen linjauksen päätöksentekotilanne*
- *Maankäytön kohdentuminen kaupunkiraitiotien vaikutusalueelle*

Toteutus: Tampereen raitiotien yleissuunnitelma valmistui vuonna 2014. Tampereen kaupunginvaltuusto päätti kesäkuussa 2014, että raitiotien suunnittelua jatketaan ja että rakentamisesta päätetään vuonna 2016. Kesäkuussa 2015 käynnistettiin raitiotiehankkeen kehitysvaihe ja valittiin allianssin osapuolet raitiotien tarkempaan suunnitteluun ja mahdolliseen rakentamiseen. Vuonna 2015 käynnistettiin raitiotiehankkeen vaikutustenarviointi. Kehitysvaihe päättyi elokuussa 2016, jolloin vaikutusten arvioinnin ja allianssin tuottaman hankesuunnitelman on määrä olla valmiita. Vaunuhankinta käynnistettiin vuonna 2015, mutta helmikuussa 2016 hankinta keskeytettiin ja käynnistettiin uudelleen kaluston mitoitusmuutoksen vuoksi. Vaunutoimittaja on tavoite valita syyskuuhun 2016 mennessä, joten päätöksenteossa on käytettävissä tieto vaunujen hankintahinnasta ja ylläpidon hinnasta. Tampereen valtuusto tekee päätöksen raitiotien rakentamisesta lokakuussa 2016.

Kuntien valtuustojen keväällä 2015 hyväksymässä Rakennesuunnitelmassa 2040 on linjattu raitiotien seudullinen laajentuminen. Vuoteen 2040 mennessä raitiotieverkosto laajenee Pirkkalaan ja Ylöjärvelle. Seudullisten laajenemissuuntien toteuttamisen edellytysten selvittämiseen on varauduttu Tampereen valtuustossa tehtävän rakentamispäätöksen jälkeen.

Rakennesuunnitelmassa on osoitettu Tampereen kaupunkiseudulle vuoteen 2040 mennessä tarvittavista uusista asunnoista 50 % raitiotien vaikutusalueelle. Tampereen kaupungin alueella raitiotien vaikutusalueelle on osoitettu 71 % asuntotuotannosta.

Valtion osallistuminen Tampereen raitiotien rahoitukseen on käsitelty liikennepoliittisessa selonteossa 2012. Selonteon mukaisesti valtio on valmis tulevaisuudessa osallistumaan suurten kaupunkiseutujen, kuten Tampereen kaupunkiseudun, raideliikenneinvestointien rahoittamiseen 30 prosentin osuudella. Hankkeiden tarkat rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen. Tampereen kaupunki ja valtio ovat solmineet raitiotien toteutuksesta aiesopimuksen 17.3.2015. Sopimuksessa valtion puolelta allekirjoittajina olivat Liikennevirasto ja Pirkanmaan ELY-keskus. Raitiotie on mukana myös Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen 2016–2019 ehdotusversiossa. Valtion osallistuminen raitiotien rakentamiskustannuksiin linjataan poliittisessa kehysriihessä huhtikuussa 2016.

Valtio on suhtautunut kannustavasti raitiotien suunnittelun jatkumiseen. Liikenneviraston myönsi maaliskuussa 2015 valtionapua kehitysvaiheen jatkosuunnitteluun. Päätös sisälsi kehitysvaiheen kustannuksiin (10,2 milj. €) 30 % valtionapua (3,06 milj. €) vuosille 2015–2016.

7.6 Lähijunaliikenteen kehittämisohjelman toteuttaminen

Toimenpiteet:

- *VR-seutulipun käyttöönotto*
- *Lisävuorojen hankinta*

Seurantakohteet:

- *Seutulippujärjestelmän laajentaminen juniin ja junamatkojen määrän kehitys*
- *Lähiliikenteen vuorotarjonnan kehitys*
- *Valtion ostoliikenteen kohdentuminen raideliikenteeseen*

Toteutus: Lähijunaliikenteen kehittämisohjelma ensimmäinen vaihe eli seutulipun kelpoisuuden laajentaminen junaliikenteeseen on osittain toteutunut. Vuonna 2013 käynnistettiin VR+seutulippukokeilu Lempäälän ja Nokian asukkaille kotikuntansa ja Tampereen välisessä junaliikenteessä. Lipputyypin käyttö jatkuu ainakin kesään 2016 saakka. Käyttäjämäärä on Nokialla vakiintunut tasolle 800-900 junamatkaa/kk. Lempäälässä käyttö kaksinkertaistui kesän 2014 bussiuudistuksen yhteydessä keväisestä 400-500 matkasta syksyn 800-900 matkaan kuukaudessa ja käyttäjämäärä on säilynyt samalla tasolla myös vuonna 2015. VR:n kanssa on käyty keskusteluja yhteisestä koko kaupunkiseudulla käyttöön otettavasta netin kautta myytävästä lipputyypistä, mutta päätöksiä asiasta ei ole tehty.

Kehittämisohjelman toisena vaiheena oli vuorotarjonnan lisääminen Nokian ja Oriveden suuntiin ja Mäntän junaliikenteen aloittaminen. Valtion junaliikenteen ostoihin käytettävissä oleva raha väheni sopimuskaudelle 2016–2019 noin kolmanneksen. Pori-Tampere välin IC-junavuorot ja Riihimäki-Tampere taajamajunaliikenne säilyy entisellään, mutta vuorotarjonnan lisäys ei toteutunut. Myöskään Lempäälän ohi ajavien IC-junien pysäyttäminen ei ole kaukojunaliikenteen nopeuttamiseen pyrkivän VR:n intresseissä. Oriveden suunnalla ostoliikenne lakkaa maaliskuussa 2016 ja kiskobussiliikennettä jatketaan joulukuuhun 2016 velvoiteliikenteenä.

Kolmas kehitysvaihe on nykyisen liikenteen lisääminen ratakapasiteetin puitteissa ja uusien asemien avaaminen. Syksyllä 2015 käynnistettiin selvitys kolmannen vaiheen toteutusedellytyksistä. Selvityksessä keskitytään Tesoman, Sääksjärven ja Ruutanen uusien asemien sekä Lempäälän nykyisen aseman parantamisen teknisten ratkaisujen suunnittelun ja ympäröivän maankäytön kehittämisenäkymien avulla arvioimaan asemien investointikustannuksia ja käyttäjäpotentiaalia. Huhtikuussa 2016 valmistuvassa selvityksessä tuotetaan myös ehdotus nykyistä junatarjontaa täydentävän lähijunaliikenteen aikataulut, kalustokierto ja liikennöintikustannukset tavoitteena tunnin vuoroväli Nokian ja Lempäälän suuntiin ja yhden kalustoyksikön tehokas käyttö Haapamäelle tai Mänttään.

7.7 Etelän suunnan lisäraiteiden ja seisakkeiden toteuttaminen

Toimenpide: Lisäraiteiden ja seisakkeiden suunnittelun jatkaminen

Seurantakohde: Seisakesuunnittelun ja lisäraidesuunnittelun eteneminen

Toteutus: Toijala ja Tampere välille on laadittu lisäraiteiden aluevaraussuunnitelma vuonna 2012. Suunnitelmassa varaudutaan kolmansiin ja neljänsiin raiteisiin Toijalan ja Tampereen välillä. Lisäraiteiden tarkempi suunnittelu tehdään, kun niiden rakentamiselle on osoitettu rahoitus. Vuonna 2016 on tarkoitus käynnistää yhteysvälin Tampere-Riihimäki kokonaisvaltainen tarkastelu, jossa huomioidaan kaukojunaliikenteen, lähijunaliikenteen ja tavaraliikenteen kehittämistarpeet.

Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelmassa 2040 on kuvattu raideliikenteen kokonaisratkaisu. Tavoitteena on kehittää Lempäälän ja Nokian suuntiin lähijunaliikennettä vuoteen 2030 mennessä tunnin vuorovälillä ja vuoden 2040 jälkeen 30 minuutin vuorovälillä. Uusia lähijunaliikenteen asemia on tavoitteena avata etelän suuntaan vuoteen 2030 mennessä Sääksjärvelle ja vuoteen 2040 mennessä Rantaperkiöön, Lakalaivaan, Kuljuun ja Hakkariin. Lakalaiva

voi kehittyä valtakunnallisen henkilöliikenteen asemaksi. Rakennesuunnitelmassa Tampere-Toijala välin 3. raide on ajoitettu 2020-luvulle.

7.8 Älyliikenteen keinojen hyödyntäminen

Toimenpide: Liikenneverkon ohjauksen, häiriöhallinnan ja ajantasaisen tiedotuksen kehittäminen älyliikenteen keinoin.

Seurantakohde: Älyliikenteen kehittämisen eteneminen

Toteutus: Tampereen kaupunki perusti vuonna 2012 yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden alan toimijoiden kanssa ITS Factoryn. ITS Factoryssä on keskitytty mm. liikenneinfraassa tehtyihin kehitysprojekteihin ja pilotteihin sekä liikennedatan avaamiseen ja rajapintojen standardoimiseen yritysten ja kehittäjien hyödynnettäväksi.

Tampereen kaupunki on hankkinut kansainvälisiä kontakteja ja edistänyt yritysten pääsyä eurooppalaisiin verkostoihin. Tampereen kaupunki on mm. liittynyt ERTICO:n (ITS Europe) jäseneksi. Tampere sai näkyvyyttä myös päästessään älykkäiden kaupunkien Eurocities 2014 palkinnosta kolmen ehdokkaan joukkoon Münchenissä järjestetyssä Eurocities 2014 konferenssissa.

Innovatiiviset kaupungit (INKA) -ohjelma on toiminut vuosina 2014–2015. Tampereella on ollut vetovastuu Älykäs kaupunki ja uudistuva teollisuus –teemassa, jonka yhtenä osana on älykäs liikenne. Tampereelle on laadittu useita suunnitelmia älykkään liikenteen aihepiiristä ja suunnitelmat ovat etenemässä toteutukseen. Reaaliaikaisen tilannekuvan muodostamisesta ja tarvittavan datan tuottamisesta on valmistunut selvitys ja toteutusta on valmisteltu innovatiivisena hankintana. Liikenne palveluna -teemasta on laadittu esiselvitys, tekninen selvitys ”Tampereen kaupungin tekniset valmiudet MaaS-taustajärjestelmän mahdollistamiseksi” ja Demola-projekti MaaS Effect. MaaS-operaattorin hankinta on valmisteltavana 2016. Tampereen kaupungille on laadittu sähköisen liikenteen kolmeosainen toimenpideohjelma. Sähköautojen latauspisteitä rakennetaan 2016 ja operaattori on kilpailutuksessa. Sähköbussiliikenne käynnistetään vuonna 2016 yhdellä linjalla ja neljän sähköbussin ja Pyynikintorille sijoitettavan pikalatauspisteen hankinta kilpailutettiin vuonna 2015. Liikennevalojen kaukokäyttö- ja valvontajärjestelmä ja uusi tietoliikenneverkkoratkaisu on toteutettu.

Tampereen keskusta-alueelle on toteutettu reaaliaikainen pysäköinninopastusjärjestelmä. Rantatunnelin häiriötilanteiden varalle on laadittu häiriönhallintasuunnitelma, kaupungin liikennekeskuspäivystäjälle on toteutettu häiriötiedotetyökalu ja parhaillaan laaditaan suunnitelmia muuttuvan varareittiopastuksen toteuttamiseksi. Liikennevalo-ohjausta kehitetään jatkuvasti. Hämeenpuistoon ja Satakunnankadulle on toteutettu alueellinen liikennevalo-ohjausjärjestelmä ja hälytysajoneuvojen liikennevaloetusjärjestelmää päivitetään. Pirkanmaan ELY-keskus rakensi valtatielle 3 Sarankulmaan Tampereen ja Pirkkalan välille vuonna 2014 vaihtuvat nopeusrajoitukset. Vuonna 2014 on uusittu kaikki Kangasalan maanteiden liikennevalot ja kaikissa liittymissä on joukkoliikenne-etuudet.

7.9 Väyläinvestointien edistäminen uuden liikennepolitiikan hengessä

Toimenpiteet:

- *Yhteysvälihankkeiden toteuttamisvalmiuden parantaminen*
- *Ojala-Lamminrahka –alueen toteutumisesta valtatielle 12 Tampere-Kangasala kohdistuvien toimenpidetarpeiden ja niiden kustannusten selvittäminen*

Seurantakohteet:

- *Tiehankkeiden eteneminen*
- *Oikoradan maankäyttövaraus selvityksen eteneminen*

Toteutus: Pirkanmaan ELY-keskus on tutkinut vuosina 2013–2015 valtateiden pitkien yhteysvälien kehittämistä kokonaisuutena. Valtatielle 3 välille Ylöjärvi - Hämeenkyrö on laadittu yleissuunnitelma ja yhteysvälille Tampere - Vaasa kehityskäytäväselvitys. Valtatien 12 välin Tampere - Kangasala yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin laatiminen jatkuu vuonna 2016. Myös kehityskäytäväselvitys valtatie 9 välille Tampere - Orivesi on parhaillaan käynnissä.

Oikoradan (Tampereen läntinen ratayhteys) maankäyttövarauksen vaihtoehtojen suunnittelu ja arviointi valmistui vuonna 2014 osana laajempaa kaupunkiseudun läntisten liikennehankkeiden selvitystä Pirkanmaan ELY-keskuksen, Pirkanmaan liiton ja Liikenneviraston yhteistyönä. Radan suunnittelua jatkettiin vuonna 2015 ja suunnittelun lopputuloksena valittiin yksi linjaus sisällytettäväksi maakuntakaavaehdotukseen.

8 Palveluverkon yhtenäinen tarkastelu

8.1 Seudullinen palveluverkko

Toimenpiteet:

- *Laaditaan seudulliset periaatteet palveluverkon suunnittelulle ja käytölle*
- *Kehitetään yhteisesti palveluita yhteissuunnittelualueilla*

Seurantakohteet:

- *Palveluverkon seudullisten periaatteiden hyväksyminen ja soveltaminen*
- *Palvelujen yhteinen kehittäminen*

Toteutus: Palveluverkon suunnittelun seudulliset periaatteet laadittiin ja hyväksyttiin Rakennesuunnitelman 2040 yhteydessä. Seudullisen palveluverkon ytimen muodostavat Tampereen seutukeskus, 13 alueellista keskusta (mm. kuntakeskustat) sekä 12 lähipalvelukeskusta. Periaatteiden valmistelussa kiinnitettiin huomiota keskusten vahvistamiseen, maankäytön monipuolisuuteen, julkisten ja kaupallisten palvelujen sijaintisynergiaan sekä palvelukeskittymien saavuttamiseen kestäväillä kulkumuodoilla. Paikka- ja saavutettavuusnäkökulmia täydennettiin julkisten palvelujen sisältöjä ja uudistumista koskevilla toiminnallisilla visioilla.

Raja-alueiden yhteistyöstä on raportoitu kohdassa 3.2.

Liite 1. Pienten liikennejärjestelmähankkeiden toteutus ja kustannukset

Hanke ja kustannusarvio	Toteutuneet kustannukset		
	Kunnat	ELY	YHT.
Joukkoliikenteen edistäminen, 5 Meur			
Tampere, VT 12, Teiskontien joukkoliikennekaista länteen välillä Lääkärintähti - Hervannan valtavyöhyke (2,0 M€)	1 062 400 €	1 326 000 €	2 388 400 €
Tampere, VT 12 liittymä- ja kaistajärjestelyt Niihamankatu/Heikkiläntähti (0,4 M€)			
Tampere, VT 12 liikennevalo-ohitus ja joukkoliikennekaista Ali-Huikkaantie - Lääkärintähti (0,5 M€)			
Pysäkkiverkon kehittäminen (parantaminen, katosten rakentaminen, uudet pysäkit) (0,3 M€)	156 000 €	178 700 €	334 700 €
Polkupyörien liittämispysäköinnin kehittäminen (0,3 M€)	53 000 €	69 900 €	122 900 €
Lempäälä, Liittämispysäköintialue: VT 3 / mt 309 / mt 130 Sääksjärvi (0,2-0,5 M€)	43 500 €	43 500 €	87 000 €
Toteutettu pyöräpysäköinti, autopysäköinnin edellyttämä kaavoitus etenee ja hanke toteutuu 2016-2017.			
Ylöjärvi, VT3-Metsäkylä uusi joukkoliikennevyöhyke (0,75 M€)	423 000 €	423 600 €	846 600 €
Nokian rautatieaseman liittämispysäköinnin kehittäminen (0,1-0,3 M€) (Valtion rahoitus Livin kautta)	85 000 €	85 000 €	170 000 €
Joukkoliikenteen edistämisen hankkeet yhteensä	1 822 900 €	2 126 700 €	3 949 600 €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, 2 Meur			
Pirkkala-Tampere kevyen liikenteen laatuvaikuttavuus (0,8 M€)	620 000 €	297 800 €	917 800 €
Kangasala-Tampere kevyen liikenteen laatuvaikuttavuus (0,8 M€)	797 000 €	379 500 €	1 176 500 €
Seudullinen pyöräilyn viitoitusuunnitelma (0,2 M€)	108 100 €	41 800 €	149 900 €
Orivesi, kevyenliikenteen väylä kantatiellä 58 välillä Uotilantie - koulukeskus (0,15 M€)	148 000 €	147 700 €	295 700 €
Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hankkeet yhteensä	1 673 100 €	866 800 €	2 539 900 €
Keskustojen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen, 3 Meur			
Kangasalan keskustan kehittäminen; Kangasalan tien kiertoliittymä (0,6 M€)	292 000 €	292 100 €	584 100 €
Pirkkalan keskustan kehittäminen; Naistenmatkaintien ja Lentoaseman tien kiertoliittymä, joukkoliikennejärjestelyt (0,6-1 M€)	Ei toteutunut sopimuskaudella. Maanhankinta edennyt ja toteutumassa 2016.		
Ylöjärven keskustan kehittäminen, Viljakalantien ja Kuruntien kiertoliittymä (0,6 M€)	286 000 €	286 400 €	572 400 €
Lempäälän keskustan kehittäminen; Tampereentien ja Pirkkalantien kiertoliittymä (0,6 M€)	224 000 €	223 900 €	447 900 €
Vesilahden keskustan kehittäminen, Rautialantien parantaminen (0,2 M€)	110 000 €	141 100 €	251 100 €
Keskustojen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen hankkeet yhteensä	912 000 €	943 500 €	1 855 500 €
MAL-hankkeet yhteensä	4 408 000 €	3 937 000 €	8 345 000 €

Liite 2. Asuntotuotanto hallintamuodoittain 2013-2015

Taulukot: Asuntotuotanto hallintamuodoittain 2013-2015. Suluissa MAL-aiesopimuksessa 2013-2015 esitetyt tavoitteet. Lähteet: MAL-aiesopimus 2013-2015 sekä kunnat.

2013

	omistusasunnot	ARA-vuokra-asunnot	Muut (vapaarah. vuokra-asunnot, asumisoik. ym.)	Yhteensä
Kangasala	134 (225)	0 (30)	5 (45)	139 (300)
Lempäälä	165 (134)	96 (18)	0 (27)	261 (179)
Nokia*	(170)	72 (37)	(37)	223 (243)
Orivesi	33 (38)	30 (5)	0 (5)	63 (48)
Pirkkala	111 (111)	0 (15)	0 (22)	111 (148)
Tampere	1029 (1025)	188 (560)	609 (280)	1826 (1865)
Vesilahti	24 (43)	0 (3)	0 (7)	24 (53)
Ylöjärvi	131 (212)	29 (28)	0 (42)	160 (282)
Yhteensä	1657 (1959)	385 (694)	614 (464)	2807 (3117)

* Nokian tiedot puuttuvat osittain.

2014

	Omistusasunnot	ARA-vuokra-asunnot	Muut (vapaarah. vuokra-asunnot, asumisoik. ym.)	Yhteensä
Kangasala	123 (225)	49 (30)	0 (45)	172 (300)
Lempäälä	173 (134)	40 (18)	28 (27)	241 (179)
Nokia	* (170)	33 (37)	* (37)	182 (243)
Orivesi	59 (38)	0 (5)	0 (5)	59 (48)
Pirkkala	39 (111)	110 (15)	83 (22)	232 (148)
Tampere	653 (1025)	240 (560)	528 (280)	1421 (1865)
Vesilahti	14 (43)	0 (3)	9 (7)	23 (53)
Ylöjärvi	230 (212)	46 (28)	0 (42)	276 (282)
Yhteensä	1291* (1959)	518 (694)	648* (464)	2 606 (3117)

* Nokian tiedot puuttuvat osittain.

2015

	Omistusasunnot	ARA-vuokra-asunnot	Muut (vapaarah. vuokra-asunnot, asumisoik. ym.)	Yhteensä
Kangasala	103 (225)	52 (30)	0 (45)	155 (300)
Lempäälä	80 (134)	0 (18)	0 (27)	80 (179)
Nokia	124 (170)	33 (37)	0 (37)	157 (243)
Orivesi	29 (38)	0 (5)	0 (5)	29 (48)
Pirkkala	34 (111)	0 (15)	74 (22)	108 (148)
Tampere	783 (1025)	25 (560)	713 (280)	1521 (1865)
Vesilahti	8 (43)	0 (3)	5 (7)	13 (53)
Ylöjärvi	128 (212)	0 (28)	0 (42)	128 (282)
Yhteensä	1289 (1959)	110 (694)	792 (464)	2191 (3117)