



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Bright Site!

MAL3- sopimuksen toteutuminen 2016

LJ 9.3.2017
MASTO 16.3.2017
KJK 12.5.2017
SH 31.5.2017



Tiivistelmä

Yhdyskuntarakenne: Yleispiirteisen maankäytön suunnittelussa olennaista vuonna 2016 olivat maakuntakaavan 2040 ehdotus sekä Tampereen kantakaupungin yleiskaavan 2040 ja Kangasalan strategisen yleiskaavan 2040 luonnokset. Nokialla, Pirkkalassa, Vesilahdella ja Ylöjärvellä ei ole vielä ohjelmoitu strategisen yleiskaavan käynnistämistä. Syksyllä 2016 hyväksyttiin Tampereen kaupunkiseudun yhteiset Rakennesuunnitelman 2040 toteuttamisen maapoliittiset toimintatavat. Toimintatavoissa korostetaan täydennysrakentamista tukevan maapolitiikan vahvistamista raakamaapolitiikan rinnalla.

Kaupunkiseudun väestö kasvoi vuonna 2016 noin 4 200 hengellä, mikä vastaa 2000-luvun tasoa. Tampereen osuus kasvusta oli ennätyselliset 75 prosenttia. Vuosina 2013–2015 Tampereen kasvu on jakautunut laajasti keskustataajaman alueelle. Keskustan lisäksi vahvoja kasvualueita ovat mm. Lielähti, Härmälä, Vuores, Hervannan pohjoisosa ja Risson alue. Kehyskunnissa kasvu on painottunut Kangasalan ja Lempäälän osalta nauhamaiseen taajamaan, ja Pirkkalassa kasvu jakaantuu nauhamaisesti Nuolialantien varrelle sekä keskustan ympäristöön. Nokialla kasvu on keskittynyt Harjuniityn alueelle ja Ylöjärvellä Metsäkylän ja Haaviston alueille. Alueet ovat kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa vuosina 2013–2020 kehitettäviä alueita.

Infrainvestointien ja asuntotuotannon kohtaaminen: Tampereen kaupunginvaltuusto päätti 7.11.2016 käynnistää raitiotien rakentamisen. Tampereen raitiotie on yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja kestävästä liikkumisesta tukeva kärkihanke. Valtio päätti MAL-sopimuksen sitoumusten mukaisesti osallistua raitiotien rakentamiskustannuksiin 71 milj. eurolla. Tampereella raitiotien vaikutusalueella on siirrytty kaavoituksesta rakentamisvaiheeseen. Vuonna 2016 käynnistyi asuntorakentamista mm. Sammonkadulla ja Lintuhytin alueella. Hiedanrannasta järjestettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu.

Kaupunkiseudulla valmistui vuonna 2016 noin 3 100 asuntoa, joka vastaa seudun vuosittaista MAL-sopimuksen tavoitetta. Tampere ja Ylöjärvi saavuttivat määrälliset asuntotuotantotavoitteet MAL-sopimuksen osalta ja Kangasala ylitti ne reilusti. Ara-tavoitteet saavutettiin Kangasalla, Nokialla ja Orivedellä. Muiden kuntien ja koko seudun osalta yhteiset tavoitteet alittuivat selvästi. Vuonna 2016 valmistuneet asuinrakennukset sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tarvitsematta erillisiä infrainvestointeja.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaisesti uudisrakentaminen tulisi ohjata kasvavilla kaupunkiseuduilla ensisijaisesti olemassa olevien palveluiden ja joukkoliikenteen piiriin ja tavoitella kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvua 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkiseudulla hyväksyttiin asumiselle merkittäviä asemakaavoja yhteensä 15 kpl vuonna 2016. Kaavat sijaitsevat vahvasti joko joukkoliikenne- tai jalankulkuvyöhykkeellä. Hyväksytyistä asemakaavoista suurin osa on tehokkaita asemakaavoja. Vuonna 2016 kaupunkiseudun koko asuntotuotannosta 57 % sijoittui Suomen ympäristökeskuksen tiukan rajauksen mukaiselle joukkoliikennevyöhykkeelle.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenne siirtyi 6.6.2016 koko kaupunkiseudun kattavaan yhte-näiseen vyöhykepohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään. Matkustajamäärä kasvoi syksyllä noin 7 % edelliseen syksyyn verrattuna ja kaupunkiseudulla tehtiin vuonna 2016 noin 2,4 miljoonaa joukkoliikennematkaa aikaisempaa vuotta enemmän. Tampereen ydinalueella pyöräilymäärät notkahtivat 9 %. Notkahdus johtunee paitsi joukkoliikenteen kasvusta myös pyöräilyä haitanneista rakentamisolosuhteista. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman toteuttaminen ja seuranta ovat edenneet muilta osin tavoitteiden mukaisesti. Henkilöautojen liikennesuorite kasvoi noin 1,8 % kaupunkiseudun maanteillä vuonna 2016.

1. Johdanto

Tampereen kaupunkiseudun kunnat eli Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi sekä liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikennevirasto, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus allekirjoittivat 9.6.2016 maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen vuosille 2016–2019 (MAL3). Sopimus on jatkoa vuosia 2011–2012 (MAL1) ja 2013–2015 (MAL2) koskeneille aiesopimuksille.

MAL-sopimusmenettelyn tavoitteena on syventää maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteistyötä kaupunkiseudun kuntien kesken. Sopimus on 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.

MAL-sopimuksen lähtökohtina olivat pääministeri Sipilän hallituksen ohjelman linjaukset kaupunkiseutujen ja valtion sopimus pohjaisen yhteistyön kehittämisestä ja kasvun ja asuntotuotannon vauhdittamisesta kumppanuusperiaatetta noudattaen, MAL1- ja MAL2-aiesopimukset sekä Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040 ja sen toteutusohjelma. Sopimuksen tavoitteena on ollut, että kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne eheytyy ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja nykyiseen rakenteeseen, keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille asemakaavoituksen sekä täydennysrakentamista tukevien toimenpiteiden avulla. Sopimusmenettelyllä on vahvistettu Rakennesuunnitelman 2040 sitovuutta ja konkretisointia.

MAL3-sopimuksen toteutumista ja vaikuttavuutta seuraa seurantaryhmä, jonka muodostavat rakennusneuvos Matti Vatiola (YM, pj.), johtaja Mikko Nurminen (Tampere), suunnittelupäällikkö Ari Vandell (Tampere), asuntopäällikkö Auli Heinävä (Tampere), joukkoliikennejohtaja Mika Periviita (Tampere), kaavoitusarkkitehti Markku Lahtinen (Kangasala), tekninen johtaja Jouni Korhonen (Pirkkala), seutujohtaja Päivi Nurminen (Tampereen kaupunkiseutu), liikennejärjestelmäinsinööri Katja Seimelä (Tampereen kaupunkiseutu), suunnittelija Simo Turunen (Tampereen kaupunkiseutu), johtaja Jarmo Lindén (ARA), johtaja Olli Madekivi (Pirkanmaan ELY-keskus), johtaja Juha Sammallahti (Pirkanmaan ELY-keskus), yliarkkitehti Leena Stranden (Pirkanmaan ELY-keskus), liikennejärjestelmäyksikön päällikkö Harri Vitikka (Pirkanmaan ELY-keskus), johtaja Matti Levomäki (Liikennevirasto), liikennejärjestelmäasiantuntija Erika Helin (Liikennevirasto), yksikön johtaja Risto Murto (LVM), neuvotteleva virkamies Leena Sirkjärvi (LVM), neuvotteleva virkamies Petra Stenfors (TEM), neuvotteleva virkamies Katja Palonen (VM) ja ylitarkastaja Suvi Anttila (YM).

Tässä raportissa kuvataan MAL3-sopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä ja toteutumista vuodelta 2016. Raportti on jatkoa vuosista 2013–2015 laadituille seurantaraporteille. Raportti käsitellään seudun elimissä, kunnissa sekä sopimusosapuolten yhteisessä kokouksessa syksyllä 2017.

2. Elinvoimainen seutu

Tavoite: Kaupunkiseudun elinvoimaa ja kilpailukykyä lisätään parantamalla alueen valtakunnallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Kansallisesti tärkeät kytkeytymissuunnat ovat Suomen kasvun käytävä (HHT) sekä läntisen ja keskisen Suomen kaupunkien verkko. Kasvua ja työpaikkojen syntymistä tuetaan kasvuinvestoinneilla sekä maankäytön ja liikenteen ratkaisulla osaamiskeskuksissa ja yritysalueilla.

1. Tampereen kaupunkiseutu ja valtio edistävät Tampere-Pirkkalan lentokentän kehittymistä ja sujuvia matkaketjuja ja matkustajapalveluita kaupunkien keskustoista lentoasemalle. Toimenpiteellä tuetaan kentän kehittymistä suoria kansainvälisiä ja laajoja jatkoyhteyksiä tarjoavana kenttänä läntisen ja keskisen Suomen väestön ja elinkeinoelämän tarpeisiin. AiRRport-vision toteuttaminen tuo aika- ja taloushyötyjä matkustajille.

Alustavia seurantakohteita:

- Lentoyhteyksien ja lentomatkustajien määrä
- Lentobussikokeilun edistyminen

Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun elinkeino- ja kehittämissyhtiö Tredea Oy vastaa alueen lentoliikenteen kehitysohjelmasta. Lentoliikenteen kehitystyötä tehdään yhteistyössä kuntien, kaupunkien sekä yritysten kanssa. Lentoliikenteen edistäminen on edennyt vuonna 2016 projektisuunnitelman mukaisesti. Kansainvälisen lentoliikenteen matkustajien määrä väheni tilapäisesti Ryan Airin lakkautettua lentotoiminnan Pirkkalasta talvikaudeksi syksyllä 2015. Uusia lentoyhteyksiä on avautumassa jo kesäkaudella 2017 ja neuvottelut uusien toimijoiden kanssa vuodesta 2018 ovat käynnissä. Jäsenkunnat ovat päättäneet ns. lentorahan käytöstä syksyllä 2016.

2. Tampereen kaupunki ja valtio kehittävät Tampereen asemakeskusta Suomen kasvukäytäväkeskuksena ja valtakunnallisena solmukohtana. Asemakeskus yhdistää kaupunkikeskustan osat ja synnyttää houkuttelevan asuin- ja yritysalueen. Lisäraidekapasiteetin suunnittelu välillä Tampere-Riihimäki etenee ja luo edellytyksiä seudullisille, kansallisille ja kansainvälisille matkaketjuille.

Alustavia seurantakohteita:

- Asemakeskuksen suunnittelun ja toteutuspäätöksen eteneminen
- Tampere-Helsinki -yhteysvälin junaliikenteen kehittämisedellytykset (kokonaisuus)

Toteutus: Tampereen asemakeskuksen suunnittelu käynnistettiin kaupungin, Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n yhteishankkeena vuonna 2013. Tampereen asemakeskuksen aluetta kehitetään vuonna 2014 toteutetun kansainvälisen suunnittelukilpailun pohjalta. Vuonna 2016 allekirjoitettiin aiesopimus alueen toteutusmallista ja Tampereen kaupunki käynnisti rautatieaseman ympäristöä koskevan kaavan muutostyön laatimalla osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Alueen yleissuunnittelu käynnistetään vuonna 2017.

Liikennevirasto valmisti syksyllä 2016 Riihimäen ja Tampereen välisen rataosan tarveselvityksen laatimista. Keväällä 2017 käynnistetyssä kokonaisvaltaisessa selvityksestä tarkastellaan radan kapasiteetin riittävyyden liittyviä kehittämistoimenpiteitä vuoteen 2040 asti.

3. Tampereen raitiotie on yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja kestävästä liikkumista tukeva kärkihanke. Se luo edellytyksiä palveluliiketoiminnan kasvulle ja kampuksia yhdistävälle tiede-, koulutus- ja innovaatiotoiminnalle. Tampereen kaupunki päättää raitiotien rakentamisesta syksyllä 2016. Valtio osallistuu raitiotien rakentamiskustannuksiin 71 milj. eurola. Sopimuskaudella kunnat laativat alustavan suunnitelman seudullisesta raitiotiestä.

Alustavia seurantakohteita:

- Raitiotien päätöksenteon ja toteutuksen eteneminen
- Raitiotien seudullisen laajenemisen suunnittelun eteneminen
- Kaupunkikehittämishankkeet raitiotien vaikutusalueella

Toteutus: Valtio päätti keväällä 2016 kohdentaa rahoitusta 71 M€ Tampereen raitiotien rakentamiseen. Tampereen kaupunginvaltuusto päätti 7.11.2016, että raitiotien ensimmäisen osan infrastruktuuri eli varikko Hervantaan ja rata välille Hervanta–keskusta–Tays rakennetaan toteutussuunnitelman mukaisesti. Vuonna 2016 järjestettiin tarjouskilpailu kallustohankinnasta ja raitiotiejärjestelmän toteutusmalliksi valittiin osakeyhtiö. Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä päätti käynnistää seudullisten laajenemissuuntien jatkosuunnittelun valmistelun Rakennesuunnitelman 2040 mukaisiin laajenemissuuntiin ja suunnittelutyö käynnistyy loppuvuodesta 2017.

Tampereella asemakaavoitus on aikaisempina vuosina painottunut raitiotien vaikutusalueelle ja vuonna 2016 siirryttiin rakentamisvaiheeseen asuntorakentamisen käynnistytessä mm. Sammonkadulla ja Lintuhytin alueella. Hiedanrannasta järjestettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu. Alustavissa arvioissa on pidetty mahdollisena, että alueelle voitaisiin saada 15 000–25 000 asukasta ja 12 000–14 000 työpaikkaa.

4. Tampere, Nokia ja Ylöjärvi kehittävät yhdessä Kolmenkulman aluetta cleantech-teollisuuden tarpeisiin. Kolmenkulman Eco Industrial Park soveltuu pilotti- ja demonstraatioalueeksi erityisesti cleantech-alan yrityksille. Seudullista kokonaisuutta täydentää Tampereen ja Kangasalan rajalle kasvava bio- ja kiertotalouden keskittymä Tarastenjärvi. Kunnat sopivat raja-alueiden suunnittelu- ja toteutusyhteistyön käytännöistä. Korkeakoulujen ja yritysten yhteistyöllä edistetään uusien cleantech-ratkaisujen syntymistä. Valtio edistää tavoitetta kokeiluhankkeilla ja innovatiivisilla julkisilla hankkeilla.

Alustavia seurantakohteita:

- Cleantech- ja kiertotalousalueiden kehittämistilanne
- Valtion rahoitus klusterille

Toteutus: Kolmenkulman alue koostuu monista pienemmistä osa-alueista, joista Nokian alueella on asemakaavoitettu ja rakennettu Kankaantaan, Lehtimäen, Juhansuon ja Kyynijärven yritysalueet. Kyynijärven alueelle sijoittuu Eco3 yrityspuisto, jonka rakentuminen käynnistyi 2016. Alueelle on päättänyt sijoittua jo 11 ankkuriyritystä ja teknologiatoimittajaa, jotka investoivat n. 50 M€ bio- ja kiertotalouteen vuosina 2016–2019. Vuonna 2016 valmistui Öljytien asemakaavaluonnos ja jätevesipuhdistamon asemakaava laitettiin vireille. Tampereen puolella vaiheen 1 alue on jo rakenteilla ja Kolmenkulman toisen osan asemakaavaehdotus valmistui 2016. Ylöjärven puolella Kolmenkulman osayleiskaavan muutos laitettiin vireille ja yritysalueen laajennuksen asemakaava hyväksyttiin vuonna 2016.

Tarastenjärven kiertotalouteen ja materiaalivirtojen hallintaan keskittyvää työpaikka-aluetta on suunniteltu Tampereen ja Kangasalan yhteistyönä. Vuonna 2016 hyväksyttiin Tampereen puolen asemakaava ja Kangasalan puolelle valmistui asemakaavaehdotus. Tammervoiman hyötyvoimalaitos otettiin käyttöön kesäkuussa 2016.

5. Kunnat sujuvoittavat yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen ja toiminnanharjoittajien kanssa cleantech- ja muiden yritysalueiden suunnitteluprosesseja. Sopijaosapuolet käynnistävät eteläisen kasvusuunnan osalta Pirkkalan ja Lempäälän alueille sijoittuvien tulevaisuuden työpaikka-alueiden ja liikenneyhteyksien suunnittelun. Valtio osallistuu kokonaisuuteen edistämällä vt:n 3 uuden linjauksen (Lempäälä-Pirkkala) ja 2-kehän (lentoasema-Lentola) suunnittelua.

Alustavia seurantakohteita:

- yritysalueiden suunnitteluprosessit
- Eteläisten työpaikka-alueiden suunnittelun eteneminen
- Vt:n 3 ja 2-kehän suunnittelun eteneminen

Toteutus: Vuonna 2016 valmistui Pirkanmaan maakuntakaavaehdotus, jonka taustaselvityksenä on aikaisemmin tarkasteltu Pirkkalan ja Lempäälän alueille sijoittuvien tulevaisuuden työpaikka-alueiden liikenneyhteyksiä. Alueen suunnittelu käynnistyy maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen. Maakuntahallitus on kokouksessaan 13.2.2017 esittänyt Pirkanmaan maakuntavaltuustolle maakuntakaavan hyväksymistä. Maakuntavaltuusto käsittelee asiaa kokouksessaan 27.3.2017.

6. Sopijaosapuolet (Pirkkala, Tampere, liikennevirasto ja Pirkanmaan ELY-keskus) suunnittelevat yhteistyössä Härmälän-Partolan-Lakalaivan alueen palvelujen, yritystoiminnan, asumisen ja liikenteen kokonaisuutta. Sopijaosapuolet toteuttavat alueelle laaditun liikennesuunnitelman.

Alustavia seurantakohteita:

- Härmälä-Partola-Lakalaiva -alueen suunnittelun eteneminen
- Alueen liikennejärjestelyiden toteutuksen eteneminen

Toteutus: Härmälä-Partola-Lakalaivan kokonaisuudesta valmisteltiin syksyllä 2016 Tampereen ja Pirkkalan yhteistyönä rakennetarkastelua, joka käynnistyy vuonna 2017. Alueen liikennesuunnitelman toteuttamiseen on varauduttu MAL-hankkeena vuosina 2018–2019 ja tie/katu- ja rakennussuunnitelman laatiminen käynnistetään keväällä 2017.

7. Sopijapuolet edistävät liikenteen digitalisaatioon ja uusiin teknologiaratkaisuihin perustuvan uuden liiketoiminnan syntymistä mm. mahdollistamalla kokeilut todellisessa fyysisessä ympäristössä ja lisäämällä palveluiden tarvitsemää tietopohjaa.

Alustavia seurantakohteita:

- Liikenteen digitaaliset palvelut ja sovellukset
- Standardimuodossa olevat avoimet datalajit

Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä koordinoi datan avaamista Tampereen seudulla. Kunnat ovat avanneet yhtenäisillä ominaisuustiedoilla rakennuskanta-aineiston sekä rakennuslupa-aineisto ollaan avaamassa. Datan avaamisella pyritään kehittämään suunnittelukäyttöön tarvittavan tiedon saatavuutta, ajantasaisuutta ja yhdenmu-

kaisuutta. Lisäksi datan avaaminen edistää seudun yritystoiminnan kehittymistä sekä tarjoaa kuntalaisille mahdollisuuden päästä ajantasaisen tiedon äärelle.

Tiedon avaamisen lisäksi Tampereen kaupunkiseudulla kehitetään tiedon saatavuutta sekä visualisointia. Kehitteillä oleva aluetietopalvelu tulee tarjoamaan kanavan tarjota eri mittakaavassa olevaa dataa analysoituna sekä raakadatana. Aluetietopalvelu-hanke on käynnissä, ja sitä tehdään yhteistyössä Pirkanmaan liiton sekä Tampereen kaupungin kanssa.

8. MAL-sopimuksen kokonaisuudet ovat merkittäviä hankkeita ja julkisia hankintoja. Sopimuksen toimeenpanolla sopimusosapuolet tarjoavat julkisten hankintojen alueellisen referenssiympäristön.

Alustavia seurantakohteita:

- Suurten infrahankkeiden määrä ja hankintatavat

Toteutus: Julkisissa hankinnoissa on otettu käyttöön julkisten ja yksityisten toimijoiden kumppanuuteen perustuva allianssimalli. Allianssimallilla hankittiin vuonna 2016 raitiotien 1. vaiheen toteutus sekä käynnistettiin Tampereen Tesoman hyvinvointikeskuksen palveluiden kehitysvaihe. Tampere oli valmistelemassa Suomen johtavien julkisten tilaajaorganisaatioiden yhteistä integroivien projektitoteutusmallien tutkimus- ja kehityshanketta (ITP2) kiinteistö- ja rakennusalan projektien ja palveluiden tuottavuuden parantamiseksi.

3. Vahvat yhdyskunnat

Tavoite: Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheytetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja nykyiseen rakenteeseen, keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään monipuolisemmaksi ja edistetään kestävästä liikkumista.

9. Kunnat laativat strategiset yleiskaavat valmistuvan maakuntakaavan mukaisen yhdyskuntarakenteen ja infraratkaisujen edistämiseksi sekä päivittävät maankäytön toteuttamisohjelmansa.

Alustavia seurantakohteita:

- Kuntien strategisten yleiskaavojen laadintatilanne ja maankäytön toteutusohjelmien ajantasaisuus
- Yleis- ja asemakaavavarannot

Toteutus: Vuonna 2016 Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 ja Kangasalan strateginen yleiskaava 2040 etenivät luonnokseksi. Myös Lempäälässä käynnistettiin strategisen yleiskaavan laadinta. Orivedellä keskustan strategisen yleiskaavan on ohjelmoitu käynnistyvän vuonna 2017. Nokialla, Pirkkalassa, Vesilahdella ja Ylöjärvellä ei ole ohjelmoitu strategisen yleiskaavan käynnistämistä.

10. Kunnat ajantasaistavat maapoliittiset periaatteet rakennesuunnitelman toteuttamiseksi. Periaatteita suunnataan yhdyskuntarakenteen täydentämisen, hallitun kasvun ja kilpailun mahdollistamiseksi.

Alustavia seurantakohteita:

- Rakennesuunnitelman maapoliittisten toteutustapojen seudullinen päivittäminen
- Kuntien maapoliittisten ohjelmien ajantasaisuus
- Kuntien maanhankinta: raakamaa ja yhdyskuntarakenteen täydentämiskohteet

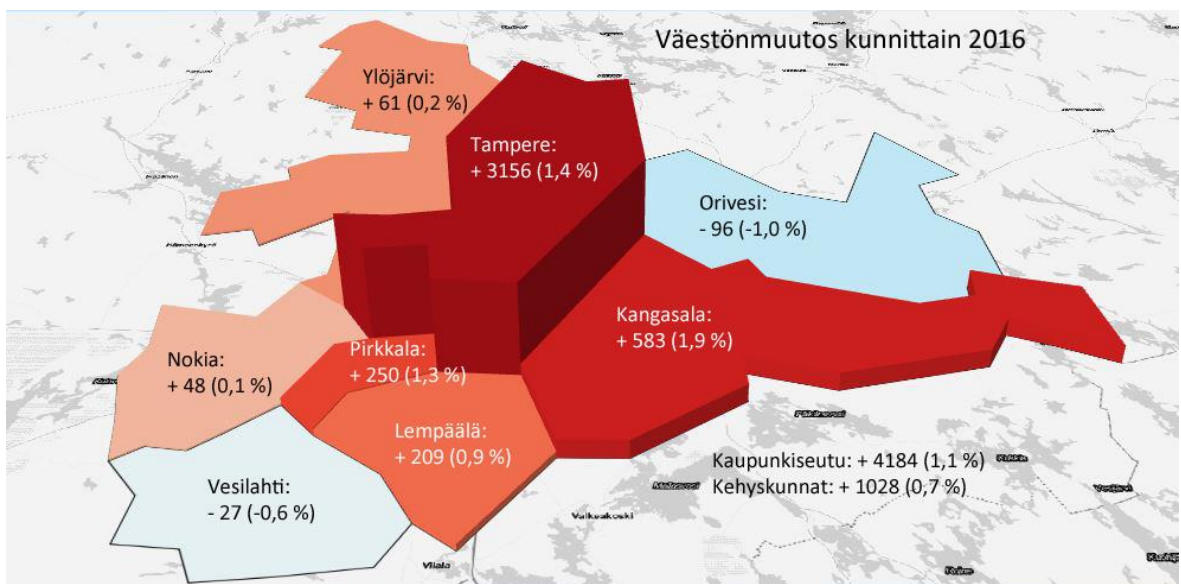
Toteutus: Seutuhallitus hyväksyi Tampereen kaupunkiseudun yhteiset Rakennesuunnitelman 2040 toteuttamisen maapoliittiset toimintatavat syksyllä 2016. Toimintatavoissa korostetaan täydennysrakentamista tukevan maapolitiikan vahvistamista raakamaapolitiikan rinnalla. Kunnat käyttävät seudullisia toimintatapoja tukena omassa maapolitiikassaan, asuntopolitiikassaan ja kaavoituksessaan. Pirkkala on toteuttanut menestyksekkäästi uutta maapoliittikkaa vuodesta 2012. Lempäälässä hyväksyttiin maapoliittinen ohjelma vuonna 2016. Maapolitiikan tarkistaminen on Orivedellä ja Ylöjärvellä tavoitteena vuonna 2017.

11. Kunnat monipuolistavat ja eheyttävät yhdyskuntarakennetta joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskuksissa sekä varmistavat riittävän asuntotuotannon olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa. Kaavoituksessa ja täydennysrakentamisessa varmistetaan sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet. Tampere asemakaavoittaa asuntoja raitiotiehen kytkeytyville alueille liitteenä esitetyn mukaisesti. Liite: asumisen kaavoitus.

Alustavia seurantakohteita:

- Väestö- ja työpaikkamäärien kehitys keskuksissa. Toimialojen ja työpaikkojen sijainti ja muutokset
- Maankäytön suunnittelu keskuksissa ja joukkoliikennevyöhykkeillä
- Asemakaavoissa asumiselle kaavoitettu määrä eri vyöhykkeillä, ml. raitiotien vyöhykkeellä
- Valmistuneiden asuntojen sijoittuminen eri vyöhykkeille
- Kulkumuotojakauma vyöhykkeittäin (liikennetutkimus 2016)
- Kunnallistekniikka-avustukset yhdyskuntarakenteen täydentämisessä: kohteet, avustussummat

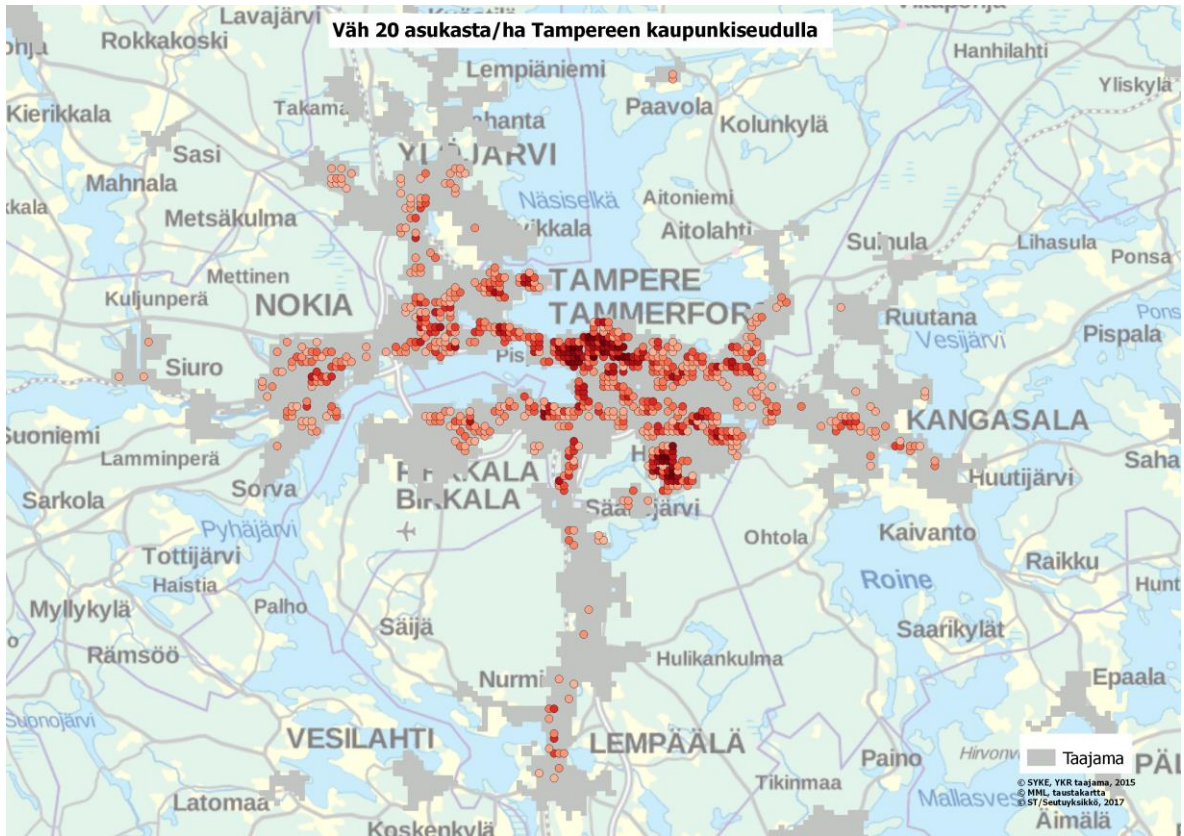
Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun väestö kasvoi noin 4 200 asukkaalla vuonna 2016. Kasvusta suuri osa (3 156) sijoittui Tampereelle. Vesilahden ja Oriveden osalta väestönmuutos oli negatiivista vuonna 2016. (kuva 1) Tiheään asutun (vähintään 20 as/ha) väestön osuus taajama-alueen väestöstä kasvoi 0,5 % ollen vuonna 2015 68,8 %. (kuva 2 ja taulukko 1)



Kuva 1. Väestönmuutos 2015–2016 Tampereen kaupunkiseudulla

Taulukko 1. Vähintään 20 asukasta hehtaarilla asuvien osuus kaupunkiseudun keskustaajamassa.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tampereen kaupunkiseutu	68,0 %	67,9 %	68,0 %	67,6 %	68,2 %	67,9 %	68,1 %	68,3 %	68,8 %



Kuva 2. Tiivins taajamaväestön painopisteet Tampereen kaupunkiseudulla.

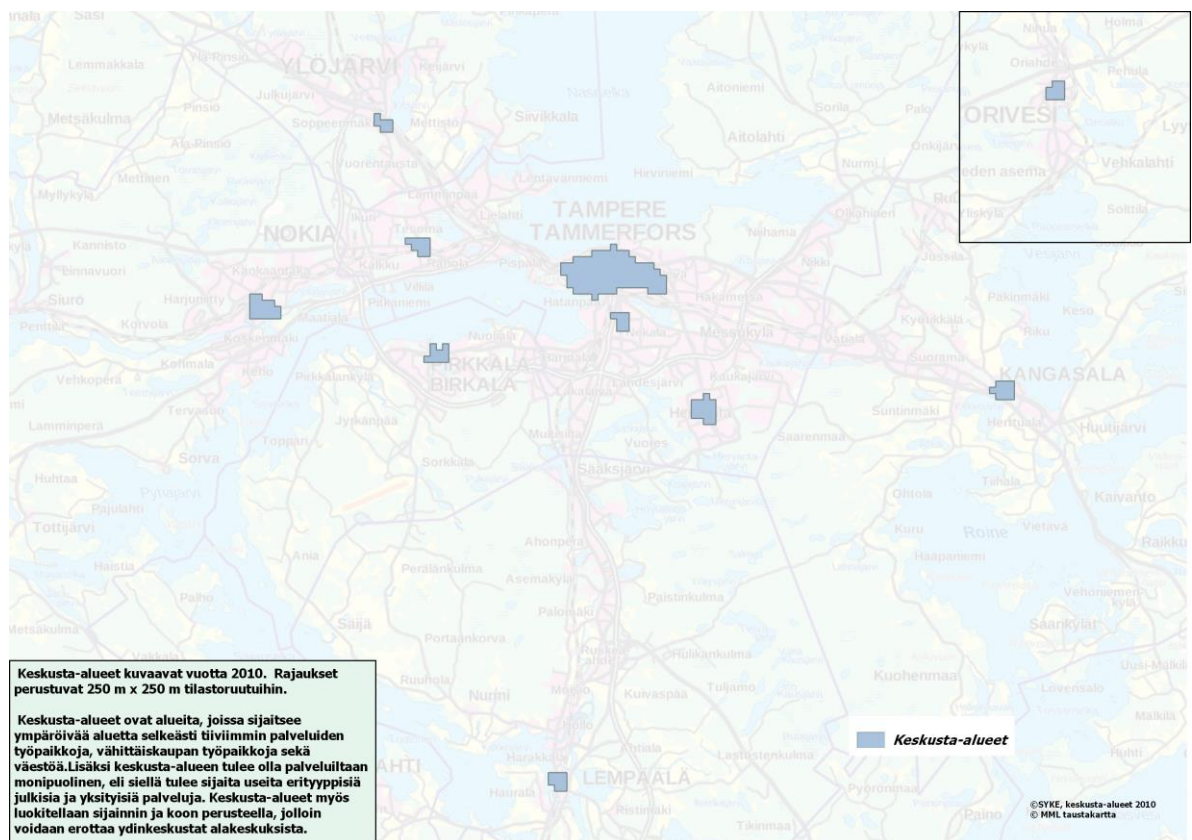
Suomen ympäristökeskuksen tekemän keskusta-alueiden määrittelyn (2010) perusteella Tampereen kaupunkiseudun keskusta-alueiden väestömäärä on ollut laskevaa vuodesta 2013 vuoteen 2015, lukuun ottamatta Nokian, Hervannan, Tampereen keskustan sekä Ylöjärven keskusta-alueita. (taulukko 2) Väestömäärä on kuitenkin pääosin ollut kasvavaa keskusta-alueilla, jos verrataan vuotta 2015 vuoteen 2000. YKR:n keskusta-alueiden rajausta perustuu jo valmiiksi havaittuun keskustamaiseen aluerakenteeseen, joten väestönkasvu syntyy pääosin täydentävästä rakentamisesta tai käyttötarkoituksen muutoksen kautta syntyvistä asumisen alueista.

Keskusta-alueen väestönkasvu olisi hyvin paljon suurempaa tietyillä alueilla, jos tarkastelualueena olisi myös jo havaitun keskustamaisen alueen ympärillä oleva keskustan reuna-alue. Esimerkiksi Pirkkalan keskusta-alueen väestömäärä olisi kasvanut lähes 2 000 asukkaalla vuodesta 2000 vuoteen 2015 ja yli 100 henkilöllä vuodesta 2013 vuoteen 2015, jos ykr-keskusta-alueen lisäksi tarkasteluun otetaan keskusta-alueita ympäröivä alue 500 metrin etäisyydellä. Kangasalla vastaavalla rajauksella väestönkehitys olisi silti negatiivista vuodesta 2013 vuoteen 2015 ja Tampereen keskusta-alueen 500 metrin tarkasteluvyöhykke huomioiden kasvua olisi vähemmän, kuin tarkasteltaessa ainoastaan ykr:n määritelmää keskusta-alueesta.

Seudun väestönkasvu vuosina 2013–2015 on painottunut Kangasalan ja Lempäälän osalta vahvasti nauhamaiseen taajamaan. Pirkkalassa kasvu jakaantuu nauhamaisesti Nuolialantien varrelle sekä Pirkkalan keskustan ympäristöön. Seudun länsiosassa Nokialla kasvu on painottunut Harjuniityn alueelle ja Ylöjärvellä Metsäkylän ja Haaviston alueille. Tampereella kasvu on jakautunut laajasti keskustataajaman alueelle. Keskustan lisäksi vahvoina kasvupisteinä ovat mm. Lielähti, Härmälä, Vuores, Hervannan pohjoisosa ja Risson alue.

Taulukko 2. Seudun YKR-luokituksen mukaisten keskusta-alueiden väestönmuutos, tarkasteluvuosina 2000, 2013 & 2015. Lähde: YKR väestö ja YKR alueet (2010).

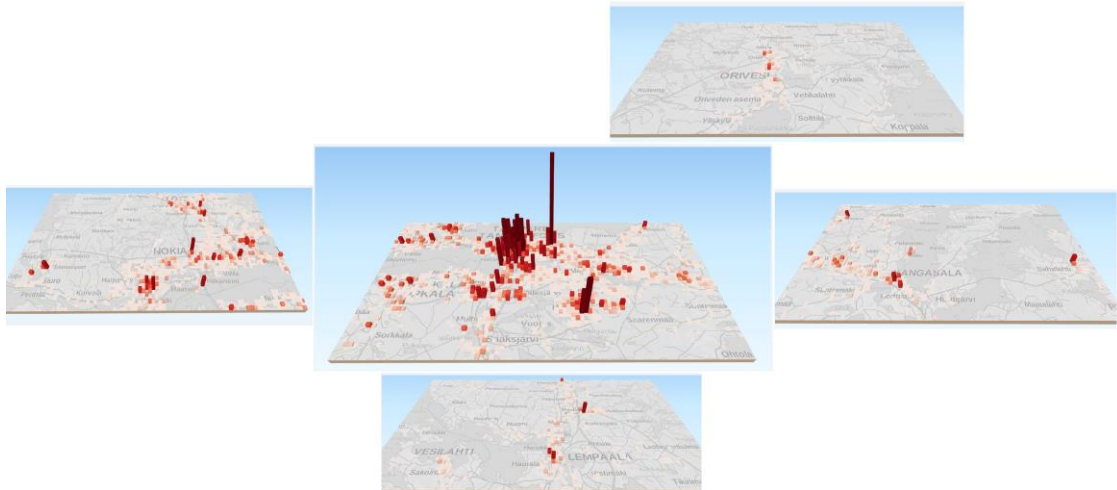
YKR keskusta-alueet	2000	2013	2015	Väestönmuutos 2013–2015	Alaikäisen väestön muutos 2013–2015
Kangasala	1 107	1 291	1 275	-16	-3
Lempäälä	691	901	889	-12	-3
Nokia	2 477	2 789	2 830	41	-3
Orivesi	908	907	899	-8	-1
pirkkala	586	1 110	1 087	-23	-7
Tesoma	2 057	1 863	1 779	-84	-56
Hervanta	5 545	8 403	8 620	217	45
Tampereen keskusta	40 345	44 792	45 620	828	234
Viinikka/Nekala	279	536	529	-7	0
Ylöjärvi	945	807	818	11	8



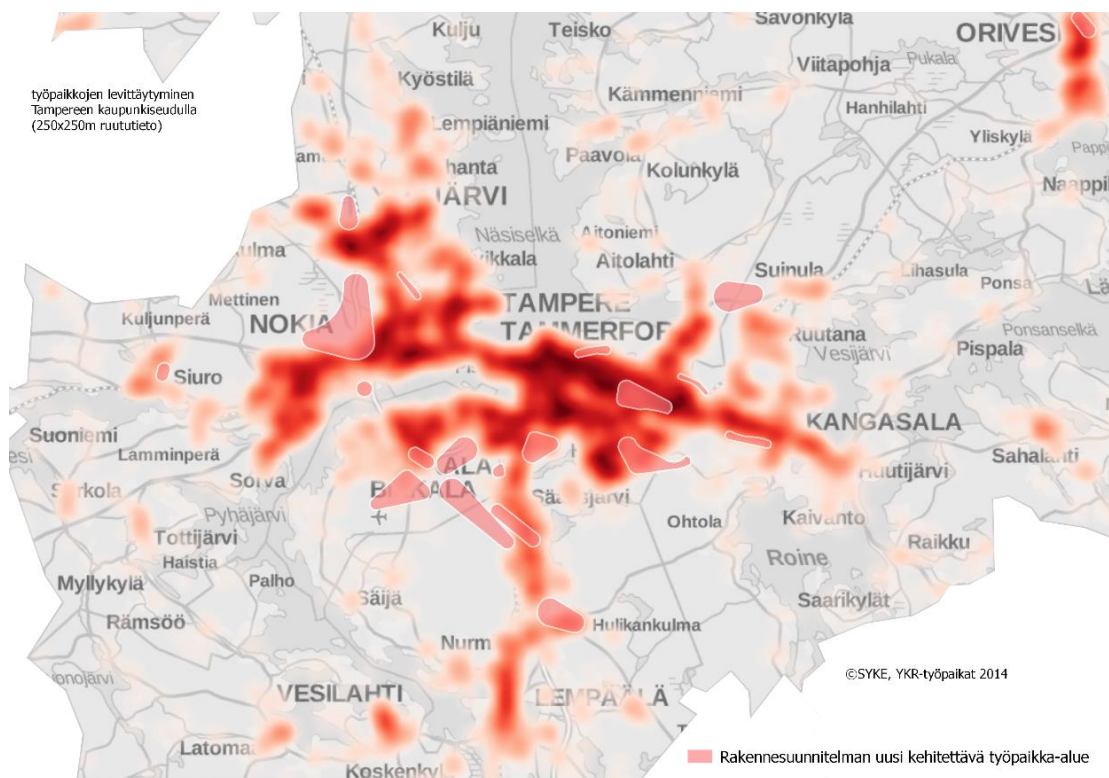
Kuva 3. Tampereen kaupunkiseudun keskusta-alueet YKR- määrittelyn perusteella (2010).

Tampereen kaupunkiseudun työpaikat painottuvat vahvasti Tampereen keskusta–Tays–Hervanta -akselille, jos tarkastellaan koko seudun työpaikkoja kokonaisuutena. Taysin työpaikkojen lukumäärä (5 008 kpl) on suurin yksittäinen työpaikka-alue Tampereen kaupunki-

seudulla. Maantieteellisesti tarkasteltuna seudun työpaikat sijaitsevat vahvasti keskustaa-jama-alueella. (kuvat 4 ja 5) Seudun rakennesuunnitelmassa osoitetut uudet työpaikka-alueet tulevat laajentamaan työpaikkojen alueellista levittäytymistä etelän suuntaan, var-sinkin lentokentän läheisyyteen sekä Kolmenkulman alueelle länteen.



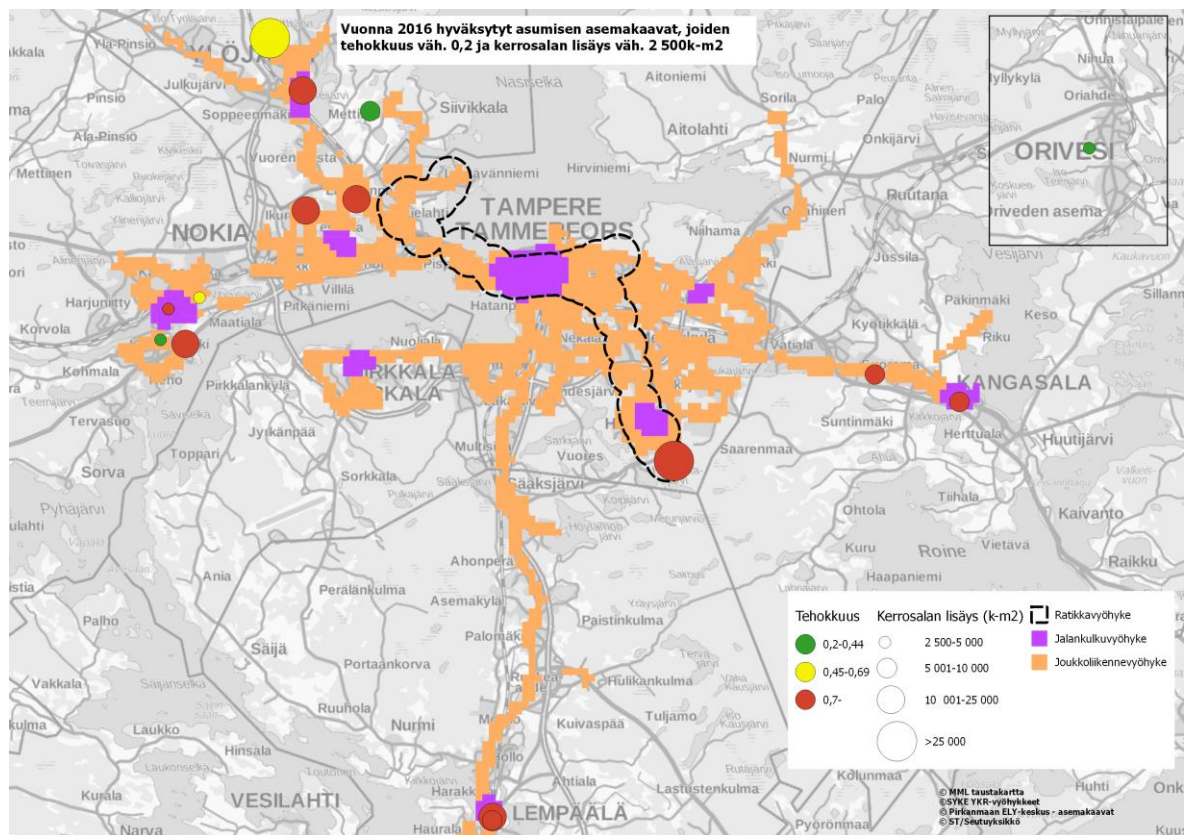
Kuva 4. Työpaikkojen painopisteet Tampereen kaupunkiseudulla visualisoituna (YKR työpaikat 2014)



Kuva 5. Työpaikkojen levittyneisyys Tampereen kaupunkiseudulla (2014)

Kaupunkiseudulla hyväksyttiin asumiselle merkittäviä asemakaavoja yhteensä 15 kpl vuonna 2016. Kaavat sijaitsevat vahvasti joko joukkoliikennevyöhykkeellä tai jalankulkuvyöhykkeellä. Ratikkavyöhykkeelle sijoittuu Hervantajärven asemakaava, joka on tehokkuuden ja

kerrosalan lisäyksen osalta yksi suurimpia asumisen asemakaavoja seudulla vuonna 2016. Seudun hyväksytyistä asemakaavoista suurin osa on tehokkaita asemakaavoja, keskitehokasta sekä väljää kaavoitusta on huomattavasti vähemmän. (kuva 6)



Kuva 6. Hyväksytyt asumisen asemakaavat vuonna 2016, joissa tehokkuus väh. 0,2 ja kerrosalan lisäys väh. 2 500 kem².

Seudulla valmistuneista asunnoista 57 % sijoittui YKR:n mukaisille kävelyn ja joukkoliikenteen vyöhykkeille vuonna 2016. Vastaava luku vuonna 2015 oli 43,5 %. Kangasalla, Nokialla ja Tampereella on ylitetty seudun keskiarvo asuntojen sijoittumisessa kävely- ja joukkoliikennevyöhykkeelle. (taulukko 3)

Taulukko 3. Vuonna 2016 valmistuneiden asuntojen sijoittuminen ykr-vyöhykkeille (huomioitu kävely- ja joukkoliikennevyöhykkeet). Lähteet: SYKE, kunnat.

Valmistuneet asunnot talotyypeittäin kävely- ja joukkoliikennevyöhykkeellä 2016					
	Pientaloasunnot	Rivitaloasunnot	Kerrostaloasunnot	Yht	% kunnan asuntotuotannosta
Kangasala	15	33	310	358	76
Lempäälä	15	0	0	15	16
Nokia	6	11	78	95	65
Orivesi	Ei ykr:n mukaisia kävely/jkl vyöhykkeitä				
Pirkkala	2	8	62	72	55
Tampere	33	27	1134	1194	58
Vesilähti	Ei ykr:n mukaisia kävely/jkl vyöhykkeitä				
Ylöjärvi	6	10	0	16	11
Kaupunkiseutu	77	89	1584	1750	57

Kulkumuotojakauman kehittämisestä saadaan seuraavan kerran seurantatietoa keväällä 2018 vuonna 2016 toteutetusta valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta. Käyttäjämäärien seuranta osoittaa, että pyöräilyn käyttäjämäärät notkahtivat vuonna 2016 Tampereella 9 %. Joukkoliikenteen käyttäjämäärä kasvoi koko kaupunkiseudulla noin 6,9 % vuonna 2016. Tampereen seudun maanteillä ajoneuvoliikenteen kokonaisliikennesuorite nousi vuonna 2016 aikaisempien vuosien tavoin noin 1,8 %. Suurinta kasvu oli Paasikiventiellä, jossa vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne lisääntyi Rantatunnelin avautumisen seurauksena noin 5,8 %. Tampereen kaupunki on seurannut keskustan sisääntuloväylien ja kehän liikennemäärän kehitystä. Kaupunkiseudun ydinalueella liikennesuorite on kasvanut 2,7 % vuodesta 2015 vuoteen 2016.

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on 8.11.2016 myöntänyt infra-avustuksia MAL-sopimuseuodulle vuosille 2016–2019. Avustussumma on yhteensä 46 miljoonaa euroa, josta Tampereen kaupunkiseudulle kohdistuu 5 250 000 euroa. MAL-sopimuksen mukaisesti painopiste infra-avustuksissa on täydennysrakentamisessa. Tampereen kaupunkiseudulla avustus kohdistuu taulukon 4 mukaisesti yhteensä viiteen kohteeseen, joista Hervantajärvi on ainoa uusi alue. Avustusta haki myös Ylöjärvi kolmeen kohteeseen. Asukaslukuun suhteutettuna ARA:n infra-avustus kohdentuu Tampereen kaupunkiseutua selvästi enemmän pääkaupunkiseudun kaupunkeihin sekä Nurmijärven ja Tuusulan kuntiin.

Taulukko 4. ARA:n myöntämät infra-avustukset 2016–2019 Tampereen kaupunkiseudulle

Kunta	Alue	Rakenne	Myönnetty avustus
Lempäälä	keskusta	kadut, puistot, täydennysrak.	900 000 €
Pirkkala	Solja	kadut, puistot, täydennysrak.	1 200 000 €
Tampere	Hervantajärvi	kadut, puistot, uusi alue	2 000 000 €
	Haukiluoma	kadut, puistot, täydennysrak.	450 000 €
	Tohloppi	kadut, puistot, täydennysrak.	700 000 €
Yhteensä			5 250 000 €

- Asemanseutuja vahvistetaan asumisen, liikkumisen ja palveluiden keskittymänä. Tampereen asemakeskuksen yleissuunnitelma valmistuu ja sen toteutuksesta sovitaan yhteistyössä valtion ja Tampereen kaupungin kesken. Lempäälän ja Nokian keskustoja sekä Tampereen Tesomaa vahvistetaan asemanseutuina asemakaavoin ja rakennushankkein.

Alustavia seuranta-kohteita:

- Tampereen asemakeskuksen edistyminen
- Lempäälän ja Nokian keskustojen asemakaavoituksen edistyminen
- Tesoman asemakaavoituksen ja seisakesuunnittelun edistyminen

Toteutus: Lempäälän keskustan ja aseman maankäyttöä ohjaavan ydinkeskustakortteleiden asemakaava hyväksyttiin vuonna 2016 ja mm. nykyisen liityntäpysäköintialueen kohdan eli asemakorttelin asemakaavoitus on käynnistymässä vuonna 2017. Nokian keskustan kehittämishanke on edennyt vuonna 2015 toteutetun arkkitehtikilpailun pohjalta. Aseman ympäristössä on tutkittu matkakeskuksen sijaintia ja liityntäpysäköinnin lisäämisen edellytyksiä. Tesoman asemakaava eteni luonnosvaiheeseen vuonna 2016. Asemakaavan taustaselvityksenä käynnistettiin lisäraiteen aluevaraussuunnitelma välille Tesoma-Lielähti.

13. Autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä lisätään. Kunnat ja valtio sopivat liityntäpysäköinnin toteutuskustannusten jakoperiaatteista.

Alustavia seurantakohteita:

- *Liityntäpysäköintipaikkojen toteutuksen periaatteet*
- *Liityntäpysäköintialueiden ja -paikkojen määrä*
- *Liityntäpysäköinnin käyttäjämäärät*

Toteutus: Pirkanmaan liiton vetämä liityntäpysäköintiryhmä on valmistellut liityntäpysäköintipaikkojen toteutuskustannusten jakoperiaatteiden muodostamista syksyllä 2016. Selvitys käynnistetään 2017. MAL-hankkeena on tarkoitus toteuttaa autojen liityntäpysäköintialueet Tampereella Niihamankadulle, Lempäälässä Sääksjärvelle ja Orivedellä vt:n 9 rampille toteutettavan bussipysäkin yhteyteen. Liityntäpysäköintialueiden rakennussuunnittelu on käynnistetty syksyllä 2016. Pyöräpysäköintiä on raitiotiehankeessa suunniteltu kaikille raitiotiepysäkeille. Lisäksi MAL-hankkeena toteutetaan pyöräpysäköintiä bussipysäkeille vuonna 2018. Pyöräpysäköinnin suunnittelu käynnistetään 2017.

14. Osapuolet selvittävät yhteistyönä, miten sekä Tampereen tavaraliikenteen ratapihaa rata-verkon merkittävänä solmupisteenä että alueeseen kytkeytyvää maankäyttöä (ottaen huomioon mahdolliset vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvat vaara- ja haittatekijät) voidaan kehittää yhteiskunnan kokonaisedun kannalta parhaalla tavalla.

Alustavia seurantakohteita:

- *Selvitystyön eteneminen*

Toteutus: Selvitys ei ole käynnistynyt. Tampereen kaupunki käynnistää selvitystyön 2017 kutsumalla eri osapuolet koolle työn tavoitteiden määrittelemiseksi.

15. Kaupunkiseudulle laaditaan viherrakenteen yleissuunnitelma, joka kattaa virkistysalue- ja ekologiset verkostot. Yleissuunnitelman tarkoituksena on selkeyttää luonnonsuojelulain poikkeamispäätösten käsittelyä alueilla, missä poikkeamilla on merkitystä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen, täydennysrakentamisen tai toimivan liikennejärjestelmän näkökulmasta. Luonnonsuojelulain mukaisten poikkeamisedellytysten täyttyessä tullaan pilotoimaan kompensatiomenettelyjä, joilla voidaan turvata priorisoituja luonnonarvoja muuttuvassa ympäristössä.

Alustavia seurantakohteita:

- *Viherrakenteen yleissuunnitelman laadinnan edistyminen*

Toteutus: Viherrakenteen yleissuunnitelman laatiminen aloitetaan syksyllä 2017.

4. Sujuva arki

4.1. Monipuolinen asuntotuotanto ja asunnottomuuden ennaltaehkäisy

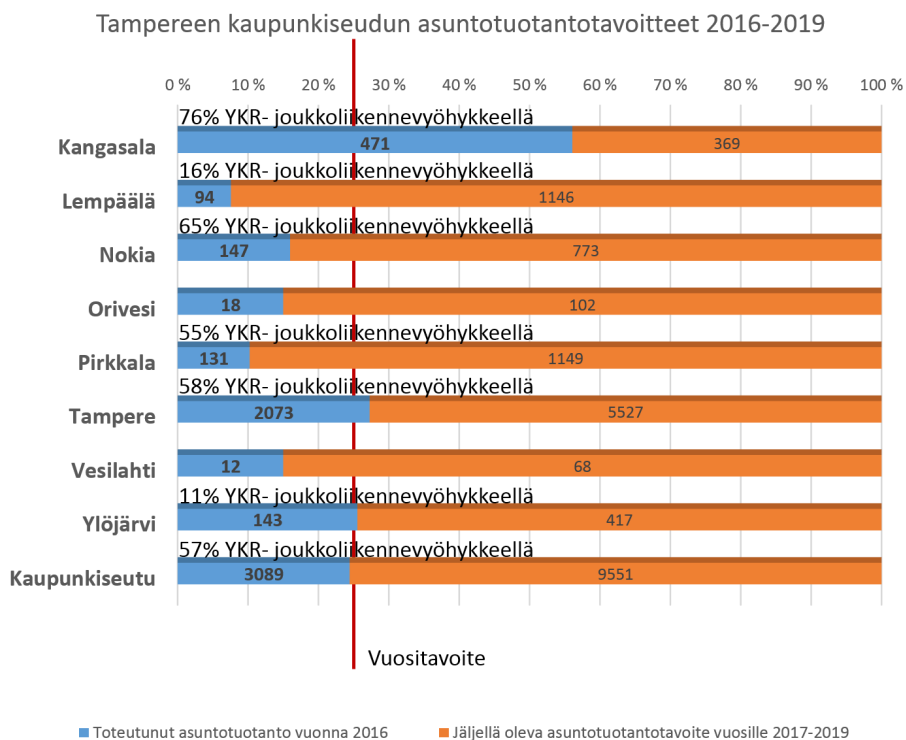
Tavoite: Kunnat varmistavat asuntotuotantotavoitteiden toteutumisen asemakaavoituksella ja tontinluovutuksella. Kokonaisasuntotuotantotavoite on keskimäärin 3 160 asuntoa vuodessa. Siitä asumiskustannuksiltaan kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuus on 25 %, sisältäen sekä ARA-rahoituksella toteutettavan että kuntien oman, ARA-vuokratasoa vastaavan, vapaarahoitteisen vuokra-asuntotuotannon. Tuotantotavoitteet jakautuvat yhteisvastuullisesti liitetaulukon mukaisesti (% ja abs.-määrät/tontit). Asunnottomuutta ehkäistään valtion ja kuntien yhteisin toimenpitein.

16. Kunnat edistävät asuntotuotannon ja asuinympäristöjen monipuolisuutta kehittämällä kaavoitusta ja tontinluovutusta kumppanuuksin, kokeilu- ja kilpailuin sekä vahvistamalla rakentamisen laadunohjausta.

Alustavia seuranta-kohteita:

- Valmistuneet asunnot kaupunkiseudulla ja kunnittain
- Kaavoituksen ja tontinluovutuksen kehittäminen, esimerkkejä
- Luovutuskelpoiset tontit (AP kpl, AR k-m2, AK k-m2)

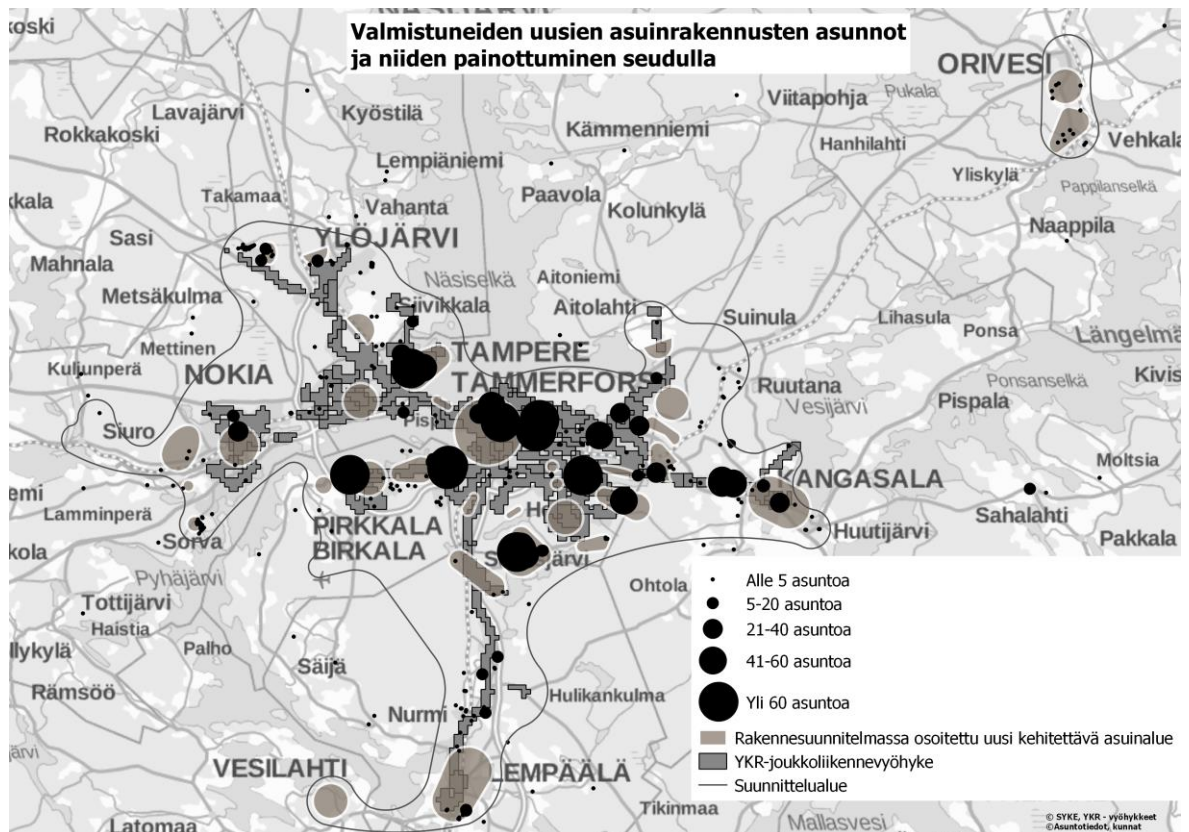
Toteutus: Kaupunkiseudulla valmistui vuonna 2016 n. 3 100 asuntoa, mikä vastaa seudun vuosittaista MAL-sopimuksen tavoitetta. Tampere ja Ylöjärvi saavuttivat vuosittaiset asuntotuotantotavoitteet MAL-sopimuksen osalta, ja Kangasala ylitti ne reilusti. Muiden kehyskuntien osalta asuntotuotantovolyyymi oli maltillisempaa. (kuva 7)



Kuva 7. Tampereen kaupunkiseudun kuntien toteutunut asuntotuotanto vuonna 2016 ja MAL3-sopimuskauden jäljellä oleva asuntotuotantotavoite 2017–2019

Vuonna 2016 valmistuneet asuinrakennukset sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Asuntotuotannon painopisteet sijoittuvat aikaisempien vuosien tapaan Tampereella Vuoreksen alueelle, keskusta-alueelle, Tampereen itäosaan sekä Lielahden alueelle. Kehyskuntien osalta selkeät painopisteet rakentamiselle ovat Pirkkalan keskusta, Sääksjärven alue sekä Kangasalan nauhataajama. (kuva 8)

Vuonna 2016 seudun koko asuntotuotannosta 57 % sijoittui SYKE:n YKR-joukkoliikennevyöhykkeelle. Vastaava luku viime vuonna oli Tampereen kaupunkiseudulla 43,5 % ja vuonna 2014 52,6 %. Suhteellisen alhaiseen lukemaan vaikuttaa rajauksen kapeus: mm. Tampereen osalta Vuores ei kuulu vielä tähän määritelmään.



Kuva 8. Vuonna 2016 valmistuneiden uusien asuinrakennusten asunnot ja painottuminen seudulla.

Kaavoitusta on pyritty kehittämään kaikissa kunnissa siten, että kaavoitus kohdistuu kunnan omistamalle maalle. Tontinluovutuksen kehittäminen on painottunut Tampereelle, jossa on kokeiltu useilta eri keinoja. Tontinluovutuskilpailuissa hankkeet etenevät yleensä kumppanuuskaavoituksena. Vuonna 2016 järjestettiin Linnainmaalla korttelikilpailu, jossa teemana oli kohtuuhintaisuus ja pientalomainen kaupunkiasuminen, Tesoman Taimistolla keskitehokkaan asuntorakentamisen korttelikilpailu, Tesoman elinkaarikorttelin tontinluovutuskilpailu ja Hervannan pohjoisakselin suunnittelu- ja kortteleiden luovutuskilpailu. Hiedanrannan kaupunginosasta järjestettiin kansainvälinen arkkitehtikilpailu ja Käräjätörmen monisukupolvisen yhteisökylän kehittämisestä SAFA-arkkitehtikilpailu. Muita tontinluovutuksen kehittämiskeinoja ovat olleet vaatimus kehittämiskumppanuudesta tontinluovutusehtona, tontinluovutuksen laaturyhmätyöskentely, lukuisat kehittämishankkeet (mm. Talopaletti: Ratkaisumalleja urbaaniin pientaloasumiseen, Ikäystävällinen Hervannan

palvelualue, Omannäköistä asumista, kehitysvammaisten henkilöiden uudennlaisia asumisratkaisuja), Ranta-Tampellan aloituskorttelin tontinluovutuskilpailun jälkeinen arkkitehtikiipailun järjestämisvelvoite sekä pienten omakotitalojen tonttien kaavoitus, jota on toteutettu Tampereen lisäksi myös Kangasalan keskustassa.

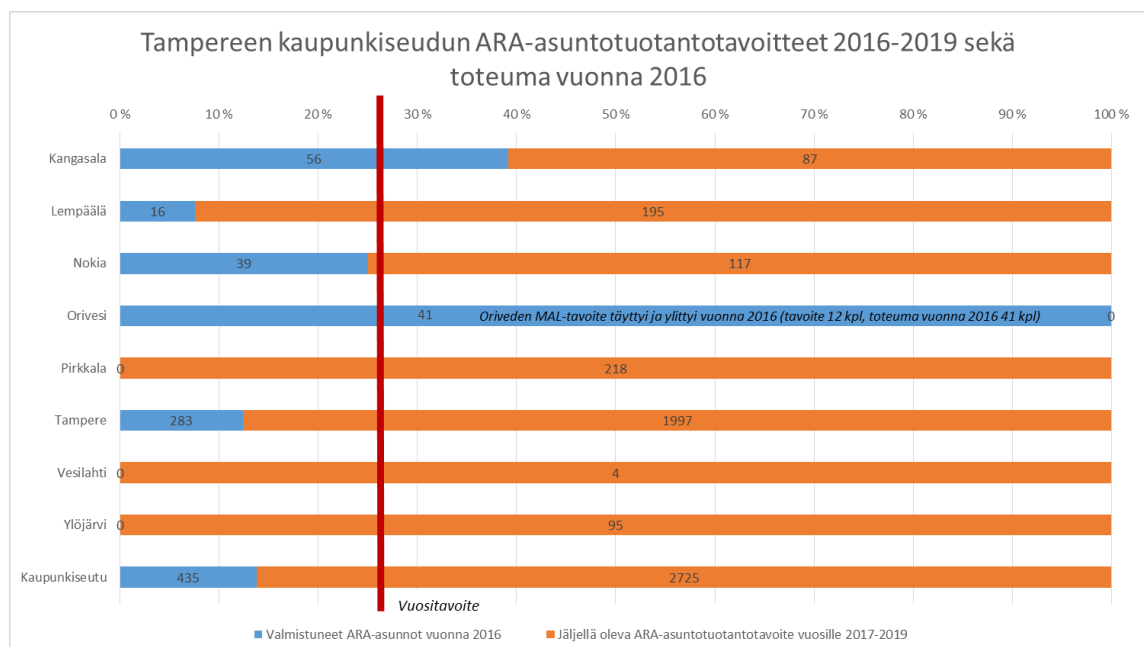
17. Kunnat asemakaavoittavat ja luovuttavat tavoitetta vastaavasti tontit useille eri toimijoille ARA-tonttihinnalla. Kunnat luovat asemakaavoituksellaan ja tontinluovutuksellaan edellytyksiä myös vapaarahoitteiselle vuokra-asuntotuotannolle.

Alustavia seuranta-kohteita:

- ARA-tuotannon varmistaminen kuntien tontinluovutuksessa, tonttitarjonnan riittävyys
- Valmistuneet asunnot hallintamuodoittain

Toteutus: Tampere on käynnistänyt tontinluovutusohjelman laadinnan kaikelle asuntorakentamiselle kohtuuhintainen vuokra-asuntotuotanto mukaan lukien. Kehyskunnissa tontinluovutusohjelmien laatiminen on tarkoitus käynnistää vuonna 2017. Tampere kohdentaa julkisessa tontinluovutuksessaan tontteja ARA-tuotannolle. Tampereella tontinluovutuskiipailuja kohdennetaan erityisryhmien asumiselle ja palvelukortteleille sekä kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle. Kaupunkikonserniin kuuluvien vuokra-asuntoyhteisöjen täydennysrakentamisasemakaavamuutoksia on laadittavana jatkuvasti. Tampere on myös osallistunut asunto-osuuskuntaselvityksen laadintaan. Seudun tonttipäivä on toteutettu vuodesta 2015 alkaen vuosittain ja tapahtumaa hyödynnetään yhteisessä markkinoinnissa. Kangasala on lähestynyt yleishyödyllisiä rakennuttajia ja esitellyt kunnan tontteja.

Ara-asuntotuotantotavoitteet saavutettiin Kangasalla ja Nokialla ja ylitettiin reilusti Orivedellä. Muiden kuntien ja koko seudun osalta yhteiset tavoitteet alittuivat selvästi. (kuva 9)



Kuva 9. Tampereen kaupunkiseudun kuntien toteutunut ARA-asuntotuotanto vuonna 2016 ja MAL3-sopimuskauden jäljellä oleva ARA-asuntotuotantotavoite 2017–2019.

18. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat, asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille valtion kiinteistöstrategian mukaisia periaatteita noudattaen.

Alustavia seurantakohteita:

- Valtion kohtuuhintaan kunnille luovuttamat alueet ja niiden suunniteltu maankäyttö

Toteutus: Valtio ei ole luovuttanut kunnille maa-alueita vuonna 2016.

19. Käynnistettävällä välivuokrauksella hankitaan olemassa olevasta asuntokannasta kiireellisimmässä asunnon tarpeessa oleville vuokra-asuntoja, jotka täydentävät ARA-asuntojen tarjontaa. Menettelyssä yksityinen vuokranantaja saa vuokran välivuokraajataholta, joka perii vuokran vuokralaiselta. Välivuokraustoimintaa hoitava taho voi olla esimerkiksi kunta-omisteinen vuokra-asuntoyhteisö. Tampereen kaupunkiseutu varautuu liittymään mukaan Helsingin seudulla käynnistettävään vastaavanlaiseen toimintaan.

Alustavia seurantakohteita:

- Välivuokrausmenettelyn eteneminen kunnissa/seudullisesti
- Valtion osallistuminen välivuokrauksen kustannuksiin

Toteutus: Tampereen kaupunki ja Y-Säätiö ovat yhdessä ympäristöministeriön kanssa neuvotelleet yhteisestä pilottihankkeesta, jonka tarkoituksena on saada lisää yksityisessä omistuksessa olevia vuokra-asuntoja asunnottomille henkilöille Tampereella uudentyppisellä välivuokraukseen perustuvalla yhteistyömallilla. Kohtuuhintaisista pienasunnoista on pulaa ja pilottihankkeen tavoitteena on kehittää toimiva ja yksityisille asuntojen omistajille taloudellisesti turvallinen välivuokrausmalli asuntojen saamiseksi vuokra-asuntokäyttöön. Yhteistyösopimus on tehty ajalle 1.1.2017–31.12.2018 ja sen aikana on tavoitteena on vuokrata 30 pienasuntoa eri puolilta Tamperetta.

20. Tampereen kaupunki ja valtio laativat asunnottomuuden ennaltaehkäisyä koskevan sopimuksen, jossa käsitellään myös maahanmuuttajien asumista.

Alustavia seurantakohteita:

- Sopimuksen valmistelun ja toteutuksen eteneminen

Toteutus: Tampereen kaupunki ja valtio ovat laatineet asunnottomuuden ennaltaehkäisyä koskevan Aune-sopimuksen vuoden 2016 aikana ja sopimus on allekirjoitusvaiheessa keväällä 2017. Sopimuksella pyritään saamaan asuntoja kiertoon erilaisilla prosesseilla olevasta asuntokannasta ja uustuotannosta, välivuokrauksella ja sosiaalisen vuokra-asumisen prosessin kautta. Tampereen kaupunki, Tampereen Vuokralosäätiö (VTS), Tampereen Vuokra-Asunnot Oy (TVA) ja Kotilinnasäätiö ovat tehneet yhteistyölinjauksen sosiaalisen vuokra-asumisen prosessista, jonka tarkoituksena on asuttaa erityistä tukea asunnon saamisessa ja asumisessa tarvitsevia henkilöitä. VTS, TVA ja Kotilinnasäätiö tarjoavat prosessin käyttöön yhteensä enintään 200 asuntoa yhteistyökaudella 1.12.2016–31.12.2018. Yhteistyön osapuolten vastuista ja velvoitteista on laadittu yksityiskohtainen vastuunjakotaulukko. Tampereen kaupungin vastuulla on lähinnä asiakasohjaus, asumisen tuen palvelu, kolmen kuukauden vuokravakuuden myöntäminen sekä asumishäiriöistä aiheutuvien kulujen korvaaminen. Kaupunki on yhteistyölinjauksessa rajannut korvausvastuunsa yhteistyökaudella enintään 150 000 euroon.

4.2. Palvelujen saavutettavuus

Tavoite: Palvelujen saavutettavuutta parannetaan niiden kokoamisella keskustoihin, aluekeskuksiin ja lähipalvelukeskuksiin sekä kehittämällä joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kaupallisten ja julkisten palvelujen käytössä. Palveluverkkotyössä huomioidaan digitaaliset liikkumispalvelut ja matkaketjut sekä sähköinen asiointi.

21. Sopijaosapuolet kehittävät keskustojen ja keskusten kävely- ja pyöräilyolosuhteita ja jatkavat pyöräilyn seudullisten pääreittien laadun parantamista.

Alustavia seurantakohteita:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrät
- Kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2030 kärkitoimenpiteiden eteneminen

Toteutus: Pyöräilyn käyttäjämäärät notkahtivat vuonna 2016 Tampereella 9 % edelliseen vuoteen verrattuna pitkän nousujohteisen jakson jälkeen. Vuonna 2016 oli käynnissä lukuisia pyöräreittien järjestelyihin vaikuttaneita rakennuskohteita, jotka vähensivät pyöräilyn houkuttelevuutta ja vaikuttivat pyöräilijöiden reitinvalintaan.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman toteuttaminen ja seuranta ovat edenneet tavoitteiden mukaisesti. Seudullisten pyöräilyn pääreittien laatutavoitteet on määriteltä 2016 ja Tampereelta Lempäälään, Nokialle ja Ylöjärvelle kulkevien seudullisten pääreittien tarveselvitys on valmistunut joulukuussa 2016. Reittien parantaminen toteutetaan MAL-hankkeena vuosina 2018–2019. Tampere ja Kangasala jatkoivat pyöräilyn pääreittien parantamista toteuttamalla Kangasalle ns. santaradan osuuden ja Tampereelle Hatanpään valtatie viimeisen osuuden eroteltua jalkakäytävää ja pyörätietä.

Kävelyn ja pyöräilyn seurannasta julkaistaan seudullinen katsaus keväällä 2017. Taustaineistoksi on kunnissa toteutettu kävelijöiden ja pyöräilijöiden laskennat kesäkuussa 2015 ja 2016 sekä seudullisesti koululaiskysely 2015, talvikunnossapitokysely 2016 ja tyytyväisyyskysely 2016.

Orivedelle laadittiin kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma vuonna 2016.

22. Kunnat sopivat pysäköintiä koskevista seudullisista periaatteista. Periaatteiden muodostamisessa huomioidaan pysäköinnin erilaiset tarpeet yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä sekä pysäköintiperiaatteiden vaikutukset liikkumisvalintoihin ja täydennysrakentamiseen. Pyöräpysäköintiä edistetään sisällyttämällä pysäköintinormi kuntien rakennusjärjestyksiin.

Alustavia seurantakohteita:

- Seudullisten pysäköintiperiaatteiden muodostaminen
- Pyöräpysäköintinormin sisällyttäminen kuntien rakennusjärjestyksiin

Toteutus: Tampereella hyväksyttiin 2016 pysäköintipolitiikka, jota voidaan pitää lähtökohdana seudullisten pysäköintiperiaatteiden muodostamisessa. Seudullinen työ käynnistyy myöhemmin MAL-sopimuskaudella. Pyöräpysäköintinormi on sisällytynyt Tampereen ja Kangasalan rakennusjärjestyksiin. Seudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisryhmä laati 2015 suosituksen pyöräpysäköintinormista. Suositus on huomioitu Ylöjärvellä rakennusjärjestyksen

luonnoksessa ja tullaan huomioimaan myös muissa kunnissa rakennusjärjestyksiä päivitetäessä.

23. Sopijaosapuolet edistävät uusien käyttövoimien käyttöönottoa liikenteessä.

Alustavia seurantakohteita:

- *Sähköautojen julkisten latauspisteiden määrä*
- *Sähköbussien määrä kaupunkiseudun joukkoliikenteessä*

Toteutus: Tampereelle valmistui vuonna 2015 suunnitelma julkisista sähkölatauspisteistä. Vuonna 2016 latauspisteitä on toteutettu Tampereelle noin 32. Vuoden 2017 aikana pyritään laajentamaan Tampereen suunnitelma koko kaupunkiseudulle.

Tampereen seudun joukkoliikenne otti joulukuussa 2016 käyttöön neljä sähköbussia ja yhden pikalatausaseman Pyyntikintorilla. Sähköbussit liikennöivät linjalla 2.

24. Digitalisaation ja kokeilujen avulla parannetaan liikkumispalveluita mm. hyödyntämällä monipuolisesti yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia, edistämällä sähköpyörien, yhteiskäyttöautojen ja muiden yhteisöllisten ratkaisujen käyttöä sekä kehittämällä ”palvelut pyörille” -kokeiluja ja sähköisiä asiointipalveluja.

Alustavia seurantakohteita:

- *Pirkanmaan henkilökuljetuksia koskevan toimintamallin (PIHKA) pilotointi ja mahdolliset innovatiiviset hankinnat*
- *Työpäivän aikaisten kutsupohjaisten liikkumispalveluiden kehittäminen*
- *Kuntien sähköisten asiointipalvelujen kehittyminen*

Toteutus: Useat toimijat valmistautuivat käynnistämään Pirkanmaan henkilökuljetuksia koskevan toimintamallin pilotin vuonna 2017. Pilotista on kuitenkin päätetty luopua, koska KELA ei liittynyt mukaan kokeiluun ja ilman KELAn korvaamia kuljetuksia kokeilun toteuttamista ei pidetty järkevänä.

25. Kaupunkiseudulla toteutetaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä edistäviä toimia. Sopijaosapuolet edistävät yhteiskäyttöisen tunnistepohjaisen lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönottoa.

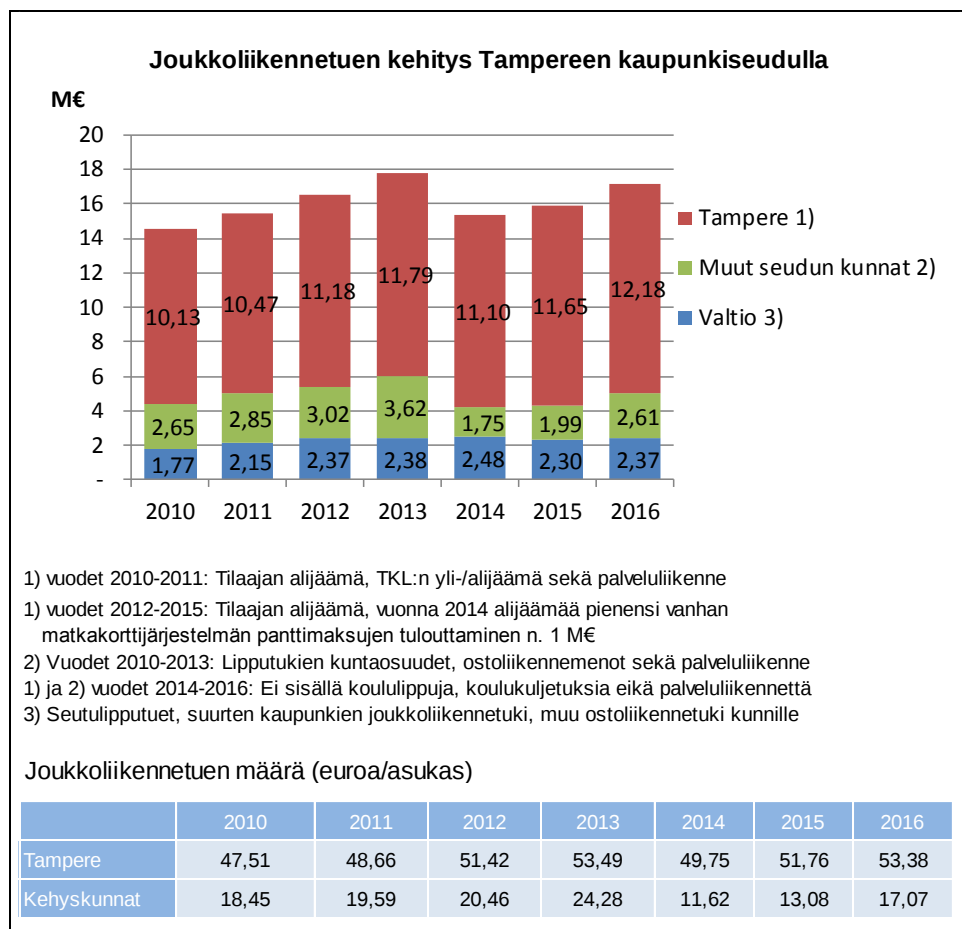
Alustavia seurantakohteita:

- *Kaupunkiseudun joukkoliikenteen matkustajamäärän kehitys*
- *Kaupunkiseudun joukkoliikennetuen kehitys*
- *Yhteiskäyttöisen lippu- ja maksujärjestelmän kehittyminen*
- *VR+seutulipun käyttäjämäärät*
- *Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja kilpailukykyyn parantamisen toimenpiteet*

Toteutus: Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenne siirtyi 6.6.2016 koko kaupunkiseudun kattavaan yhtenäiseen vyöhykepohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään. Vyöhykejärjestelmän myötä joukkoliikenteen asiakashinnat laskivat kehyskunnissa merkittävästi kaikissa matka- ja asiakasryhmissä ja koko seudulla lasten ikäryhmä nostettiin 16-vuotiaisiin. Yhtenäisten alennus- ja ikäryhmien käyttöönotto laski noin 70 000 seudun asukkaan lipunhintoja. Samassa yhteydessä Ylöjärven liikennepalvelut aloittivat Nysse-liikenteen.

Koko kaupunkiseudun yhteisen vyöhykemaksujärjestelmän käyttöönoton tavoitteena oli kasvattaa ja helpottaa joukkoliikenteen käyttöä seudulla. Joukkoliikenteen matkustajamäärät olivatkin uudistuksen jälkeen syksyllä 2016 noin 7 % suurempia kuin vuotta aikaisemmin. Kasvua on ollut sekä Tampereen kantakaupungissa että erityisesti edullisemman hinnoittelun johdosta kehyskunnissa. Ylöjärvellä matkustajamäärät kasvoivat noin 15 % aikaisempaan järjestämistapaan verrattuna. Kaupunkiseudulla tehtiin vuonna 2016 noin 2,4 miljoonaa joukkoliikennematkaa aikaisempaa vuotta enemmän. Uuden järjestelmän käyttöönotto sujui myös teknisesti hyvin.

Tampereen seudun joukkoliikenne käynnisti vuoden 2016 lopulla uuden tunnistepohjaisen lippu- ja maksujärjestelmän määrittelytyön. Kevään 2017 aikana tehdään suunnitelma tunnistepohjaisen järjestelmän toteutuksesta.



Lähde: Tampereen seudun joukkoliikenne

Kuva 10. Joukkoliikennetuen kehitys Tampereen kaupunkiseudulla 2010–2016.

Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmäuudistuksen myötä 6.6.2016 alkaen otettiin käyttöön henkilökohtainen yhdistelmälippu Nysse+VR, joka korvasi aiemman Seutu+VR -lipun. Nysse+VR -lippu sisältää Nysse-bussien matkat joko vyöhykkeillä A–C tai A–E sekä junalipun joko välillä Tampere–Lempäälä, Tampere–Nokia tai Tampere–Orivesi. Lippu on voimassa 30 päivää. Nysse-lippu ladataan Tampereen matkakortille ja junamatkojen osalta lippuna toimii paperinen VR:n kausilippu. Lippuja myydään sekä joukkoliikenteen asiakaspalvelussa että Tampereen rautatieasemalla kotikunnasta riippumatta kaikille halukkaille.

Uudella lipputuotteella tehtiin yhteensä noin 20.000 matkaa 6.6.–31.12.2016. Käyttäjämäärä on samalla tasolla kuin aikaisemman Seutu+VR -lipun käyttö.

26. Valtio mahdollistaa lähijunaliikenteen kokeiluja Lempäälän ja Nokian suunnilla. Oriveden suunnan joukkoliikennetarkastus tarkastellaan kaupunkiseudun ja liikenneviraston yhteisen suunnitelman (2015–2016) tulosten pohjalta. Ratkaisussa huomioidaan raideliikenne, vt 9 kehittämistarpeet ja mahdollisuudet sekä liikkumisen kehittyvät palvelut.

Alustavia seurantakohteita:

- Junatarjonta Tampereen kaupunkiseudulla
- Junamatkojen määrä Tampereen kaupunkiseudulla
- Oriveden joukkoliikennepalvelujen kehitys

Toteutus: Junatarjonta Tampereen kaupunkiseudun alueella on vaihdellut vuoden 2016 aikana merkittävästi VR:n ja LVM:n päätösten seurauksena. VR järjesteli uudelleen markkinaehtoista liikennettä Tampere–Helsinki välillä kesäkuussa 2016. Lempäälässä junatarjonta lisääntyi 6+6 vuorosta 11+9 vuoroon suuntaansa arkiliikenteessä. Joulukuussa 2016 junatarjontaa lisättiin veloiteliikenteenä varhaisen aamun ja myöhäisillan liikenteeseen yhteensä kahdella vuoroparilla suuntaansa. Työmatkaliikenteessä heikennykseksi koettiin Helsingistä klo 16:06 lähtevältä junalta poistettu pysähtyminen Lempäälässä. Lempäälässä junatarjonta on 11.12.2016 jälkeen noin yksi juna tunnissa ja työmatkaliikenteen tärkeimpiin aikoihin kaksi junaa tunnissa.

Nokian kautta kulkevan Tampere-Pori -liikenteen junatarjontaa lisättiin joulukuussa 2016 yhdellä veloiteliikennevuoroparilla seitsemästä kahdeksaan vuoropariin arkipäivisin. Nokialla pysähtyy juna noin kahden tunnin välein.

Oriveden suunnan kiskobussiliikenne muutettiin maaliskuussa 2016 ostoliikenteestä veloiteliikenteeksi ja junatarjonta vähennettiin kolmesta kahteen junapariin vuorokaudessa. Junaliikenteen jatkuvuuden turvaamiseksi kunnat rahoittivat joitakin korvaavia vuoroja kesäkuusta joulukuuhun, jolloin junatarjonta palautettiin jälleen kolmeen junapariin vuorokaudessa. Kiskobussiliikenne jatkuu veloiteliikenteenä joulukuuhun 2017 asti.

Valtatielle 9 välillä Tampere-Orivesi laadittiin vuoden 2016 aikana kehityskäytäväselvitys, jossa huomioitiin myös joukkoliikenteen kehittäminen. Selvityksen perusteella joukkoliikennetarkastuksella ei ole merkittävästi vaikutusta valtatiekehittämisen tarpeisiin. Käyttäjärhymanalyysit osoittivat, että Tampere–Orivesi-välillä kulkevien käyttäjien liikkumiseen vaikuttamalla voidaan vain marginaalisesti parantaa tilannetta erityisesti ongelmallisimmalla jaksolla Alasjärven ja Aitovuoren välillä. Tämä johtuu siitä, että em. kohdan liikenne koostuu valtaosin muusta kuin Orivedeltä lähtevistä tai sinne suuntautuvista matkoista, minkä lisäksi muilla kulkutavoilla on hyvin haastavaa tarjota toimivia matkaketjuja, jotka aidosti kilpailisivat palvelutasossa henkilöauton kanssa. Oriveden joukkoliikenteessä suurin osa bussivuoroista jatkuu siirtymäajan liikenteenä vuoden 2017 loppuun asti.

Keväällä 2016 valmistui lähijunaliikenteen kehittämisestä selvitys uusien asemien toteuttedellytyksistä ja liikenteen suunnittelusta. Selvityksessä tarkasteltiin Tesoman, Sääksjärven ja Ruutanen uusien asemien sekä Lempäälän nykyisen aseman parantamisen tekniset toteutusvaihtoehdot ja investointikustannukset sekä käyttäjäpotentiaali. Selvityksen perus-

teella junaliikenteen kehittämiseen löytyy asemanseuduilta todellista potentiaalia, mutta lähijunaliikenteen toteuttaminen Tampereelta kehyskuntiin nykyisen junaliikenteen väleissä todettiin tehottomaksi. Vuoden 2017 aikana pyritään jatkamaan junaliikenteen suunnittelua selvityksen jatkotoimenpide-ehdotuksen mukaisesti pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen integroituna Riihimäeltä Tampereen kautta Nokialle. Suunnittelu tehdään Liikenneviraston Riihimäki–Tampere -tarveselvityksen rinnalla ja LVM:ssä jatkettaviin junaliikenteen kilpailun avaamiseen liittyviin selvityksiin synkronoituna.

27. Joukkoliikenteestä vastaavien viranomaisten roolit ja toimivalta-alueet selvitetään.

Alustavia seurantakohteita:

- *Selvitystyön eteneminen*

Toteutus: Maakuntauudistuksen yhteydessä on tarkasteltu nykyisten toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten työnjakoa ja muodostettu alustavasti neljä erilaista perusmallia järjestää joukkoliikennettä uudessa maakunnassa. LVM on selvittänyt junaliikenteen kilpailun avaamista vuonna 2016 ja selvityksen tulokset julkaistaan 2017.

Liite 1: MAL-hankkeet Liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi

MAL-hankkeiden ohjelmointi

Valtio osoittaa Tampereen kaupunkiseudulle rahoitusta pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin (ns. MAL-raha) sopimuskaudella yhteensä 5 milj. euroa ja edellyttää kuntien käyttävän vastaavan summan toimenpiteisiin. Sopimuskauden alussa valtion rahoitus on kohdennettava valtion liikenneverkolle. Valtio selvittää mahdollisuuksia kohdistaa MAL-hankerahoitusta kuntien katuverkolle.

MAL-hankkeet ohjelmoidaan sopijaosapuolten yhteistyönä osana kaupunkiseudun jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua. Työhön osallistuvat kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä (kuntien, Pirkanmaan ELY-keskuksen, Pirkanmaan liiton, Liikenneviraston ja LVM:n edustajat), maankäytön- ja asumisen työryhmä, kävelyn ja pyöräilyn kehittämissyöryhmä sekä joukkoliikennetyöryhmä. Sopimuksen allekirjoitusvaiheessa on sovittu sopimuskauden alussa käynnistyvistä hankkeista. Taulukko täydentyy sopimuskauden kuluessa. MAL-hankkeita koskevia toimenpiteitä ja niiden rahoitusta tarkastellaan vuosittain.

Valtio osoittaa Tampereen kaupunkiseudulle lisäksi joukkoliikennetukea 8,2 miljoonaa euroa joukkoliikenteen hankintaan sekä edistämään joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensopivuutta ja uudistamista sekä digitaalisten liikkumispalvelujen syntymistä.

MAL-hankkeiden kriteerit

MAL-hankkeiden valinnassa on käytetty seuraavia kriteereitä:

1. Hankkeen tulee toteuttaa Rakennesuunnitelmaa 2040 ja liittyä MAL-sopimuksessa esitettyyn tavoitteeseen tai toimenpiteeseen.
2. Hankkeen tulee edistää liikkumistapojen muutosta sekä kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen käyttöä.
3. Hankkeen tulee tukea maankäytön kehittymistä luomalla edellytyksiä sujuvalle ja turvaliselle liikkumiselle.

MAL-hankkeiden eteneminen vuonna 2016

Vuonna 2016 on käynnistetty useiden 1. kategorian MAL-hankkeiden suunnittelu. Suunnittelun edetessä hankkeiden kustannusarviot ovat täsmentyneet ja maaliskuussa 2017 1. kategorian hankkeiden kustannusarvio on yhteensä 11,5 M€. Kustannuksista kohdentuu alustavasti 5,0 M€ valtiolle ja 6,5 M€ kunnille. MAL-hankelistaa tarkennetaan ja täydennetään kevään 2017 aikana seututyöryhmien yhteistyönä. MAL-hankkeiden tilannetta voi seurata myös osoitteessa www.tampereenseutu.fi/tampereen_kaupunkiseutu/kartat/mal-seuranta/

Alustavia seurantakohteita:

- MAL-hankkeiden suunnittelun ja toteutuksen eteneminen ja kustannukset

Taulukko 5. Vuonna 2016 toteutuneet MAL-hankkeet.

Sopi- mus- kohta	Tavoite/teema	Hankekuvaus	Toteutus- vuosi	Toteutunut kustannus
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Kangasala: Tampere-Kangasala pyöräilyn seudullisen pääreitit laadun parantamisen jatkaminen / toteutettu ns. santaradan kevyen liikenteen väylä	2016	167 741 € (+30 000€/17)

Taulukko 6. MAL-hankkeet, joiden suunnittelu edennyt vuonna 2016.

Sopi- mus- kohta	Tavoite/teema	Hankekuvaus	Toteutus- vuosi	Kustannus- arvio 3/17
12	Aseman seutujen kehittäminen	Tampere: Tesoman aseman suunnittelu ja rakentaminen / Tesoman asemakaavaluonnos ja lisäratteen aluevarausuunnitelma	2019	450 000 €
13	Liityntäpysäköinti	Autojen liityntäpysäköintikokonaisuus: rakentamiskohteet / Niihaman, Sääksjärven ja Oriveden liityntäpysäköintialueiden rakennussuunnitelmat	2017–2019	1 590 000 €
13	Liityntäpysäköinti	Ylöjärvi: Matkatien liityntäpysäköinti (auto + pyörä) / toimenpidelupa	2017	30 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Lempäälä, Tampere: Tampere-Lempäälä pyöräilyn seudullisen pääreitit laadun parantaminen / tarveselvitys	2018	845 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Nokia, Tampere: Tampere-Nokia pyöräilyn seudullisen pääreitit laadun parantaminen/ tarveselvitys	2018	850 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Ylöjärvi, Tampere: Tampere-Ylöjärvi pyöräilyn seudullisen pääreitit laadun parantaminen/ tarveselvitys	2017	490 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Tampere: Pyörätie Santalahti-Lielähti (2 km) / rakennussuunnitelma	2017	800 000 €
25	Joukkoliikenteen edistäminen	Tampere, Kangasala: Ruutanantielle (mt 3400) 2 pysäkkiä Tarastejärvelle / rakennussuunnitelma	2016–2017	120 000 €
25	Joukkoliikenteen edistäminen	Tampere: Hatanpään valtatie joukkoliikennekaistat: YS, RS ja toteutus. / yleissuunnitelma käynnistetty	2019	200 000 €
25	Joukkoliikenteen edistäminen	Orivesi: Kiertoliittymä vt 9 rampin ja kt 66 liittymään ja linja-autopysäkit / tie- ja rakennussuunnitelma	2019	900 000 €
25	Joukkoliikenteen edistäminen	Lempäälä: Tampereentien (mt 3003) Hakkarin kohdan pysäkki- ja suojatiejärjestelyt / tie- ja rakennussuunnitelma	2017	400 000 €
	Alueen kehittäminen	Orivesi: Kiertoliittymä kt 58 ja Opintien liittymään / tie- ja rakennussuunnitelma	2017	600 000 €
	Turvallisuuden parantaminen	Nokia: Jkpp-alikulku vt:lle 12 Viholan kohdalle/ tie- ja rakennussuunnitelma käynnistetty	2019	650 000 €
	Turvallisuuden parantaminen	Vesilahti: Tievalaistus välillä Lempäälä-Vesilahti (3 km) / tie- ja rakennussuunnitelma käynnistetty	2017	110 000 €

Taulukko 7. Muut 1. kategorian MAL-hankkeet, jotka käynnistyvät vuonna 2017–2019.

Sopimus-kohta	Tavoite/teema	Hankekuvaus	Toteutus-vuosi	Kustannus-arvio
6	Alueen kehittäminen	Pirkkala, Tampere: Naistenmatkantien, Nuolialantien ja Ilmailunkadun liikennejärjestelyt	2018–2019	1 800 000 €
13	Liityntäpysäköinti	Autojen liityntäpysäköintikokonaisuus: sopimukset kauppojen kanssa, opastus ja kulkuyhteyden pysäkeille	2017–2019	200 000 €
13	Liityntäpysäköinti	Pyörien liityntäpysäköintikokonaisuus, suunnittelu ja toteutus	2018	100 000 €
23	Uusien käyttövoimien edistäminen	Sähköautojen latauspisteverkoston suunnittelu ja latauspisteiden toteutus liityntäpysäköintien yhteyteen	2017–2019	20 000 €
23	Uusien käyttövoimien edistäminen	Sähköpolkupyörien lataaminen	2017–2019	10 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Kangasala: Tampere-Kangasala pyöräilyn seudullisen pääreitit laadun parantamisen jatkaminen (Vatjalan kohta)	2018	550 000 €
21	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Pyöräilyn infopylväät kuntakeskuksiin	2018	200 000 €
25	Joukkoliikenteen edistäminen	Tampere: Solmupysäkkien kohdemäärittely, RS ja toteutus	2018	400 000 €

Liite 2: ASUNTOTUOTANTOTAVOITTEET 2016–2019

Sopimuskaudella valmistuvat asunnot

	Asuntoja kpl/v	Asuntoja kpl yhteensä
Kangasala	210	840
Lempäälä	310	1 240
Nokia	230	920
Orivesi	30	120
Pirkkala	320	1 280
Tampere	1 900	7 600
Vesilahti	20	80
Ylöjärvi	140	560
Seutu yht.	3 160	12 640

Sopimuskaudella valmistuvien kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen tavoiteosuudet (ARA-rahoituksella toteutettavat ja kuntien kohtuuhintainen tuotanto)

	Osuus kokonais- tuotannosta, %	Asuntoja kpl/v	Asuntoja kpl yhteensä
Kangasala	17	36	143
Lempäälä	17	53	211
Nokia	17	39	156
Orivesi	10	3	12
Pirkkala	17	54	218
Tampere	30	570	2 280
Vesilahti	5	1	4
Ylöjärvi	17	24	95
Seutu	25	790	3 160

Taulukko: Asemakaavavaranto ja sopimuskaudella valmistuvat asemakaavat, asumisen k-m²

Kunta	Yhdyskuntarakennetta täydentävät alueet (ykr-taajaman sisällä), asemakaavojen asumisen kem2		...josta Hervanta-keskusta-raitiotieväylän vaikutusalueella (800m), as.kaavatason kem2 2016-2019 (mitattu raitiotielinjasta)		...josta keskusta-Lentävänniemi - raitiotieväylän vaikutusalueella (800m), as.kaavatason kem2 2016-2019 (mitattu raitiotielinjasta)		Yhdyskuntarakennetta laajentavat alueet (ykr-taajaman ulkopuolella olevat alueet), asemakaavojen asumisen kem2		Yhteensä	
	Varanto 12/2015	Arvio kem2 jaksolla 2016-2019	Varanto 12/2015	Arvio kem2 jaksolla 2016-2019	Varanto 12/2015	Arvio kem2 jaksolla 2016-2019	Varanto 12/2015	Arvio kem2 jaksolla 2016-2019	Varanto 12/2015	Arvio kem2 jaksolla 2016-2019
Kangasala	220 000	150 000					40 000	60 000	260 000	210 000
Lempäälä	25 735	114 600						70 000	25 735	184 600
Nokia	199 300	83 000					78 400	0	277 700	83 000
Orivesi	51 100	8 000					11 700	10 000	62 800	18 000
Pirkkala	21 300	176 800							21 300	176 800
Tampere	1 103 106	1 204 292	186 423	642 191	140 437	184 600	159 340	373 500	1 262 446	1 577 792
Vesilahti	79 400	0						25 000	79 400	25 000
Ylöjärvi	121 342	105 500					1 190	1 360	122 532	106 860
Yhteensä	1 821 283	1 842 192					290 630	539 860	2 111 913	2 382 052

Kartta: Asumisen kaavoitus sopimuskaudella, merkittävimpien asemakaavojen sijainti ja k-m²

