TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2023

Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi | Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Ympäristöministeriö | Liikenne- ja viestintäministeriö | Työ- ja elinkeinoministeriö | Valtiovarainministeriö | Väylävirasto | Liikenne- ja viestintävirasto | Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus | Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus

Tampereen kaupunginvaltuusto 17.8.2020
Kangasalan kaupunginvaltuusto 17.8.2020
Lempäälän kunnanvaltuusto 2.9.20202
Nokian kaupunginvaltuusto 7.9.2020
Ylöjärven kaupunginvaltuusto 7.9.2020
Vesilahden kunnanvaltuusto 31.8.2020
Oriveden kaupunginvaltuusto 14.9.2020
Pirkkalan kunnanvaltuusto 21.9.2020
Valtioneuvosto 8.10.2020

Sopimus 8.10.2020

Sisällys

SOPIJAOSAPUOLET 3
MAL-SOPIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITTEET 3
MAL-SOPIMUSTEN 2020–2023 KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA 4
1. KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ .. 5
1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto 5
1.2 Joukkoliikennejärjestelmän ja kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen 7
1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjut 11
2. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU 13
2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto 14
2.2 ASUINYMPÄRISTÖN LAADUN SEKÄ SOSIAALISEN JA TOIMINNALLISEN MONIMUOTOISUUDEN VAALIMINEN 15
3. MUUT SOPIMUKSEN TOTEUTTAMISEN KANNALTA TÄRKEÄT VALTION TOIMENPITEET 17
VOIMASSAOLO 18
4. SOPIMUKSEN SEURANTA 18
SOPIMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET 20
LIITTEET 23

SOPIJAOSAPUOLET

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

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

Kuntayhtymät: Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, joka vastaa kuntien välisestä yhteistyöstä.

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

MAL-SOPIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITTEET

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus perustuu sopimusseudun kaikkien kuntien ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä siten, että edistetään valtion, seudun ja sen kuntien tavoitteiden saavuttamista. Sopimuksen tarkoituksena on vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen.

Sopimuksen tavoitteena on luoda edellytykset seudun kestävälle kasvulle, tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävää yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävää liikkumista ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva, turvallinen ja terveellinen arki, työmarkkinoiden toimivuus sekä elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on torjua segregaatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetila vuodelle 2030 sekä kehityspolku, jolla tavoitteisiin pääsemiselle luodaan maankäytön, asumisen ja liikenteen antamat edellytykset. Kehityspolulla kuvataan osapuolten yhteistä näkemystä asumisen, maankäytön ja liikenteen, erityisesti raideliikenteen kehittämisestä sekä suunnitelmien etenemisestä toteutukseen sopimuskauden jälkeen. Tavoitetilan ja kehityspolun toteutumista ja toimenpiteitä tarkastellaan ja täsmennetään rullaavasti eduskuntavaalikausittain.

Tässä sopimuksessa on konkreettiset toimenpiteet vuosille 2020-2023. MAL-sopimukseen on sisällytetty vain keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä sekä kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä ja suunnittelua koskevat toimenpiteet. Sopimuksen toteutumisen ja vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteita.

MAL-SOPIMUSTEN 2020–2023 KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA

- Pääministeri Marinin hallitusohjelma 10.12.2019
- Kansainväliset ilmastosopimukset ja niiden perustella laaditut Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
- Eduskunnan kirjelmä asuntopolitiikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp – O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- 12-vuotiselle valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja strategiset linjaukset.
- Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040 (sis. Asuntopoliittinen ohjelma, seudun Liikennejärjestelmäsuunnitelma) sekä Seutustrategia 2027
- Tampereen kaupunkiseudun MAL1-3 -sopimukset
- Tampereen kaupunkiseudulla MAL4-sopimuksen valmistelua pohjustanut suunnitteluprosessi 2019
- Tampereen kaupunkiseudun ilmastotavoitteet, Hiilineutraali Tampereen seutu 2030

1. KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tavoitetila 2030: Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Asukkaiden arjen sujuvuus ja kestävät valinnat ovat mahdollisia. Asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat sekä palvelut on suunnattu pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettäville asemanseuduille ja
raitiotiekäytäviin. Keskusta-alueet ovat turvallisia, terveellisiä ja viihtyisiä ympäristöjä.

Seutu on elinvoimainen. Seudun rooli liikenteen kansallisena solmukohtana ja vientiteollisuuden alueena on entisestään vahvistunut. Seutu on kiinnostava sijoittumiskohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudun maankäyttö ja liikennejärjestelmä tukevat työvoiman saatavuutta ja kilpailukykyistä toimintaympäristöä. Seudun logistiset kuljetusketjut ovat toimivia, turvallisia ja niissä hyödynnetään eri liikennemuotoja saumattomasti. Liikenneverkko tukee ja edistää seudun kestävää yhdyskuntarakennetta. Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.

Kestävät liikkumismuodot ovat kilpailukykyisiä ja ne luovat houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Tieverkko on ruuhkaton ja liikenne sujuvaa. Liikenteen digitalisaatio, palveluistuminen ja yhteiskäyttö on hyödynnetty ja automatisaation käyttöönotolle on valmiuksia. Liikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten käyttövoimien osuus on kasvanut merkittävästi. Puhtaiden käyttövoimien jakeluverkko laajenee ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus kasvaa merkittävästi. Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittyminen on mahdollistanut liikenneturvallisuudelle, päästöille ja saavutettavuudelle asetetut tavoitteet. Kestävien kulkumuotojen osuus matkoista ja suoritteesta kasvaa aiempia kausia nopeammin. Seudun hiilineutraaliustavoite saavutetaan.

1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Kasvua ja kehittämistä ohjataan yhdyskuntarakenteen keskeisiin osiin ja kestävien kulkumuotojen edistämisen kannalta hyville sijainneille. Maankäyttöä kehitetään siten, että raitiotiehen, lähijunaan ja muuhun tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuvalle liikkumiselle luodaan edellytyksiä. Yhdyskuntarakennetta hallitaan tiiviillä seutuyhteistyöllä. Seudun rakenteen keskeisiä osia vahvistetaan viihtyisän asumisen, hyvien palveluiden ja työpaikkojen kohdentamisella. Työpaikka-alueita ohjataan rakenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaisesti: työvoima- ja asiakasintensiiviset työpaikat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja tavaravirrat rakenteen ulkokehälle. Liikenteen palvelujen tarjonnalle on luotu seudun

liikennejärjestelmässä edellytyksiä. Seudun kasvanut jakeluliikenne on järjestetty tehokkaasti ja kestävästi digitalisaatiota ja puhtaita käyttövoimia hyödyntäen.

Maankäytön suunnittelun tukena toimii kuntien ja valtion liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä suunnittelussa tunnistetut tarpeet mm. raideliikenteen kehittämiselle pitkällä tähtäimellä ja tulevilla MAL-kausilla.

Tampereen saavutettavuutta muista maakuntakeskuksista kehitetään ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään. Matka-ajat lyhenevät keskimäärin niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista. Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Saavutettavuuden ja kestävän liikenteen edistämistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. lähijunaliikenteen sekä raitiotieverkoston kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa.

Seudun ja valtion tavoitteena on edistää pitkäjänteisesti kestävän liikkumisen edellytyksiä Tampereen kaupunkiseudulla. Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä.

Toimenpiteet 2020–2023: Kestävän kasvun ohjaus

1. Kunnat päivittävät yhteistyössä Rakennesuunnitelman 2040 ja ohjelmoivat sen toteutuksen ja toimeenpanon. Seudun joukkoliikennejärjestelmän kehityskuva määritetään rakennesuunnitelman päivityksen yhteydessä.
2. Kunnat kaavoittavat asumisen uudistuotannon pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Uudesta asuinkerrosalasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille (liite: kartta).
3. Kunnat edistävät keskustavyöhykkeiden kehittymistä ja ohjaavat työvoima- ja palveluintensiivistä työpaikkarakentamista keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle ja tavaraliikennettä tuottavaa työpaikkatoimintaa kehälle ja sisääntuloväylille.
4. Kunnat huolehtivat rakenteen keskeisien osien riittävästä kaavavarannosta siten, että asumisen, palveluiden ja työpaikkarakentamisen asemakaavavaranto vastaa viiden vuoden kehityksen tarvetta.
5. Kunnat kehittävät yhteistyössä keskustoja ja asemanseutuja seudullisesti tuotettavien tilannekuvia hyödyntäen.

6. Seudullisesti merkittävien yritysalueiden/elinkeinovyöhykkeiden vahvistamiseksi määritellään kehittämisperiaatteet rakenteen eri sijainneilla. Kehittämisen tueksi luodaan paikkatietopohjainen seurantaväline.

7. Valtio ja kunnat jatkavat Tampereen ja Helsingin välisen nopean ratayhteyden (Suomi-radan) suunnittelua osana hankeyhtiöyhteistyötä.

8. Tampereen seutu laatii selvityksen lähijunaliikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeista osana liikennejärjestelmätyötä. Selvitystyössä arvioidaan lähi- ja taajamajunaliikenteen roolia seudun maankäytön kehittämisessä ja joukkoliikennejärjestelmässä. Selvityksessä huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja linjaukset sekä lähijunaliikenteen palveluja koskevat sopimukset ja linjaukset. Valtio osallistuu asiantuntijana selvitystyöhön. Selvityksen tuloksia hyödynnetään MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä, kun osapuolet muodostavat pidemmän aikavälin linjauksia lähijunaliikenteen kehittämiselle.

9. Tampereen kaupunki ja valtio jatkavat yhteistyössä Tampereen asemakeskuksen ja henkilöratapihan kokonaisuuden valmistelua myöhemmin sovittavaa toteutusta varten.

10. Valtio ja kunnat jatkavat Tampereen järjestelyratapihan yhdyskuntarakenteellisten estevaikutusten vähentämisen yhteistyötä sekä mahdolliseen uuteen sijoituspaikkaa liittyvää selvitystyötä.

11. Valtio ja Ylöjärvi jatkavat yhteistyötä Ylöjärven raakapuuterminaalin siirtämisen suunnittelussa alueen saamiseksi yhdyskuntarakentamisen piiriin.

1.2 Joukkoliikennejärjestelmän ja kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen

Kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja parannetaan kaupunkiseudulla. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään raidepainotteiseksi. Raiteita täydentävä bussilinjasto sekä liityntämahdollisuudet laajentavat joukkoliikenteen palvelualuetta ja käyttäjäkuntaa. Bussiliikenne tihenee, nopeutuu ja kaluston käyttövoimista tulee puhtaampia. Lähijunaliikenteen suosio kasvaa ja tarve kehittämisinvestointeihin lisääntyy.

Raideliikenteen ja liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä tarkastellaan ja arvioidaan yhteistyössä tehtävässä seudullisessa ja valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnittelussa huomioidaan olemassa olevat runkoyhteydet ja yhdyskuntarakenteen kestävä kehittyminen.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen panostetaan. Laatutaso kuntien keskuksissa ja niiden välillä nousee. Tiivistyvä rakenne ja yleistyvät sähköpyörät lisäävät kävelyä ja pyöräilyä, sekä liikkumisen turvallisuutta. Matkaketjuja ja niiden toimivuutta kehitetään. Älykkään pysäköinnin ja liikenteenohjauksen järjestelmiä kehitetään.

Toimenpiteet 2020–2023: Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen

1. Sopimusosapuolet pyrkivät pitkäjänteisesti kehittämään seudun lähijunaliikenteen toimivuutta ja houkuttelevuutta.

    a. Lähijunaliikenteen pilotti toteutetaan 15.12.2019-31.12.2020. Valtion tavoitetilana on jatkaa Tampereen seudun lähijunaliikennettä VR:n kanssa käynnissä olevissa henkilöjunaliikenteen hankintaneuvotteluissa vuoden 2020 jälkeisessä tilanteessa vähintään nykyisen pilotin tasoisena. Valtion tavoitteena on edistää lähijunaliikenteen houkuttelevuutta seudulla pyrkien siihen, että lähijunaliikennettä tarjotaan seudulla myös tulevaisuudessa ja että siitä muodostuu pysyvä osa alueen liikennöintiä.

    b. Seudun lähijunaliikenteen edellytyksiä parannetaan.

        i. Tesoman junaseisake rakennetaan valtion ja Tampereen yhteistyössä. Hankkeen kustannusarvio on 4,2 M €, josta valtion osuus on 50 % ja enintään 2,1 M € ja Tampereen kaupungin osuus 50 % ja 2,1 M €.
        ii. Lempäälään toteutetaan junaliikenteen edellyttämät laiturimuutokset valtion ja Lempäälän yhteistyössä. Toteutuksen kustannusarvio on 500 000 €, josta valtion osuus 50% ja enintään 250 000 euroa ja Lempäälän osuus 50% ja 250 000 euroa.
        iii. Nokian asema-alueen kehityshanke suunnitellaan ja toteutetaan valtion ja Nokian yhteistyössä. Hankkeen suunnittelun kustannusarvio on 300 000 €, josta valtion osuus 50 % ja enintään 150 000 euroa ja Nokian osuus 50 % ja 150 000 euroa. Toteutuksen kustannusarvio on 3,7 M€, josta valtion osuus 50 % ja enintään 1,85 M € ja Nokian osuus 50 % ja 1,85 M €.
        iv. Valtio ja Orivesi edistävät Oriveden asema-alueen kehityshankkeen suunnittelua ja toteutusta pienin ensivaiheen toimenpitein. Hankeen kustannusarvio on 300 000, josta valtion osuus 50 % ja enintään 150 000 euroa ja Oriveden osuus 50 % ja 150 000 euroa.

Hankkeista laaditaan kustannustenjakosopimus valtion ja kuntien välillä. Sopimusosapuolten tavoitteena on edistää Tampereen seudun lähijunaliikenteen edellytyksiä pitkällä aikavälillä. Oriveden seisakkeen toteutus linjataan MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä.

Sopimusosapuolet edistävät Tampereen raitiotien suunnittelua ja rakentamista pitkänteisesti. Seuturaitiotien toteutusta ja suunnittelua jatketaan kaupunkiseudulla. Osan 1 (Hervanta-keskusta) rakentamisen saatetaan loppuun vuonna 2021 ja raitiotie otetaan liikennekäyttöön. Osan 2 (Keskusta-Lentävänniemi) rakentamispäätös on tarkoitus tehdä vuonna 2020 ja rakentaminen toteuttaa vuosina 2021-2024. Raitiotien seudullisen laajentamisen yleissuunnittelu valmistuu vuonna 2020. Tämän jälkeen käynnistetään erillisin päätöksin hankesuunnittelu ensimmäisenä toteutettavilla linjoilla (Pirkkala-Härmälä-keskusta-Koilliskeskus). Muiden linjojen tavoitteelliset aikataulut määritetään vuosien 2020-2023 aikana.

Valtio tukee kaupunkiseudun kestävän liikenteen edellytyksiä 12-vuotisen MAL-sopimuskauden aikana. Ensi vaiheessa valtio tukee seudun kuntia seuraavasti:

c. Valtio osoittaa seuturaitiotien osan 1 laajentamiseen (Hatanpään haara) kehitysvaiheeseen ja toteutukseen avustusta enintään 30 prosenttia avustuskelpoisista kustannuksista ja enintään 5,448 M euroa.

d. Valtio osoittaa Tampereen raitiotien osan 2 kehitysvaiheeseen ja toteutukseen (keskusta –Hiedanranta –Lentävänniemi) avustusta enintään 30 prosenttia avustuskelpoisista kustannuksista ja enintään 24,87 M euroa sisältäen jo aiemmin myönnetyn 15,95 M euron valtuuden.

e. Raitiotien seudullisen laajenemisen eli seuturaitiotien yleissuunnitelma valmistuu ja laajentamisen toteutussuunnittelu käynnistetään tarkoituksenmukaisilla suunnilla. Valtio osoittaa seuturaitiotien laajentamista koskevaa yleissuunnittelun avustusta enintään 30 prosenttia avustuskelpoisista kustannuksista ja enintään 0,46 miljoonaa euroa.

f. Tampere ja Pirkkala käynnistävät kohti toteuttamista tähtäävän hankesuunnitelman laatimisen vuoden 2021 aikana ja mahdollisesti toteuttamissuunnitelman laatimisen vuonna 2023 osuuksilla Tays keskussairaala - Koilliskeskus ja Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala.

Valtion osallistumisen alustavana lähtökohtana raitiotien laajentamisessa voidaan pitää nykyisen ja aiempien MAL-sopimuskausien kustannusjakoa kaupunkiseudun raitiotiehankkeissa.

Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä. Valtio pohjaa linjauksensa lähtökohtaisesti mm. niihin päätöksiin, joita parlamentaarisesti valmisteltavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehdään valtion ja kaupunkiseutujen liikenneverkkoihin ja liikennepalveluihin liittyvästä sopimuksellisesta yhteistyöstä.

2. Kunnat lisäävät rahoitusta joukkoliikenteen palveluihin ja markkinointiin. Sopimusosapuolet kehittävät joukkoliikennettä monipuolisesti. Joukkoliikenteen runkolinjoille suunnitellaan ja toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia ja joukkoliikenteen käytettävyyttä parantavia toimenpiteitä valtion ja kuntien yhteistyössä. Kehittämisyhteistyössä hyödynnetään sopimuskohdassa 15 määritettävää valtionavustusta.

3. Valtio osoittaa Tampereen seudun julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämisen avustuskelpoisiin kustannuksiin avustusta sopimuskaudella 2020-2023 7,7 miljoonaa euroa. Valtionavustuksen saamisen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa tässä sopimuksessa esitettyjä joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä tämän sopimuksen mukaisesti.

   Kaupunkiseutu edistää seuraavia alueellisia joukkoliikenteen kehittämishankkeita:

   - palvelutason nostaminen
   - joukkoliikenneinfran kehittäminen ja joukkoliikenteen nopeuttaminen
   - hintakilpailukyvyn ylläpitäminen ja liikkumispalvelujen kehittäminen
   - puhtaiden käyttövoimien käytön lisääminen
   - markkinoinnin lisääminen

   Lisäksi valtio osoittaa ilmastoperusteista joukkoliikenteen avustusta Tampereen kaupunkiseudun haettavaksi sopimuskaudella 2020-2023 5,6 miljoonaa euroa. Valtionavustus kohdistetaan erityisesti sähköiseen joukkoliikenteeseen (raitiotie, lähijunat, sähköbussit) ja tukea voi hyödyntää puhtaan käyttövoiman joukkoliikennekaluston ja -palvelun kehittämiseen sekä joukkoliikennepalvelujen ostoon. Tuen saajan tulee raportoida avustuksella saavutettu päästövähennys Traficomin antaman ohjeistuksen mukaan.

   Lisäksi valtio osoittaa Tampereen, Turun, Oulun ja Helsingin kaupunkiseutujen haettavaksi valtionavustusta liikenteen palvelujen digitalisaatioon ja liikenteen palveluistumisen edistämiseksi vuosina 2020-2021 7 miljoonaa euroa. Valtionavustuksen tavoitteena on joukkoliikenteen digitalisaation ja palveluistumisen edistäminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen.

Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät julkisen henkilöliikenteen palveluihin avustettavien toimien toteutusta vastaavan summan.

4. Seudun joukkoliikenneviranomainen ja kunnat sitoutuvat puhtaampien käyttövoimien käyttöönottoon.

Toimenpiteet 2020–2023: Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen

5. Kaupunkiseudulle laaditaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2.0, jossa käsitellään verkon, kunnossapidon ja seurannan kehittämisen tarpeet sekä määritellään toimenpiteet.

6. Valtio osoittaa rahoitusta Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen seuraavasti:

    a. Valtio osoittaa kaudella 2020-23 0,83 miljoonaa euroa Tampereen seudun valtion väyläverkolla toteutettaviin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteisiin. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan. Rahoituksen kohdentamisesta sovitaan yhdessä valtio-osapuolen kanssa seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä sovituilla periaatteilla.

    b. Tampereen seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Avustusta on varattu Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seuduille haettavaksi kaudella 2020-2023 vähintään 4,5 milj. euroa. Kunnat osallistuvat rahoitettavien hankkeiden kustannuksiin 50 prosentilla. Traficom toteuttaa investointiohjelman hankehaun ja myöntää rahoituksen.

7. Kunnat lisäävät rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimiin kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämiseksi.

1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjut

Kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Liikkumisen palvelut lisääntyvät vaiheittain ja kytkeytyvät liikennejärjestelmään. Teknologian kehittäminen, datan kerääminen, digitaalisen tietopohjan luominen ja tietorajapintojen kehittäminen tehdään yhdessä valtion ja yksityisen sektorin kanssa. Paikallisia pilotteja skaalataan seudullisiksi. Liikkumisen palvelut ja matkaketjut mahdollistavat auton käyttämistä vain osalla matkaa ja laajentavat kestävän liikkumisen aluetta. Yhä useampi talous on autoton. Tieliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistetään kestävän liikennejärjestelmän kehittämisellä siten, että autosuorite ei kasva. Seudun ja valtion tavoitteena on edistää pitkäjänteisesti liikenteen digitalisaation ja kestävien matkaketjujen kehittymistä Tampereen seudulla.

Toimenpiteet 2020–2023:

8. Valtio osoittaa Tampereen seudulle tukea liikenneverkon kustannustehokkaisiin parantamishankkeisiin kaudella 2020-2023 yhteensä 8,45 milj. euroa edellyttäen, että kunnat käyttävät vastaavan summan toimenpiteisiin. Hankkeilla tuetaan tiivistyvän maankäytön edellytyksiä, parannetaan kestävän liikenteen edellytyksiä, torjutaan ja vähennetään melulle altistumista, parannetaan liikenteen turvallisuutta sekä seudun logistiikan toimivuutta.

    a. Määräraha sisältää sopimuksen kohdassa 12 b esitetyt seisakkeita koskevat toimenpiteet, joita koskeva valtion rahoitusosuus on 4,5 milj. euroa.

    b. Muun rahoituksen 3,95 milj. euroa kohdentamisesta sovitaan seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä yhdessä valtio-osapuolen kanssa yhdessä sovituilla periaatteilla.

9. Seudun kunnat luovat yhteistyössä valtio-osapuolen kanssa strategisen tiekartan ja digitaalisen tietopohjan liikenteen automaation sekä uusien teknologioiden ja liikkumispalveluiden käyttöönotolle. Seudullisen tiekartan laadinnassa hyödynnetään liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimenpiteitä sekä liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaa. Tiekartalla tavoitellaan liikenneturvallisuutta, matkaketjujen toimivuutta ja liikkumispalveluiden parantumista. Tiekartan käynnistämisestä, rahoitustasosta ja osallisista sovitaan Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmässä**.**

10. Valtio ja kunnat kehittävät yhdessä liikennettä ja liikenneinfrastruktuuria koskevan tiedon keräämistä ja hyödynnettävyyttä suunnittelun, seurannan ja liikkumispalvelujen tarpeisiin. Kunnat kehittävät liikennepalveluiden tietorajapintoja lain vaatimustasoa laajemmin ja käyttöön uusia taustajärjestelmäpohjaisia lipputuotteita.

11. Liikkumisen ohjauksen jalkauttamiseksi laaditaan seudullinen suunnitelma.

12. Tampereen kaupunkiseudun liikenneturvallisuussuunnitelma päivitetään kuntien ja valtion yhteistyössä.

13. Kunnat toimeenpanevat pysäköinnin seudulliset kehittämisperiaatteet ja edistävät toimenpiteiden toteutumista.

14. Valtio ja Tampere jatkavat eri liikennemuotojen kehittämisen kannalta keskeisen Vaitinaron liittymän (vt 12/ kt 65) suunnittelua vuosina 2022-23. Tiesuunnitelma laaditaan kustannusjakoperiaatteella 50/50%. Tiesuunnitelman laatimisen kokonaiskustannusarvio on 2 milj. euroa, josta valtion osuus 1 milj. euroa ja Tampereen osuus 1 milj. euroa. Hankkeen toteutuksesta ja sitä koskevista osapuolten rahoitusosuuksista neuvotellaan MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä. Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä. Valtio pohjaa linjauksensa lähtökohtaisesti mm. niihin päätöksiin, joita parlamentaarisesti valmisteltavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehdään valtion ja kaupunkiseutujen liikenneverkkoihin ja liikennepalveluihin liittyvästä sopimuksellisesta yhteistyöstä.

2. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Tavoitetila 2030: Seudulle on rakennettu noin 33 500 asuntoa nykyisen Rakennesuunnitelman mukaan. Asumisen kaavoitus ja rakentamisen ohjaus on laadukasta ja määrällisesti riittävää tuottaen monipuolisen koko- ja hallintamuotojakauman sekä erilaiset talotyypit. Tarve asuntotuotannon kasvattamiseksi 45 000 asuntoon on tarkasteltu seudun asuntopoliittisessa ohjelmassa joukkoliikennejärjestelmän kehittyminen huomioiden.

Seudun asuntomarkkinat mahdollistavat työmarkkinoiden toimivuuden ja asumisen tulotasosta riippumatta. Asuntomarkkinat vahvistavat sosiaalista kestävyyttä, heikoimmassakin asemassa oleville väestöryhmille on
riittävästi asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu. Eriytymiskehitystä hillitään rakenteellisin, sosiaalisin ja kulttuurisin keinoin.

Elinympäristöt ovat terveellisiä ja turvallisia. Viher- ja virkistysalueet ovat jokaisen kohtuullisesti saavutettavissa ja niitä on riittävästi. Kulttuuriympäristöt huomioidaan suunnittelussa. Maankäytön suunnittelulla pienennetään rakentamisen ja energiantuotannon hiilijalanjälkeä. Puurakentamisen osuutta rakentamisessa kasvatetaan.

2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Kunnat huolehtivat yhteisvastuullisesti kaikille väestöryhmille soveltuvan, monipuolisen ja laadukkaan asuntokannan rakentumisesta. Tuotanto kohdennetaan yhdyskuntarakenteen sisään, rakenteen toimivuutta ja asuinalueiden tasapainoista kehitystä tukemaan. Asuntopolitiikassa tavoitellaan kohtuuhintaisen asuntotuotannon lisäämistä ja perheasuntojen monipuolistamista. Erityisryhmien asumistarpeet huomioidaan osana kohtuuhintaista asuntotuotantoa.

Toimenpiteet 2020–2023:

15. Seudun Asuntopoliittinen ohjelma päivitetään vuonna 2020.

16. Seudulle valmistuu 13 400 asuntoa kauden 2020-2023 aikana. Asuntotuotannosta 80 % sijoittuu keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Asuntotuotannon kuntakohtaiset vähimmäistavoitteet kytketään joukkoliikenteen kehittämiseen (liite).

17. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuus on seudulla 25 %, ja kuntien osuus määräytyy Rakennesuunnitelman 2040 jakotaulukon mukaan sopimuskauden alussa. (Liite) Kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä ja kuntaosuudet tarkistetaan Asuntopoliittisen ohjelman päivityksessä, missä tavoitteena on suhteellisen osuuden nostaminen. Valtion ja kuntien yhteistyönä selvitetään toteuttamisedellytykset ja tehdään suunnitelma, jolla valtion tukeman asuntotuotannon osuutta voidaan nostaa alueiden tasapainoinen kehitys huomioiden.

18. Kunnat päivittävät kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon tontinluovutusohjelmat.

    Kohtuuhintaiseksi asuntotuotannoksi luetaan:

    a) ARA-rahoituksella toteutettavat

    - tavalliset vuokra-asunnot (pitkä ja lyhyt korkotuki)
    - asumisoikeusasunnot
    - erityisryhmäasunnot vanhusväestölle, asunnottomille, kehitysvammaisille, opiskelijoille ja nuorisolle sekä muille erityisryhmille (pitkä korkotuki + investointiavustus)
    - ARA:n tukemat monimuotoisen asumisen kokeilut, kuten sekarahoitteiset kohteet asuntojen monipuolisen hallintamuodon varmistamiseksi

b) kuntakonsernin oma ARA-vuokratasoa vastaava vuokra-asuntotuotanto (omakustannusperiaate)

19. Valtio osoittaa keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeelle rakennettaville tavallisille 40-vuotisille korkotukivuokra-asunnoille 3 000 € asuntokohtaisen käynnistysavustuksen ja puurakenteisille kerrostaloille 20% korotuksen käynnistysavustukseen. Yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa selvitetään edellytyksiä nostaa asuntokohtaista käynnistysavustusta Tampereen seudulla pitkällä tähtäimellä. Tavoitteena on nostaa valtion tukeman asuntotuotannon osuutta asuntotuotannossa. (liite)

20. Valtio osoittaa kunnille kunnallistekniikka-avustusta keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Kunnallistekniikka-avustusta on jaossa Tampereen, Helsingin, Turun ja Oulun seuduille yhteensä 60 milj. euroa vuosille 2020-23. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisen alueilla, missä rakennetaan myös kohtuuhintaista ARA-vuokra-asuntotuotantoa. (liite)

21. Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotukivuokra-asuntoja seudulla.

22. Valtio luovuttaa kunnille maata myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksellaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.

2.2 Asuinympäristön laadun sekä sosiaalisen ja toiminnallisen monimuotoisuuden vaaliminen

Kehityspolku tavoitetilan 2030 saavuttamiseksi:

Asuinalueiden viihtyisyys, toiminnallinen ja sosiaalinen monimuotoisuus sekä tasalaatuisuus nostetaan kilpailutekijäksi seudullisessa asuntopolitiikassa. Asunnottomuuden syihin tartutaan ennakoivilla toimilla ja asunnottomuuteen joutuneiden tarpeita käsitellään seudullisesti. Asuinalueiden eriytymiskehitystä ennakoidaan ja ehkäistään yhteistyössä. Alueiden väestöllisen tasapainon ja asuinympäristöjen laadun varmistamiseksi kehitetään seudullisesti menettelyt. Suunnittelussa hyödynnetään kulttuuriympäristöjen myönteisiä vaikutuksia hyvän elinympäristön rakentamisessa.

Toimenpiteet 2020–2023:

23. Kunnat kehittävät rakentamisen laadunohjausta ja asumisen innovaatioita sekä monipuolistavat asuntokantaa täydennysrakentamisella. Kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa hyödynnetään laaturyhmiä sekä konsepti-, suunnittelu- ja arkkitehtikilpailuja.

24. Kunnat tukevat asuinalueiden uudistumista mm. aktiivisella maapolitiikalla ja alueita täydentävällä kaavoituksella sekä edistämällä taloyhtiöissä tehtävää täydennysrakentamista sekä energiatehokkuustyötä.

25. Kunnat tukevat puurakentamista kaavoituksessaan ja tontinluovutusohjelmissaan.

26. Seutuyhteistyössä laaditaan suunnitelma asuinalueiden eriytymiskehityksen ehkäisemiseen ja alueiden monipuoliseen kehittämiseen. Lisäksi otetaan käyttöön paikkatietopohjainen asuinalueiden eriytymiskehityksen seurantatyökalu.

    1. Kunnat tavoittelevat asunnottomuuden puolittamista sopimuskaudella. Asunnottomuuden poistamiseksi laaditaan seudullisen tilannekuva ja toimenpiteet. Seudun kunnista Tampere osallistuu vuosina 2020-2023 hallitusohjelman mukaiseen asunnottomuuden yhteistyöohjelmaan, jonka tavoitteena on lisätä kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaa asunnottomille sekä vahvistaa kuntien asunnottomuustyötä. Tampere tekee kattavan suunnitelman asunnottomuuden puolittamiseksi omalla alueellaan ja ovat oikeutettuja hakemaan kehittämisavustusta asunnottomuutta vähentävien ja asumista tukevien sosiaali- ja terveyspalvelujen kehittämiseen ja käyttöönottoon.

    2. Seudun kunnat kiinnittävät huomiota asuinalueiden tasapainoiseen kehitykseen. Valtio toteuttaa vuosina 2020-2022 poikkihallinnollisen lähiöiden kehittämisohjelman korostaen lähiöiden kehittämistä kokonaisvaltaisesti, suunnitelmallisesti ja strategisesti, kehittämisen laaja-alaista yhteistyötä sekä tietoon perustuvaa suunnittelua ja kehittämistä. Ohjelman osana valtio myöntää kasvukeskuskaupungeille avustusta, jonka edellytyksenä on, että lähiökehittämisestä on laadittu ympäristöministeriön hyväksymä suunnitelma, ja segregaation ehkäiseminen lähiöitä kehittämällä on osa kunnan strategista suunnittelua.

27. Kunnat laativat rakenteen energiatehokkuuden kehitysohjelman, resursoivat toteuttamisen ja ottavat käyttöön yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutuksia seuraavan työkalun.

28. Seudun virkistysverkon tasalaatuisuus ja lähivirkistysalueiden riittävyys varmistetaan hyödyntäen suunnittelussa seudullisia seurantavälineitä, kuten viherkerrointa.

29. Ekologisen kompensaation käyttöä pilotoidaan esimerkiksi isoissa infrastruktuurihankkeissa.

3. MUUT SOPIMUKSEN TOTEUTTAMISEN KANNALTA TÄRKEÄT VALTION TOIMENPITEET

1. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi kevään 2021 aikana. Tampereen kaupunkiseudun kehitykseen ja kansainväliseen sekä valtakunnalliseen saavutettavuuteen liittyvät tarpeet arvioidaan suunnitelman valmistelussa osana valtakunnallista kokonaisuutta ja kaupunkiseutua osallistetaan tarkoituksenmukaisesti. Valmisteltavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa luodaan edellytykset valtion ja kaupunkiseudun liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvän sopimuksellisen yhteistyön kehittämiselle. Tätä sopimusta ja sen kehityspolussa kuvattuja linjauksia voidaan tarkastella ja konkretisoida liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen ja sen päivitysten jälkeen. Tampereen kaupunkiseudun kuntien prioriteetit valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ovat:
    - Pääradan kehittäminen sisältäen Tampereen kaupunkisedun lähijunaliikennettä tukevat raideratkaisut
    - Tampereen henkilöratapihahankkeen toteuttaminen
    - Nopean Suomi-rata -yhteyden suunnittelu osana hankeyhtiöyhteistyötä
    - Valtatieverkoston parantaminen (Vt9, Vt12, Vt3) vastaamaan asetusta pääväyläverkon palvelutasosta ja ottaen huomioon Liikenneverkon strateginen tilannekuva 2020-raportti
    - Vaitinaron risteyksen (VT 12 ja KT 65) toteuttaminen
    - Tampere-Pirkkala lentoaseman kehittäminen tukemaan vientivetoisen kaupunkiseudun suoraa kansainvälistä saavutettavuutta

2. Uudistettu maankäyttö- ja rakennuslaki tulee voimaan sopimuskauden aikana. Valmistelussa otetaan huomioon kaupunkiseutusuunnittelun ja kuntien erityiset suunnittelutarpeet osana sidosryhmäyhteistyötä.
3. Valtio laatii asuntopolitiikan pitkäjänteisen kehittämisohjelman vuoden 2020 aikana, ja huomioi siinä kaupunkiseutujen asuntomarkkinat.
4. Valtio toimeenpanee Kestävä kaupunki –ohjelmaa vuoteen 2023 asti.

5. Valtio tukee asuntojen esteettömyyttä hissi- ja esteettömyysavustuksilla, sekä tukee sähköisen latausinfran toteuttamista.
6. Fossiilittoman liikenteen tiekartta valmistellaan vuoden 2020 aikana.
7. Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelun yhteydessä arvioidaan ruuhkamaksujen käyttöönoton vaikutuksia Tampereen kaupunkiseudulle. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen.
8. Valtio valmistelee yhdessä kaupunkien kanssa innovaatiotoimintaa vahvistavat ekosysteemisopimukset. Sopimuksen toimenpiteitä hyödynnetään kaupunkiseudun innovaatioympäristön vahvistamisessa siten, että niillä voidaan soveltuvasti täydentää ja tukea MAL-sopimuksen elinvoimatavoitteita.

Voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa 8.10.2020–31.12.2031. Sopimus päivitetään vuoden 2023 loppuun mennessä siten, että tämän sopimuksen tavoitetila ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2024–2027 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tarkistetun tavoitetilan 2035 toteutumista täsmennetyn toimenpidepolun mukaisesti. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus.

Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki Julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä.

Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

4. SOPIMUKSEN SEURANTA

Seurattaviin asioihin kuuluvat tässä sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden sekä siinä esitettyjen määrällisten ja laadullisten tavoitteiden toteutuminen. Sopimuksen seurannasta laaditaan Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän toimesta vuosittainen seurantaraportti käytettävissä olevien tietolähteiden pohjalta.

Seurantaraporttia käsitellään vuosittain osapuolten yhteisessä seurantakokouksessa. MAL-sopimuksen seurantaa voidaan hyödyntää myös muussa valtion edellyttämässä seurannassa.

Seudun kunnat ja valtion toimijat kehittävät yhdessä vaikutusten arviointimenetelmiä, jotta toimenpiteiden vaikutukset voidaan kuvata yhdenmukaisesti.

Sopimuksen vaikuttavuutta seurataan pitkällä aikajänteellä mm. seuraavien asioiden osalta:

- Yhdyskuntarakenteen kehittyminen
- Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen
- Asuntotuotannon määrä ja laatu, sekä sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen
- Asunnottomuuden kehittyminen
- Segregaation kehittyminen
- Kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) kulkutapaosuuden, matkat ja suorite, kehittyminen suhteessa matkojen ja suoritteen kokonaismäärään
- Liikenneturvallisuuden kehittyminen kulkutavoittain
- Väestön ja yritysten tyytyväisyys liikennejärjestelmään seudulla

SOPIMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET

Helsingissä 8.10.2020

Ympäristöministeriö

_____

Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen

Liikenne- ja viestintäministeriö

_____

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Valtiovarainministeriö

_____

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen

Elinkeinoministeriö

_____

Elinkeinoministeri Mika Lintilä

Väylävirasto

_____

Pääjohtaja Kari Wihlman

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

_____

Pääjohtaja Kirsi Karlamaa

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

_____

Ylijohtaja Hannu Rossilahti

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

_____

Vs. ylijohtaja Juha Sammallahti

Tampereen kaupunki

_____

Pormestari Lauri Lyly

Kangasalan kaupunki

_____

Kaupunginjohtaja Oskari Auvinen

Lempäälän kunta

_____

Kunnanjohtaja Heidi Rämö

Nokian kaupunki

_____

Kaupunginjohtaja Eero Väätäinen

Oriveden kaupunki

_____

Kaupunginjohtaja Juha Kuusisto

Pirkkalan kunta

_____

Pormestari Marko Jarva

Vesilahden kunta

_____

Kunnanjohtaja Tuomas Hirvonen

Ylöjärven kaupunki

_____

Kaupunginjohtaja Jarkko Sorvanto

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

_____

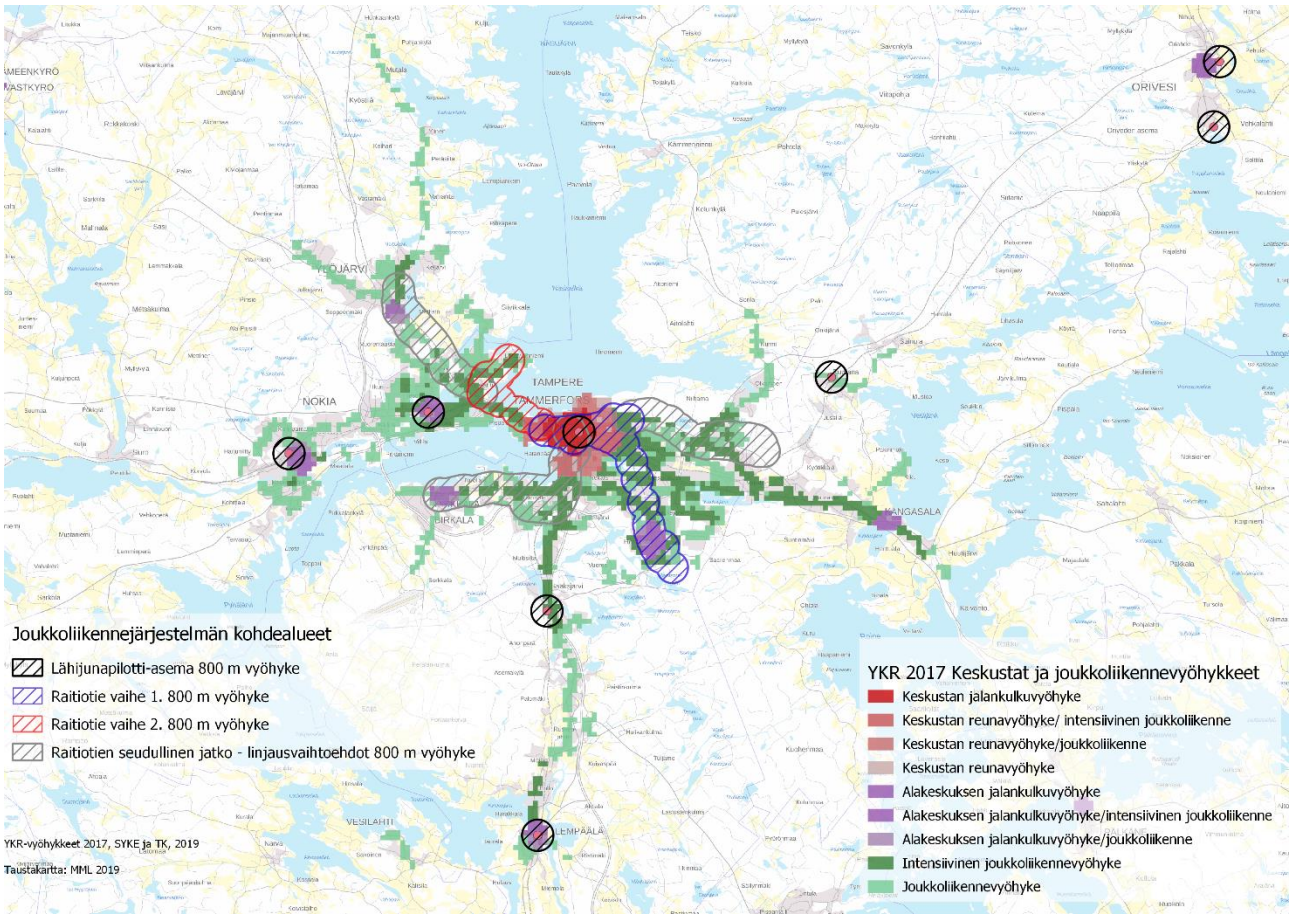
Seutujohtaja Päivi Nurminen

Liitteet

ASUMINEN JA MAANKÄYTTÖ, liite 1.1

Sopimuskohta: Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä / Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Asuntotuotannon ja työpaikka- ja palvelurakentamisen kohdentamisen seurantakartta



Kartan muodostamisen periaatteet:

1. YKR 2017 Keskustat ja joukkoliikennevyöhykkeet

2. Tehokkaan joukkoliikenteen äärellä olevat alueet:

   Raitiotien jatkot (säde 800 m)

   Asemanseudut (säde 800 m)

3. Muut rakenteen keskeisten osien täydennysalueet

   Keskustojen laajeneminen (esim. Ranta-Tampella, Pirkkalan keskusta)

   Joukkoliikennevyöhykkeen täydentyminen (esim. Vuoreksen pohjoisosat, Hatolan alue)

ASUMINEN JA MAANKÄYTTÖ, liite 1.2

Sopimuskohta: Asuminen ja elinympäristön laatu / Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Vuosille 2020-2023 määritetty kuntakohtainen asuntotuotanto/kuntakohtaiset vähimmäistavoitteet

Asuntotuotannon kokonaistavoite on 3350 as/v, josta 80 % sijoittuu sopimuksen mukaan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Tästä johdetut kuntakohtaiset asuntotuotannon vähimmäistavoitteet on määritelty aiempien vuosien asuntotuotantomääriä soveltaen. Tavoitteiden määrittelyssä on huomioitu tasapuolisuus eri suuntien joukkoliikennekäytävien ja lähijunaseisakkeiden tukemisessa.

Kunta	**Keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle rakennettavien asuntojen kuntakohtainen minimitavoite vuodessa (MAL-sopimuksen kartta)**
Tampere	1910
Kangasala	150
Lempäälä	150
Pirkkala	150
Nokia	150
Ylöjärvi	150
Orivesi	15
Vesilahti	5

ASUMINEN JA MAANKÄYTTÖ, liite 1.3

Sopimuskohta: Asuminen ja elinympäristön laatu/ Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Kohtuuhintaisen asuntotuotannon kuntakohtaiset osuudet

Sopimuskauden alussa sovellettava kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon kuntakohtaiset osuudet on määritelty Rakennesuunnitelmassa 2040 alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko: Kohtuuhintaisen asuntotuotannon tavoitteelliset osuudet kuntien kokonaistuotantotavoitteesta

Kohtuuhintaisen vuokratuotannon tavoitteellinen osuus kokonaistuotannosta kunnissa (%)						
	Asuntopoliittinen ohjelma ja MAL-aiesopimus 2013-2015	**Toteuma 2008-2013**	**Uusi tavoite 2020 mennessä**	**Uusi tavoite 2030 mennessä**	**Uusi tavoite 2040 mennessä**	**Huomioita, perusteita**
Kangasala	10	5 (7*)	17	20	20	Lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, raitiotien tulon ennakointi (2040+)
Lempäälä	10	15	17	20	20	Lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, lähijunan 60 min. ja 30 min. ennakointi
Nokia	15	17	17	20	20	Lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus (jo lähtötilanteessa monipuolinen), lähijunan 60 min. ja 30 min. ennakointi
Orivesi	10	11	10	10	10	Lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus, taajamajuna

Kohtuuhintaisen vuokratuotannon tavoitteellinen osuus kokonaistuotannosta kunnissa (%)						
Pirkkala	10	8 (12*)	17	20	20	Lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, raitiotien tulon ennakointi
Tampere	30	27 (36*)	30	30	30	Lähtötason huomioiminen + 1 seutukeskus ja 5 aluekeskusta, ratikan 1. vaihe 2015-2020, laajentumisen ennakointi
Vesilahti	5	0	5	5	5	Lähtötason huomioiminen
Ylöjärvi	10	14	17	20	20	Lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus, ratikan ennakointi
Seutu	22	21 (26*)	25	25	26	Lähtötason huomioiminen + asuntotuotannon monipuolistamisen ja elinkeinokehityksen tarpeet

*Sisältäen ns. ARA:n välimallilla rakennetut asunnot