

Aika: Torstai 28.3.2024 klo 8.15-10.15

Paikka: Tampereen kaupunkiseutu, kh. Valimo, Kelloportinkatu 1 B

Osallistujat:

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala,
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi,
Latvala Mikko	kunnanjohtaja	Vesilahti, 2. vpj.
Linnamaa Reija	johtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Piiparinen Pauli	kaupunginjohtaja	Ylöjärvi
Rämö Heidi	kunnanjohtaja	Lempäälä
tilalla:		
Auvinen Kari	talousjohtaja	Lempäälä
Väätäinen Eero	kaupunginjohtaja	Nokia, 1. vpj.
Nurminen Päivi	seutujohtaja	esittelijä, TKS
Pohjonen Juhani	seutusihiteeri	sihteeri, TKS

Kutsutut:

Kummola Kalervo	seutuhallituksen puheenjohtaja	Tampere
Kuusela Kaisu	seutusuunnittelupäällikkö	TKS, 32-33 §
Touru Tapani	liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, 34-35 §
Välimäki Jussi	seututietopäällikkö	TKS, 36 §

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

31 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO.....	3
32 § ALUEIDENKÄYTTÖLAIN UUDISTAMINEN, SUUNNITTELUYHTEISTYÖVELVOITE	4
33 § RAKENNESUUNNITELMAN 2040+ TOIMEENPANON OHJELMOINTI MAANKÄYTÖN JA ASUMISEN OSALTA	6
34 § SEUDUN NÄKEMYS LIIKENNE12-SUUNNITELMAN VALMISTELUUN.....	7
35 § SUMP-ASETUS, TILANNEKATSAUS	11
36 § RAIDEREFORMI: LAKIMUUTOS HENKILÖJUNALIIKENTEN ALUEELLISEN TOIMIVALLAN MAHDOLLISTAMISEKSI	15
37 § SEUTUDIGI-HANKKEEN (RASUN SEURANTA) LOPPUTUOTOKSET JA JATKOKEHITYS	20
38 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET	22
39 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT.....	23
40 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN	23

31 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

Kokouksen 8.3.2024 täytäntöönpano.

Asiat	Toimenpiteiden eteneminen	Vastuu
Väestörakenne ja -skenaariot 2040 -hankkeen välituloksia	Hanke jatkuu saadun ohjauksen ja hankesuunnitelman mukaisesti	TKS
MAL5 (2024-2027) -sopimusneuvottelut, tilannekatsaus	Neuvottelut jatkunevat 29.4.	TKS
Tavoitteet valtion budjettiin 2025	Tavoitteet viimeistellään saadun ohjauksen mukaisesti. SH:n käsittelyssä 27.3.	TKS, valmisteluryhmä

Liitteet:

Väestökatsaus 1-2/2024.

Muistio 8.3.2024

32 § ALUEIDENKÄYTTÖLAIN UUDISTAMINEN, SUUNNITTELUYHTEISTYÖVELVOITE

	Kuntajohtajakokous 28.3.2024
Päätösehdotus:	Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää merkitä suunnitteluyliteistyövelvoitetta koskevan lakiluonnoskirjauksen tiedoksi ja keskustella kaupunkiseudun viestistä ennakkovaikuttamiseen.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Liitteet:	Alueidenkäyttölain uudistus/PP-esitysmateriaali Luonnos MAL-suunnitteluyliteistyövelvoitteeksi 15.3.2024 Maakuntakaavamuokkaukset kommenttien perusteella 15.3.2024
Käsittelyvaiheet:	KJK 16.2.,
Perustelut:	Seutujohtaja Nurminen

Masto, kuntajohtajat ja seutuhallitus (27.3) ovat kuulleet ympäristöministeriön lainsäädäntöneuvos Maija Nevaa alueiden käytön lainsäädännön uudistamisesta. Uudistamisen suuntaa on linjattu Orpon hallitusohjelmassa. Kaupunkiseudun ja seutusunnittelun näkökulmasta erityisesti MAL-menettelyä sekä kaavatasojen sisältöä koskevat kirjaukset ovat merkittäviä.

Suuria kaupunkeja valmistelutyöryhmässä edustaa Vantaan kaavoitusjohtaja. Valmistelu etenee ripeästi ja valmisteluryhmän kommentteille on saapunut mm. MAL-suunnittelu yhteistyövelvoite. Luonnokseen asia on kirjattu seuraavasti:

Luonnos 1.3.2024

X § Suunnitteluyliteistyövelvoite erällä kaupunkiseuduilla

Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseutujen kuntien on tehtävä suunnitteluyliteistyötä kaupunkiseudun kestävän alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän sekä riittävän asuntotuotannon edellytysten luomiseksi. Valtion on osallistuttava suunnitteluyliteistyöhön.

Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupungit vastaavat suunnitteluyliteistyön järjestämisestä seuduillaan. Yhteistyön järjestämisen voi antaa myös kuntayhtymän tehtäväksi.

Pykälän perustelut ovat liitteellä.

Seututoimiston asiantuntijatiimi on tehnyt huomioita kirjauksesta. Asiasta on käyty myös lyhyt keskustelu Masto-työryhmässä.

- Sääntely koskee suunnitteluyhteistyötä ei suoraan MAL-sopimusmenettelyä. Tämä johtunee siitä, että sopimusta on vaikea säädellä.
- Yhteistyöalueen määrittelyssä viitataan toiminnalliseen kaupunkiseutuun.
- Suunnitteluyhteistyön järjestämisvelvoite tulee kaupunkiseutujen keskuskaupungeille, jotka voivat antaa sen myös kuntayhtymän tehtäväksi. Perusteluissa viitataan mm. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, HSL ja maakuntien liittoihin.
- Kirjaus kiinnittää menettelyn koskemaan 7 seutua, eli hillitsee menettelyn laajentamista.
- Valtion osallistuminen suunnittelutyöhön on kaksisuuntaisesti velvoittavaa: valtion on osallistuttava ja toisaalta valtion osallistuminen on turvattava. Tarkempaa määrittelyä valtion roolista, muodosta tai osallistuvasta tahosta ei esitetä.
- Suunnitteluyhteistyön muotoa ei säädellä, eli kirjaus antaa sen osalta vapaat kädet.
- Perusteluissa todetaan, että käytännössä kaupunkiseutujen kunnat ja valtio täyttäisivät säännöksessä ehdotetun suunnitteluyhteistyövelvoitteen toimimalla nykyisen MAL-sopimuskäytännön mukaisesti.
- Huomiona lisäksi, että maakuntakaavan tehtävistä esitetään poistettavaksi yhdyskuntarakenteen kehityksen ohjaus ja korostetaan alueiden käytön periaatteita. Samaan aikaan kaupunkiseutujen suunnitteluyhteistyöhön sisällöksi on kirjattu kestävä alueidenkäyttö. Olisiko käsitteiden kannalta selkeämpi MAL-pykälissäkin puhua yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvasta suunnitteluyhteistyöstä.

33 § RAKENNESUUNNITELMAN 2040+ TOIMEENPANON OHJELMOINTI MAANKÄYTÖN JA ASUMISEN OSALTA

	Kuntajohtajakokous 28.3.2024
Päätösehdotus:	Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan hyväksyä rakennesuunnitelman 2040+ toteutusohjelman.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Liitteet:	Rakennesuunnitelman 2040+ toteutusohjelma, toimitetaan 26.3.2024
Käsittelyvaiheet:	Asia käsitellään seutuhallituksessa
Perustelut:	Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela, 15.3.2024 Rakennesuunnitelma 2040+ hyväksyttiin kuntien valtuustoissa marras-joulukuussa 2023. Suunnitelmassa tehdyistä valinnoista ja siinä linjatuista toimenpiteistä on laadittu toteuttamishjelma, jonka sisällöt liittyvät keskustojen, viherrakenteen, asumisen ja elinkeinojen kehittämiseen. Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä huolehtii liikennejärjestelmän kehittämisestä. Seudun maankäyttö ja asuminen -työryhmä on tarkastanut ohjelman kolmessa kokouksessa marraskuun 2023 ja helmikuun 2024 välisenä aikana. Rakennesuunnitelman toteutusohjelman toimenpidepaketeista on koostettu sopimuskohtia valmisteilla olevaan MAL5-sopimukseen. Listan liitteenä on esitys, johon on koottu rakennesuunnitelman tavoitelauseita yllä kuvattujen otsikoiden alle. Kunkin tavoitelauseen alle on koostettu leipätekstistä ja kartoista syötteitä suunnitelman toteuttamiseksi. Viherrakenteen osalta toimeenpanon syötelauseet on kerätty sini-viherstrategian valmisteluaineistosta.

34 § SEUDUN NÄKEMYS LIIKENNE12-SUUNNITELMAN VALMISTELUUN

Kuntajohtajakokous 28.3.2024

Päätösehdotus:

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

käydä keskustelun seudun keskeisistä viestiestä liikenne12-suunnitelman valmisteluun ja

ja toimittaa näkemykset liikenne- ja viestintäministeriöön huomioitavaksi suunnitelman valmistelussa.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Liitteet:

Käsittelyvaiheet:

Asia käsitellään seutuhallituksessa 24.4.

Perustelut:

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru

Lähtökohdat

Tampereen kaupunkiseutu on osallistunut seudun muiden toimijoiden kanssa edunvalvontakärkien muodostamiseen hallitusohjelman yhteydessä. Edunvalvonnan kärjistä useat liittyvät valtakunnallisen saavutettavuuden kehittämiseen väylähankkeilla. Seudun tavoitteet kulkevat nimellä Pirkanmaan kädenjälki 2030.

Tampereen kaupunkiseutu on MAL-sopimukseen valmistautumisen yhteydessä käynyt priorisointikeskustelua keskeisten valtakunnalliseen verkkoon kytkeytyvien, Liikenne12-suunnitelmalla ja sen investointiohjelmalla edistettävien, kehittämishankkeiden huomioimisesta MAL-sopimuksessa.

MAL-sopimuksen yhteydessä on tunnistettu tarve seudullisen liikennejärjestelmätyön kehittämiseksi TEN-T asetuksen muodostaman SUMP-suunnitelman laadintavelvoitteen myötä. Suunnitelman laatimisessa keskeisenä lähtökohtana on valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen yhteen toimivuuden varmistaminen. MAL-sopimusluonnos sisältää esityksen yhteisen näkemyksen muodostamisesta valtio-osapuolen kanssa SUMP-suunnitelman lähtökohdaksi.

Seudun rakennesuunnitelmassa on kuvattu keskeisiä kehittämisalueita, joista useat kytkeytyvät valtakunnallisen verkon kehittämiseen.

Vastaavia yhteyksiä on tunnistettu jo edunvalvontatavoitteiden määrittämisen yhteydessä.

Rakennesuunnitelman ja MAL-sopimuksen kestävä liikumisen edistämiseen kytkeytyvät lähtökohdat ja perusteet on muodostettu seudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä toteutetuilla selvityksillä ja suunnitelmilla. Seudullisessa yhteistyössä tuotettua tietopohjaa on rakennesuunnitelman ja edunvalvontatavoitteiden muodostamiseksi täydennetty maakunnan ja kuntien prosesseissa tunnistetuilla väyläverkon kehittämishankkeilla.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu seudun saavutettavuuteen liittyviä yliseudullisia kehitystarpeita. Länsi-Suomen liikennestrategiassa vastaavia on tunnistettu koko läntisen Suomen alueelta.

Tampereen kaupunkiseutu on tehnyt yhteistyötä suurten kaupunkiseutujen kanssa liikenne12-suunnittelun edellisellä kierroksella. Lisäksi kaupunkiseutujen kesken on tehty yhteistyötä liikenne12-suunnitelmaan kytkeytyvissä vaikutusten arviointiin ym. liittyneissä kehitystehtävissä. Suurten kaupunkiseutujen välistä yhteistyötä ei ole toistaiseksi käynnistetty.

Seudun henkilöliikennetutkimus sekä seudun liikennejärjestelmätyössä tehdyt havainnot osoittavat, että seudun liikennejärjestelmäkehitys ja kulkutapajakauman muutos ei ole tavoitteiden edellyttämässä vauhdissa.

Kokonaisuutena voidaan tunnistaa, että seudun valtakunnallisen verkon kehittämisen tarpeet on kuvattu kattavasti eri tasoissa suunnitelmissa. Seudun on perusteltua keskustella siitä, miten seudun keskeiset tarpeet viestitään rakentavasti ja perustellusti liikenne12-prosessiin.

Liikenne12-suunnitelman laatimisprosessiin on ohjelmoitu ja toteutettu teematyöpajoja, joihin seudun osallistujia on kutsuttu perustuen ministeriön harkintaan. Seudullista viestiä tilaisuuksiin ei ole ollut edellytyksiä valmistella, vaan kukin kutsuttu on osallistunut työpajoihin omista lähtökohdista.

Liikenne12-suunnitelma prosessiin liittyvä liikennejärjestelmäfoorumi järjestetään 12.4. ja aluetilaisuudet tämän jälkeen. Liikennejärjestelmäfoorumeissa käsitellään Liikenne 12 -suunnitelman päivitystä. Tilaisuuden pääpaino on toimenpideohjelman käsittelyssä. Tampereen kaupunkiseutu on kutsuttu MAL-kaupunkiseuduille kohdennettuun aluetilaisuuteen 22.4. Virallisia kannanottoja pyydetään lausunnoilla liikenne12-suunnitelman kokoamisvaiheessa syksyllä 2024.

Seudun on perusteltua muodostaa yhteistä näkemystä seudulle keskeisistä huomioitavista teemoista hyödynnettäväksi LVM:n ohjelmoimassa virallisessa vuorovaikutuksessa. Lisäksi koska virallisia vuorovaikutuksen paikkoja on rajallisesti, seudun on perusteltua tunnistaa myös epävirallisia vuorovaikutuksen paikkoja ja yhteistyön mahdollisuuksia seudun asiantuntijaviestien toimittamiseksi valmisteluun.

LVM on toimittanut seudulle kysymyksiä, joiden avulla seutu voi jäsentää viestejään.

- Valtion väyläverkon kehittämishankkeet MAL-seuduilla ja näiden päätöksentekoprosessi?
- Kaupunkiseutujen rahoitusvaraus Liikenne 12 –suunnitelmassa ja kustannusjaot?
- Valtionavustusten kehittäminen? (infra, joukkoliikenne)
- Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämistarpeet?
- Muita ajatuksia?

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat ovat edellä olevien kysymysten ohella kannustaneet seutua kiinnittämään erityishuomiota priorisointiin, sillä rahoitusraami on tiukka. Kehittämisinvestointeihin varattua rahoitusta tullaan todennäköisesti pienentämään suhteessa aiempaan suunnitelmaan. Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat ovat myös korostaneet liikenne12-suunnitelman roolia strategisena suunnitelmassa, jossa tehdään valintoja rahoituksen kohdentamisen periaatteista: ei rahoituksen kohdentamisesta yksittäisiin hankkeisiin. Hankkeiden priorisoinnista päätetään Liikenne12-suunnitelman investointiohjelmassa, jota tullaan päivittämään jatkossa säännöllisesti tulevan liikenne12-suunnitelman antamiin lähtökohtiin nojaten.

Liikennejärjestelmätyöryhmä kävi kokouksessaan keskustelun keskeisistä näkökulmista huomioitavaksi Liikenne12-suunnitelman valmistelussa:

1. Edunvalvonnassa ja MAL-sopimusvalmistelussa tunnistetut hankkeet kuvaavat seudun keskeisiä valtakunnallisia kehittämistarpeita.
 - Pääradan kehittämissuunnittelu lähi- ja kaukojunien henkilöliikenteen sekä tavaraliikenteen tarpeet huomioiden: Tampere-Helsinki ja Tampere-Seinäjoki
 - Järjestelyratapihan siirron suunnittelu yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja kansallisen logistisen solmun mahdollistamiseksi
 - Tampere-Pori-radon suunnittelu lähi- ja kaukojunien henkilöliikenteen sekä tavaraliikenteen tarpeet huomioiden

- VT3 -kehittämiseen kytkeytyvä suunnittelu elinvoima-alueiden ja seudun saavutettavuuden kehittämiseksi
 - VT 9 -kehittäminen liikenneturvallisuuden parantamiseksi
 - VT12 kehittäminen valtakunnallisen poikittaisyhteyden ja seudun satamayhteyden kehittämiseksi
 - Lentokentän ja lentokenttäyhteyksien (Kehä2) kehittäminen kansainvälisen saavutettavuuden ja turvallisuusklusterin kehittämiseksi.
 - Korjausvelan vähentäminen.
2. MAL-sopimukseen on perusteltua kohdentaa enemmän rahoitusta kaupunkiseutujen kehityksen tukemiseksi ja mahdollistaa rahoituksen kohdentaminen vaikutukseltaan parhaisiin kohteisiin.
- Kaupunkiseuduille kohdentuvat valtionavut on perusteltua kohdentaa MAL-sopimusprosesseissa. Tämä koskee niin joukkoliikennettä kuin esimerkiksi kävelyn- ja pyöräilyn edistämiseen liittyviä valtionavustuksia.
 - Myös seudullisten selvitys ja suunnitteluhankkeiden tuki on perusteltua myöntää seudulle MAL-sopimuksilla. Seudullisen suunnittelun tukemista perustelee mm. SUMP-suunnitteluvuote, joka tuo seuduille veloitteita laajentaa liikennejärjestelmätarkastelua, asukasosallistamista ja seuranta.
 - MAL-sopimusten painoarvon kasvattamista perustelee kaupunkiseutujen merkittävä rooli liikenne12-tavoitteisiin vastaamisessa, valtion osallistumisen parempi ennakoitavuus sekä hakemusprosesseihin liittyvän tarpeettoman resurssien käytön vähentäminen.
3. Valtion, seudun ja kuntien yhteistyön pelisääntöihin on perusteltua ottaa kantaa Liikenne12-suunnitelmassa.
- Millä periaatteilla ja perusteilla valtion teitä muutetaan kaduiksi?
 - Millä lähtökohdilla ja periaatteilla esimerkiksi junaliikennettä suunnitellaan?
 - Miten yhteisrahoitteisista hankkeista sovitaan?
 - Miten liikennepalveluja tuotetaan yhteisrahoitteisesti?
 - Miten valtakunnallisten kehittämishankkeiden vaikutukset seudun tavoitteisiin arvioidaan?
 - Miten liikenne12-suunnittelu, investointiohjelma, seudulliset SUMP-suunnitelmat ja MAL-sopimuksen kytketään yhteen?
 - Miten valtionhallinnon prosessit kytketään toisiinsa siten, että seuduille kuuluu ”yksi ja johdonmukainen liikenneääni”?

35 § SUMP-ASETUS, TILANNEKATSAUS

Kuntajohtajakokous 28.3.2024

Päätösehdotus:

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tiedoksi kaupunkisolmukohtia koskevan kestävän kaupunkiliikemisen suunnitelman (SUMP, Sustainable urban mobility plan) laadintavelvoitteen,

että SUMP-suunnitelman valmistelusta Tampereen kaupunkiseudulla vastaa kaupunkiseudun kuntayhtymä ja

että suunnittelun prosessista sekä resursoinnista päätetään osana talousarviovalmistelua.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Liitteet:

Käsittelyvaiheet:

Perustelut:

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru

Lähtökohdat

Euroopan parlamentin ja neuvoston uudistetussa asetuksessa unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi edellytetään, että kaupunkisolmukohtissa tulee toteuttaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma vuoden 2027 loppuun mennessä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (SUMP) on pitkän aikavälin kokonaisvaltainen ja integroitu tavara- ja henkilöliikenteen suunnitelma toiminnalliselle kaupunkialueelle. Kaupunkisolmukohtat tarkoittavat Suomessa seitsemää suurinta kaupunkiseutua (MAL-sopimuseutuja).

Suomessa on tavoiteltu, että kaupunkiseudut voisivat täyttää vaatimuksen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

"TEN-T-asetuksen vaatimukset ja ohjeistukset kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun

Uudistetun asetuksen tavoitteena on luoda tehokas EU:n laajuinen ja multimodaalinen rautatie-, sisävesi-, lähimerenkulkureittien ja teiden verkko, josta on yhteydet kaupunkisolmukohtiin, meri- ja sisävesisatamiin, lentoasemille ja terminaaleihin kaikkialla EU:ssa.

TEN-T-asetuksen artiklassa 40 määritetään kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset. Euroopan neuvoston ja parlamentin neuvottelujen tuloksena on joulukuussa 2023 sovittu, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat on laadittava ja seurantatiedot kerättävä vuoteen 2027 loppuun mennessä:

- i. kussakin kaupunkisolmukohdassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (SUMP) hyväksyntä ja sen seuranta, sisältäen muun muassa toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja siirtymiseksi kestävään liikkumiseen, tehokkaan päästöttömän ja vähäpäästöisen liikumisen edistämiseksi kaupunkilogistiikka mukaan lukien, ilmansaasteiden ja melun vähentämiseksi; ja soveltuvin osin arvioida käyttäjien esteetöntä saavutettavuutta.
- ii. kaupunkisolmukohtien kestävyys, turvallisuus ja saavutettavuuteen liittyvät kaupunkiliikenteen tiedot tulee kerätä ja toimittaa komissiolle tarkempien indikaattoreiden ja menetelmien mukaisesti;

Kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmat on laadittava ohjeistuksen mukaisesti ja niissä on huomioitava myös Euroopan laajuiset kaukoliikennevirrat. Seurannassa käytettävien indikaattoreiden määritelmät sekä tietojen toimittamisen tavat ja määräajat tullaan tarkemmin määrittelemään täytäntöönpanoasetuksessa. Tietojen toimitus tulee olemaan 3-5 vuoden välein indikaattorista riippuen. Kukin jäsenvaltio vastaa velvoitteiden täyttymisestä.

TEN-T-asetuksessa määritetään lisäpainopisteet kaupunkisolmukohdille:

- ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteydet
- TEN-T-verkon ja alueellisen sekä paikallisen kestävän liikenteen infrastruktuurin saumaton yhteenliittäminen, joka voi sisältää mm. matkustajien maksu- ja lippujärjestelmien yhteentoimivuuden, liikenteen hallintaa ja kaupunkilogistiikan palveluita
- henkilöliikenneinfrastruktuurin kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliittäminen
- tavaraliikenneinfrastruktuurin kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliittäminen
- kauttakulkuliikenteen kielteisten vaikutusten lieventäminen kaupunkialueilla
- tehokkaan, meluttoman ja päästöttömän liikenteen edistäminen
- joukkoliikenteen ja aktiivisten kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvattaminen tarpeellisin osin
- tehokkaan, vähämeluisen ja vähähiilisen kaupunkijakelun edistäminen • kaupunki- ja maaseutualueiden välisen saavutettavuuden ja yhteyksien parantaminen soveltuvin osin sekä älykkään, kestävän ja kohtuuhintaisen liikenteen saatavuus
- tieto- ja viestintätekniiikan (ICT) ja kaikille avoimien älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) laajempi käyttöönotto liikenteen hallinnan

tehostamiseksi, ruuhkien ja ilmansaasteiden vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, sekä reaaliaikainen tieto vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin saatavuudesta”

Lähde: Traficom, kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittaminen-

Prosessia, jolla suomalaista liikennejärjestelmäsuunnittelua voidaan laajentaa kattamaan SUMP-suunnittelun velvoitteet, on tarkasteltu Traficomin johtamassa ja MAL-verkoston koordinoimassa hankkeessa vuoden 2023 syksyllä. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäpäällikkö on osallistunut hankkeen ohjausryhmän toimintaan.

Seudun lähtökohdat SUMP-suunnitelman laatimiselle

Tampereen kaupunkiseudulla on hyvät lähtökohdat valmistella SUMP-suunnitelma määrittelyssä aikataulussa. Seudulla on olemassa tuoreet suunnitelmat kestävän liikkumisen keskeisten teemojen seudullisesti merkittävästä kehittämisestä. Seudun liikennejärjestelmätyön käytäntö ja tarkkuustaso muodostavat selkeän lähtökohdan vastata SUMP-suunnitelmasta annettuihin kriteereihin.

Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä on käynyt MAL-sopimukseen valmistautumisen yhteydessä keskusteluja tunnistaen tulevan SUMP-suunnitteluelvoitteen. MAL-sopimusluonnoksessa esillä olevat selvitysteemat, logistiikka ja tavaraliikenne sekä jakeluinfra, sekä yhteistyöteemat valtion kanssa tukeva SUMP-suunnitelman laatimista.

Seudun tavoitteena MAL-sopimusneuvotteluissa on seudulliseen suunnitteluun saatava valtion tuki, jolla mahdollistetaan paitsi laadukas suunnittelu myös olemassa olevien tiekarttojen edistäminen sekä tietopohjan tuottaminen.

Seudun kansainvälistymiseen liittyvien tavoitteet huomioiden on tavoitteellista, että Tampereen kaupunkiseudulla on edellytyksiä lisätä kansainvälistä vuorovaikutusta ja tunnettuutta SUMP-suunnitelman myötävaikutuksella.

Liikennejärjestelmäpäällikkö on hahmottanut työskentelyn vaiheita SUMP-suunnitteluelvoitteen täyttämiseksi. Vuonna 2024 muodostetaan lähtökohtia SUMP-suunnitelmalle ja toimeenpannaan olemassa olevia tiekarttoja. Vuoden 2025 työssä tuotetaan tilannekuvaa nykyisestä liikennejärjestelmästä ja sen kehittämistarpeista sekä toteutetaan teemaselvityksiä. Vuonna 2026 jatketaan teemaselvityksiä ja käynnistetään SUMP-kokonaisuuden valmistelu siten, että suunnitelma valmistuu vuoden 2027 keväällä. Hyväksymiskäsittelyt toteutetaan vuoden 2027 syksyllä.

Suunniteltu aikataulu mahdollistaa EU-asetusten täyttämisen ja seudun tietopohjaisen valmistautumisen vuoden 2027 aikana käynnistettäviin MAL-sopimusneuvotteluihin.

Seudullisesti keskeistä on käydä keskustelu siitä, mikä laadittavan SUMP-suunnitelman status on (valtuusto, kunnanhallitukset, seutuhallitus) ja miten suunnittelu kytketään osaksi muita seudullisen yhteistyön keskeisiä tuotteita (seutustrategia, rakennesuunnitelma, MAL-sopimus).

SUMP-suunnitelma ja rakennesuunnitelma on mahdollista toteuttaa esimerkiksi vuorottaisilla seutuhallituksen kausilla. Rakennesuunnitelma muodostaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä kuvaavan strategisen tahtotilan, jonka toimeenpanoa SUMP-suunnitelma täsmentää ja tuottaa samalla liikennejärjestelmän kokonaiskehitystä kuvaavan lähtökohdan rakennesuunnitelman päivittämiseen.

Seudun liikennejärjestelmätyöryhmän on määrä toukokuun kokouksessaan ohjelmoida edellä kuvattujen selvitysteemojen sisältöä sekä SUMP-suunnitelman laatimisprosessia tarkemmin.

36 § RAIDEREFORMI: LAKIMUUTOS HENKILÖJUNALIIKENTEN ALUEELLISEN TOIMIVALLAN MAHDOLLISTAMISEKSI

Päätösehdotus:	Kuntajohtajakokous 28.3.2024 Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää että LVM:n kyselyyn vastaan alustavasti seudullisesti koordinoidusti ja antaa vastauksen selosteessa esitetyn mukaisesti.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Liitteet:	
Käsittelyvaiheet:	KJK 12.1., Seutuhallitus 24.4.
Perustelut:	Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru

Tampereen kaupunkiseudulla on tehty määrätietoista lähijunaliikenteen kehittämistyötä ja muodostettu käsitys siitä, millaista junaliikennettä seudulle on edellytyksiä ja perusteltua tavoitella. Tuotetun tietopohjan myötä seudulla on myös hyvät lähtökohdat osallistua liikenne- ja viestintäministeriössä käynnissä olevaan henkilöjunaliikenteen järjestämistapoja uudistavaan raidereformiprosessiin.

Henkilöjunaliikenteen järjestäminen muutoksessa

HO: Hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Hallitus luo pitkän aikavälin näkymän kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi.

1. Suomen palvelut

2023–2024
Analyysi, visio, hankesuunnitelma.
Analysoidaan nykytilanne, luodaan visio tulevasta ja laaditaan hankkeelle suunnitelma. Hallitus linjaa julkisesti hankittavat ja kilpailutettavat palvelut vuoden 2024 aikana.

2. Markkinanäkymä rautatieyrityksille

2024–2025
Valmiuksien luominen.
Laaditaan projekti-suunnitelma. Tehdään tarvittavat vaikutusten arvioinnit. Tarvittaessa aloitetaan kalusto-investoinnit. Aloitetaan markkinavuoropuhelu eli keskustelu mahdollisten kilpailuun osallistuvien yritysten kanssa.

3. Markkinahinta palveluille

2026–2028
Kilpailuttaminen.
Kilpailutetaan valmistellut palvelukokonaisuudet. On todennäköistä, että kilpailutettavia kokonaisuuksia on useita ja ne kilpailutetaan vaiheittain.

2029–2030
Siirtymäkausi.
Kilpailutusten tulos on selvillä. Valmistaudutaan toteuttamaan uusia palvelusopimuksia kilpailun voittaneiden yritysten kanssa.

2031
Käynnistäminen ja seuranta.
Voittaneet yritykset aloittavat henkilöjunaliikenteen järjestämisen (operoinnin). Seurataan palvelusopimusten toteutumista.



Next step: Selvityksessä erityisesti alueellisen liikenteen järjestämistoimivallan mahdollistaminen.

RADANPITOA tulisi kohdentaa sinne missä on varmasti liikennettä. Näin varmistetaan liikennejärjestelmän KESTÄVYYS ja TEHOKKUUS. SAAVUTETTAVUUS ratkeaa palvelutasomäärittelyn kautta.

Kuntajohtajakokous käsitteli kokouksessaan 12.1.2024 LVM:n raidereformi-hanketta ja päätti, että kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä seuraa uudistuksen etenemistä ja valmistelee kuntajohtajakokoukselle ja seutuhallitukselle kaupunkiseudun kannanottoja uudistusta koskien ja että kunnat varautuvat käsittelemään kannanottoja ja sitoutumistaan uudistukseen.

Henkilöjunaliikenteen alueellisen toimivaltaan liittyvä sidosryhmätilaisuus ja alueen suunnitelmat junaliikenteen kehittämiseksi

LVM järjestää sidosryhmille **Teams-tilaisuuden** säädöshankkeesta 11.4. klo 13.00 – 14.30. Osana säädöshanketta voidaan toteuttaa mahdolliset alueelliset toimivaltamuutokset alueellisten viranomaisten aloitteesta.”

Ministeriö pyytää alueita myös kertomaan omista suunnitelmistaan alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi vastaamalla alloleviin kysymyksiin **30.4. mennessä.**”

1. Onko edustamallanne organisaatiolla kiinnostusta järjestää lähitulevaisuudessa alueellista junaliikennettä toimivaltaisena viranomaisena? *
2. Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen ”Kyllä”, kuvatkaa alla tarkemmin alueellisen junaliikenteen valmistelun tilannetta alueellisella tasolla mm. kuntien välisten neuvottelujen, toimivalta-alueen laajuuden ja palvelutasoselvitysten, aikataulun sekä rahoituksen osalta.
3. Onko edustamallanne organisaatiolla kiinnostusta osallistua tulevaisuudessa alueellisen junaliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen siten, että valtio toimii alueella toimivaltaisena viranomaisena?
4. Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen ”Kyllä”, voitte alla ilmoittaa yhteyshenkilönne tiedot jatkokeskusteluja varten
5. Avoin palaute”

Lähtökohtia kaupunkiseudun vastaukseksi LVM:n kyselyyn

Tampereen kaupunkiseutu esittää, että **alustavat** vastaukset toimitetaan ennen 11.4. järjestettävää tilaisuutta, jotta vastauksia voi hyödyntää tilaisuuteen valmistautumisessa.

1. *Onko edustamallanne organisaatiolla kiinnostusta järjestää lähitulevaisuudessa alueellista junaliikennettä toimivaltaisena viranomaisena?*

Huomioiden seudun aiemmin antamat lausunnot ja tavoitellun muutoksen nopean aikajänteen, **Tampereen kaupunkiseudun lähtökohtaisena vastauksena kysymykseen halukkuudesta toimia lähitulevaisuudessa tilaajana on perusteltua olla "ei"**. Kannanottona voidaan tuoda esille, että Tampereen kaupunkiseutu on halukas etenemään kohti vuoden 2030-liikennöintiä yhteistyössä valtio-osa-puolen kanssa. Näkemys perustuu olettamukseen, että näin voidaan parhaiten saavuttaa tavoite lähijunaliikenteen kustannustehokkaaksi lisäämiseksi samalla, kun seudun muuta joukkoliikennejärjestelmää kehitetään monipuolisilla toimenpiteillä. Tilaajavastuun ottaminen lähivuosi-ina voisi johtaa ylikuormittumiseen ja tavoitteen kannalta heikompaan lopputulokseen.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että Tampereen kaupunkiseutu ei voisi myöhemmin tilata omaa liikennettä. **Sen vuoksi lainsäädäntöhankkeessa ei tule tässä vaiheessa nimetä toimijoita, jotka voivat toimia toimivaltaisina viranomaisena.**

2. *Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen "Kyllä", kuvatkaa alla tarkemmin alueellisen junaliikenteen valmistelun tilannetta alueellisella tasolla mm. kuntien välisten neuvottelujen, toimivalta-alueen laajuuden ja palvelutasoselvitysten, aikataulun sekä rahoituksen osalta.*

Alueellisen junaliikenteen kehittämissuunnitelmia kuvataan kohdassa "avoin palaute".

3. *Onko edustamallanne organisaatiolla kiinnostusta osallistua tulevaisuudessa alueellisen junaliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen siten, että valtio toimii alueella toimivaltaisena viranomaisena?*

Pohjaten seudulliseen selvitykseen lähijunaliikenteen tavoitteellisesta tulevaisuuskuvausta ja tiekartasta vuosille 2030 ja 2050, **seudun radanvarren lähijunaliikennettä**

tavoittelevien kuntien (Lempäälä, Nokia, Orivesi, Ylöjärvi, Kangasala, Tampere) on perusteltua vastata kysymykseen ”kyllä”.

Myös Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän sekä seudun joukkoliikenneviranomaisen on perusteltua vastata kysymykseen kyllä, vaikka niiden rahoitus tulee välillisesti jäsenkuntien kautta. Toimijat ovat keskeisiä junaliikenteen suunnittelun ja toimeenpanon tukemisen kannalta ja yhteishenkilöiden nimeäminen on perusteltua.

Seudullisesti perusteet osallistua junaliikenteen rahoitukseen on tunnistettu em. seudullisessa tavoitetilassa ja niiden pohjalta tehdyissä lausunnoissa.

”Junaliikenteen tavoitteelliseksi kehittämiseksi rahoituksen lähtökohtana on varmasti tarpeen olla kuntien ja valtion yhteisrahoitus. Yhteisrahoituksen periaatteet on tärkeää tehdä selkeiksi ja yhdenvertaisiksi, esimerkiksi hyötyjä maksaa -periaatetta hyödyntäen. Tämän mahdollistamiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että valmistelussa tunnistetaan kuntien päätöksentekoprosessit sekä teemaan tässä ajanhetkessä liittyvä erityinen kiinnostus kuntapolitiikassa. Sekä kuntien että valtion tulee sitoutua junapalvelun ostoihin pitkäjänteisesti yli hallitus- ja valtuustokausien.”

4. *”Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen ”Kyllä”, voitte alla ilmoittaa yhteishenkilönne tiedot jatkokeskusteluja varten”*

Kunnista ja seudullisista toimijoista nimettävät yhteishenkilöt muodostavat myös seudullisen valmistelun yhteistyöryhmän.

5. *Avoin palaute*

Tampereen kaupunkiseutu on kuvannut lähijunaliikenteen kehittämiseen kytkeytyvät tavoitetilat vuosille 2030 ja 2050 vuonna 2022 toteutetussa selvityksessä.

”Ensimmäisessä vaiheessa hyödynnämme tehokkaasti nykyisiä raiteita: lisäämme junaliikenteen kysyntää rakentamalla seisakkeita ja lisäämällä maankäyttöä kaikkien seisakkeiden tuntumaan sekä hankkimalla lisää junavuoroja

seudun asukkaiden käyttöön. Etsimme innovatiivisesti ratkaisuja ja suunnittelemme tulevaa tasoloikkaa. Toisessa vaiheessa raiteille saadaan määrätietoisesta yhteistyöstä tuloksena edelleen lisää matkustajia, kapasiteettia, seisakkeita ja junaliikennettä.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että seudun tavoitteet vuoteen 2030 ovat maltillisia, ja niiden toteutuminen edellyttää määrätietoista yhteistyötä ja pitkäjänteistä näkymää. Käynnissä olevat MAL-sopimusneuvottelut ovat keskeisiä tavoitteen toteutumiseksi. Tavoitteen saavuttaminen luo edellytykset junaliikenteen kilpailutuksen onnistumiselle Suomen houkuttelevimmassa raidemarkkinassa sekä kestävästä liikkumisesta pitkäjänteiselle kehittämiselle.

37 § SEUTUDIGI-HANKKEEN (RASUN SEURANTA) LOPPUTUOTOKSET JA JATKOKEHITYS

	Kuntajohtajakokous 28.3.2024
Päätösehdotus:	Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan hyväksyä loppuraportin
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Liitteet:	Seutudigi-hankkeen loppuraportti
Käsittelyvaiheet:	
Perustelut:	Seututietopäällikkö Välimäki Seutudigi - laadukasta ja tehokasta kaupunkiseutusunnittelua tietomallipohjaisella seurannalla -hanke saatiin päätökseen lokakuussa 2023. Hanke sai rahoitusta valtiovarainministeriön kuntien digikannustinavustuksesta. Hanke oli luonteeltaan seudullisen tiedontuotannon kokonaisuutta kehittävä hanke, jolla tavoiteltiin paitsi uutta järjestelmää rakennesuunnitelman seurannalle niin myös tietomallipohjaiseen kaupunkiseutusunnitteluun siirtymistä sekä kuntien tietoaineistojen kehittämistä. Yhtenä ohjaavana ajatuksena hankkeessa oli saada seudullisen suunnittelun pitkän aikavälin tavoitteet kokoava rakennesuunnitelma välineenä entistä paremmin seututyön keskiöön luomalla suunnitelmalle toimiva seurantajärjestelmä. Järjestelmää voidaan hyödyntää jo tällä hetkellä esim. MAL-sopimuksen seurannan tietojen keräämiseen sekä tietojen visualisointiin. Hankkeessa tehty seurantajärjestelmän kehittäminen sisälsi seurantamittareiden ideointia, tiedonkäsittely- ja automatisointiprosessien kehittämistä sekä visuaalisen käyttöliittymän rakentamista. Hanketta työstivät seututoimiston asiantuntijoiden lisäksi hankkeelle nimetty, kuntien asiantuntijoista koostuva projektiryhmä sekä hankkeen konsultteina toimineet WSP Finland ja Ubigu Oy. Hankkeen ohjausryhmänä toimi seudun maankäytön ja asumisen työryhmä. Hankkeen keskeisimmät tuotokset ovat rakennesuunnitelman seurantajärjestelmän kokonaisuus, jonka ytimen muodostavat seudullinen paikatietotietokanta sekä sen kokoamiseen luodut automatisoidut prosessit. Seurantajärjestelmän visuaalinen käyttöliittymä rakennettiin Microsoftin Power BI-ohjelman pohjalle.

Lisäksi hankkeessa suunniteltiin kansallisen kaupunkiseutusunnitelman tietomallia hyödyntävä malli Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman tavoitteiden ja niiden paikkatietoihin perustuvan seurannan jäsentämiseksi. Seurantajärjestelmän ja rakennesuunnitelman seurannan tietomallin kuvaus löytyvät tämän kokouksen liitteenä olevasta hankkeen loppuraportista.

Hankkeessa kehitettiin pysyvään käyttöön tulevaa järjestelmää seudullisen tietojohtamisen parantamiseksi ja työ järjestelmän kehittämiseksi on jatkunut myös hankkeen jälkeen. Seurantajärjestelmän visuaalinen käyttöliittymä (Power BI) on tarkoitus ottaa käyttöön kevään 2024 aikana.

Käyttöliittymä on suunniteltu erityisesti kuntien maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden työn tueksi, mutta se voidaan avata myös julkiseksi. Käyttöliittymän avaaminen kokonaan julkiseksi on suunniteltu tehtävän pelkästään asiantuntijoille suunnatun testikäyttövaiheen jälkeen.

Visuaalisen käyttöliittymän kehittämisen lisäksi muita meneillään olevia jatkokehitystöitä ovat seurantajärjestelmän datan jakamisen kehittäminen sekä rakennesuunnitelman tietomallin kehittäminen.

Seututietopäällikkö Jussi Välimäki esittelee visuaalisen käyttöliittymän työvaihetta.

38 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET

Vuoden 2024 kokoukset perjantaisin klo 8.15-10.15

15.3.,
Business Tampereen asiat

28.3 (kiirastorstai)
Alueidenkäyttölain uudistus
Liikenne12 päivitys
SUMP-asetus
RASUn 2040+ toimeenpano
Seutudigin (Rasu-seuranta) loppuraportti

12.4., Teams
Seutuyhteistyön kehittäminen seudullisesti merkittävillä yritysalueilla
TA 2025 lähetekeskustelu

26.4., Tammelan stadionilla
Raidereformi/ajankohtaiset
Sini-viherstrategian valmistelu/käynnistys

10.5, 24.5.,
Asumisen ja asuntopolitiikan katsaus (24.5.)
MAL-seuranta
Maahanmuuton tilannekuva
Tutustuminen Ojala-Lamminrahkaan ja yhteistyömalliin
Green deal

5.6. Seutupäivä Orivedellä

6.-7.6. matkakokous/Pori
Tulevaisuuskeskustelu

28.6.,
Seutuliikehjelma 1 v-katsaus
Lukiokoulutuksen tilannekuva
Sivistyspalveluiden tiekarttapäivitykset

Heinäkuussa ei kokouksia

9.8., 23.8., 6.9., 20.9., 4.10., 11.10., 1.11., 15.11., 29.11., 13.12.

39 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT

Seutujohtaja:

Varhaiskasvatuksen palveluseteli.

Tampere International House.

Vuoden 2023 kokouspalaute.

Kuntajohtajakokouksen työmatka Poriin 6.-7.6.2024. Alustavia teemoja:

to 6.6. Lähtö 8.30 bussilla

- Tutustuminen Harjavallan suurteollisuuspuistoon
- Tutustuminen Porin satamaan
- Lounas ravintola Merimesta / Reposaari
- Bussilla hotellille Porin kantakaupunkiin
- Oma kokous/tulevaisuuskeskustelu hotellilla
- Illallinen

pe 7.6. klo 9.30 alkaen

- Porin kaupungin ajankotaiset teemat; markkinointi-brändi, raideliikenne yms.
- Omatoiminen ruokailu ja mahdollisuus ostoksiin
- Paluu, bussi lähtee 12.30

Kuntajohtajat:

Keskusteltiin maakunnallisen evakuointisuunnitelman käsittelystä.

40 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 10.19.