



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus vuosille 2024–2027

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

Kangasalan kaupunginvaltuusto 7.10.2024
Lempäälän kunnanvaltuusto 25.9.2024
Nokian kaupunginvaltuusto 7.10.2024
Oriveden kaupunginvaltuusto 30.9.2024
Pirkkalan kaupunginvaltuusto 16.9.2024
Tampereen kaupunginvaltuusto 21.10.2024
Ylöjärven kaupunginvaltuusto 7.10.2024
Vesilahden kunnanvaltuusto 21.10.2024
Valtioneuvosto 28.11.2024

Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi

SISÄLLYS

SOPIJAOAPUOLET	3
MAL-SOPIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITTEET	3
MAL-SOPIMUKSEN KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA	3
1. SEUDULLINEN SUUNNITELU JA TIETOPOHJA	4
2. KESTÄVÄ JA VÄHÄPÄÄSTÖINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	6
2.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto	6
2.2 Kestävän liikkumisen infra	7
2.3 Liikkumisen palvelut ja teknologian kehitys	9
3. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU	11
3.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto	12
3.2 Asuin ympäristön laatu sekä sosiaalinen ja toiminnallinen monimuotoisuus	12
4. SEUDUN ELINVOIMAISUUS	13
MUUT SOPIMUKSEN TOTEUTTAMISEN KANNALTA TÄRKEÄT VALTION TOIMENPITEET	15
VOIMASSAOLO	15
SOPIMUKSEN SEURANTA	16
SOPIMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET	16



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.

Sopimus on luonteeltaan aiesopimus.

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 toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamiselle. MAL-sopimuksella edistetään seudun kestävästä kasvusta kehittämällä valtion ja kuntien yhteistyönä vähäpäästöistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää ja siihen liittyviä investointeja, elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa. Tavoitteena on myös hillitä ilmastonmuutosta ja sopeutua ilmastomuutokseen, torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut tavoitetilaa saavuttamiseksi ja tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Sopimus päivitetään neljän vuoden välein. Sopimukseen on sisällytetty keskeisimmät ja vaikuttavimmat maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimenpiteet, jotka edellyttävät kuntien keskinäistä tai kuntien ja valtion yhteistyötä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

MAL-SOPIMUKSEN KESKEISIÄ LÄHTÖKOHTIA

- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat
- Euroopan vihreän kehityksen ohjelma
- Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023

- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja ilmastolain suunnittelujärjestelmä
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032
- Liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022–2026
- Valtakunnallinen seurantakatsaus MAL-sopimusten vaikuttavuudesta
- Tampereen kaupunkiseudun seutustrategia 2040, v. 2022
- Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040+, v. 2023
- Tampereen kaupunkiseudun asuntopoliittinen ohjelma vuoteen 2040, v. 2021
- Tampereen kaupunkiseudun jatkuva liikennejärjestelmätyö
- Seudullinen ilmasto- ja kestävän siirtymän työ
- Tampereen kaupunkiseudun MAL1-4-sopimukset, toimeenpano ja seuranta
- Tampereen seudun kuntien strategiat ja suunnitelmat ja sitoumukset.

1. SEUDULLINEN SUUNNITELU JA TIETOPOHJA

Tavoitetila 2035:

Maankäyttöä, asumista ja liikkumista koskevat tavoitteet, prosessit ja suunnitelmat kytkeytyvät saumattomasti toisiinsa ja edistävät yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kestävä kehitystä. Maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnittelu on organisoitua, resursoitua, jatkuvaa ja koko ajan kehittyvää. Seudullisessa yhteistyössä jaetaan tilanne- ja tulevaisuudenkuva. Yhteistyö parantaa suunnittelutyön resurssitehokkuutta ja tietopohjaista päätöksentekoa. Tietopohja on yhteistä ja suunnittelu nojaa säännöllisesti päivittyvään ajantasaiseen tietoon. Suunnittelun käytössä on laadukkaita työkaluja tiedon hyödyntämiseen.

Kehityspolku tavoitetilan 2035 saavuttamiseksi:

Tampereen seudun kunnat jatkavat maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa suunnitteluyhteistyötä, pyrkivät yhdistämään maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän seudullisen suunnittelun ja varmistavat riittävät ja pysyvät seudulliset suunnitteluresurssit.

Kaupunkiseudun kuntien, maakunnan liiton ja valtion yhteistyöllä sekä samansuuntaisilla tavoitteilla ja toimenpiteillä varmistetaan, että kaupunkiseudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen suunnittelu on yhdensuuntaista ja vaikuttavaa. Keskeisenä yhteensovittamisen välineenä toimii Rakennesuunnitelma 2040+ ja seudun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma SUMP (sustainable urban mobility plan). Kaupunkiseudullisen suunnittelun suhdetta lakisääteiseen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän mukaisiin kaavoihin sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun selkeytetään.

Kaupunkiseudun suunnittelun tietopohjaa, vaikutustenarviointia, hallinnon tasojen välistä vuorovaikutusta ja yhteismitallista seurantaa kehitetään valtion ja kaupunkiseudun yhteistyönä. MAL-sopimuksen vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti ja tietopohjaista päätöksentekoa kehitetään.

Seutu ylläpitää yhteistä ajantasaista tilannekuvaa, johon sisällytetään ilmiöpohjaista tulevaisuuden tarkastelua, ja suunnittelua tehdään näiden pohjalta. Suunnitelmien toimeenpanoa edistetään kuntien ja valtion yhteistyössä.

TOIMENPITEET 2024–2027:

1. Tampereen kaupunkiseutu kehittää systemaattista tulevaisuuden ennakointityöskentelyä ja asukasvuorovaikutusta asumisen, asuinympäristöjen ja palveluverkon suunnittelun pohjaksi.
2. Rakennesuunnitelman päivitystarve arvioidaan seudun ja kuntien toimesta seutustrategian uudistuessa.
3. Seutu ja kunnat ottavat käyttöön Rakennesuunnitelman 2040+ seurantatyökalun yhdyskuntarakenteen kehityksen seuraamiseksi. Rakennesuunnitelma viedään kansalliseen kaupunkiseutusuunnitelman tietomalliin ja sen ajantasaisuudesta huolehditaan.
4. Seutu ja kunnat laativat sinivihherstrategian, joka pohjaa seudun viherrakenteeseen sekä vesistöihin. Strategian kautta vahvistetaan viherverkon jatkuvuutta, vastataan ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä edistetään ekologista monimuotoisuutta. Pirkanmaan ELY-keskus osallistuu asiantuntijana strategian laadintaan.
5. Seutu ja kunnat valmistelevat energian tilannekuvan puhtaan siirtymän investointien mahdollistamiseksi.
6. Seutu ja kunnat päivittävät asuinalueiden eriytymisen seurantatiedon (hyvinvointi-indeksi).
7. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä huolehtii seudullisesta liikennejärjestelmätyöstä ja -suunnittelusta. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen mukaisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaksi (SUMP) vuoden 2027 loppuun mennessä.
8. Seutu ja kunnat laativat jakelun ja logistiikan kehittämisselvityksen. Selvityksessä tunnistetaan seudun jakelun ja logistiikan sekä merkittävien elinkeinoalueiden kytkeytyminen TEN-T-verkkoon ja kestävän liikkumisen tavoitteiden saavuttamiseen. Valtion liikennehallinto osallistuu selvitykseen asiantuntijana.
9. Valtio toteuttaa valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuonna 2025. Seutu osallistuu tutkimukseen lisäotoksella ja vastaa seutua koskevan osuuden rahoituksesta.
10. Valtio huomioi Tampereen kaupunkiseudun tarpeet valtakunnallisen liikenne-ennustemallin kehittämisessä. Tampereen kaupunkiseutu tekee päätökset liikkumisen ennustemallin kehittämisestä. Traficom osallistuu asiantuntijana päätösvalmisteluun.

11. Valtio ja kaupunkiseutu kehittävät yhteistyössä valtakunnallista MAL-sopimusten rahoituksen ja vaikuttavuuden seuranta. Kehittämisessä huomioidaan TEN-T-asetuksen täytäntöönpanoasetus mm. tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

2. KESTÄVÄ JA VÄHÄPÄÄSTÖINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tavoitetila 2035:

Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Seudun yhdyskuntarakenne on tiivis, monimuotoinen ja eheä. Asukkaiden arjen sujuvuus ja kestävä valinnat ovat mahdollisia. Asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat sekä palvelut on suunnattu pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettävillä asemanseuduille ja raitiotiekäytäviin. Keskusta-alueet ovat turvallisia, terveellisiä ja viihtyisiä ympäristöjä sekä laadukkaita asuin-, palvelu- ja työpaikkatoimintojen sijainteja. Keskustojen kehittämisessä on annettu tilaa kaupunkielämälle ja kaupunkivihreälle hyödyntäen joustavia katutilaratkaisuja.

Kestävät liikkumismuodot ovat kilpailukykyisiä ja ne luovat houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Kestävien kulkumuotojen osuus Tampereen kaupunkiseudulla tehtävistä matkoista on noussut yli 55 prosenttiin. Liikenne tieverkolla on 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 on laajentunut ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus on kasvanut merkittävästi. Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittyminen on mahdollistanut liikenneturvallisuudelle, päästöille ja saavutettavuudelle asetetut tavoitteet. Seudun hiilineutraaliustavoite saavutetaan.

2.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Kehityspolku tavoitetilan 2035 saavuttamiseksi:

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään ohjaamalla kasvua ja kehittämistä yhdyskuntarakenteen keskeisiin osiin ja kestävien kulkumuotojen edistämisen kannalta hyvillä sijainneilla. Maankäyttöä kehitetään siten, että raitiotiehen, lähijunaan ja muuhun tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuvalla liikkumisella 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 ulkokehille. Seudullisesti merkittävät keskusta-alueet muodostavat verkoston, jonka eri osat täydentävät toisiaan. Ylikunnalliset palvelut, työvoimaintensiiviset työpaikat sekä matkailuun liittyvät palvelut on keskitetty keskustaverkoston äärelle. Liikenteen palvelujen tarjonnalle on luotu seudun liikennejärjestelmässä ja maankäytöllä edellytyksiä.

TOIMENPITEET 2024–2027:

12. Asumisen uudistuotannosta vähintään 80 % ohjataan Rakennesuunnitelman 2040+ merkitävän kasvun vyöhykkeelle, joka kattaa seudullisesti merkittävien keskustojen verkon sekä

näitä yhdistävän tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän. Samalle vyöhykkeelle ohjataan työvoima- ja palveluintensiivinen työpaikkarakentaminen.

13. Seudullisesti merkittävien keskustojen verkostoa kehitetään edistämällä keskustoihin liittyviä joukkoliikenne-, virkistys- ja viheryhteyksiä. Kunnat kohdentavat ylikunnallisten palvelujen tarjonnan seudullisesti merkittäviin keskustoihin.
14. Kunnat varmistavat asemakaavoituksessa viiden vuoden tarvetta vastaavan tonttitarjonnan Rakennesuunnitelman 2040+ merkittävän kasvun vyöhykkeellä. Varantoa tavoitellaan tuotettavaksi vyöhykkeelle MAL-sopimuksen aikana vähintään 650 000 kem.

2.2 Kestävän liikkumisen infra

Kehityspolku tavoitetilän 2035 saavuttamiseksi:

Mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja parannetaan kaupunkiseudulla. Kestävän liikkumisen alue laajenee ja yhä useampi talous on autoton. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään raidepainotteiseksi. Runkobussiliikenteen luotettavuus, täsmällisyys ja nopeus kasvavat ja kaluston käyttövoimista tulee puhtaampia. Runkolinjoja täydentävä bussilinjasto sekä liityntämahdollisuudet laajentavat joukkoliikenteen palvelualueita ja käyttäjäkuntaa. Lähijunaliikenteen suosio kasvaa ja kehittämisinvestointeja toteutetaan suunnitelmallisesti.

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 pyöräliikenteen kehittämiseen panostetaan. Keskustojen kävely-ympäristöt ovat viihtyisiä ja turvallisia. Pyöräliikenteen yhteyksien laatutaso kuntien keskuksissa ja niiden välillä nousee. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan kehittämällä laadukasta talvikunnossapitoa. Suunnitelmallinen kehittäminen mahdollistaa uusien sähköisten kulkuvälineiden hyödyntämisen sekä turvallisen ja tilatehokkaan liikkumisen tiivistyissä keskuksissa ja niiden välillä. Matkaketjuja ja niiden toimivuutta kehitetään.

TOIMENPITEET 2024–2027:

Raitiotiekehitys

15. Tampere ja Pirkkala jatkavat Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien suunnittelua ja käynnistävät vaiheen 1 Partola-Niihama-yhteysvälin toteutuksen. Valtio sitoutuu Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien suunnittelun ja Partola-Niihama-yhteysvälin toteutuksen rahoitukseen sopimuskaudella 2024–2027 yhteensä enintään 55 milj. €. Valtionrahoitusta kohdennetaan koko Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelmaan 0,5 milj. € ja toteutussuunnitteluun 4,0 milj. € ja osuuden Partola-Niihama rakentamiseen ja siihen liittyvään varikon laajentamiseen sekä varikon pistoraitteen kaksiraiteistamiseen 50,5 milj. €. Raitiotien toteutuksen valtionavustus voi olla enintään 30 % Partola-Niihama-yhteysvälin kiinteästi raitiotien rakentamiseen ja varikkoon liittyvistä kustannuksista ja Pirkkala-Linnainmaa-yhteysvälin suunnittelukustannuksista. Varikon osalta avustus kohdennetaan vain uuden yhteysvälin tuomiin varikon laajennustarpeisiin.

Tampereen kaupungin ja Pirkkalan kunnan tavoitteena on, että Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien vaihe 2 Partola-Suuppa ja Niihama-Linnainmaa rakentaminen ajoittuu vuosille 2028–2031.

16. ELY-keskukselle varataan 3 milj. € Kaupin kampuksen alikulun toteutussuunnitteluun ja rakentamiseen sekä Niihaman pysäkin (Jaakonmäenkadun) alikulun toteutussuunnitteluun, jotka kytkeytyvät kaudella 2024–2027 toteutettavaan raitiotiehankkeeseen.
17. Valtio sitoutuu Lielähti-Ylöjärvi raitiotien suunnittelun rahoitukseen enintään 0,5 milj. €. Sopimuskaudella 2024–2027 valtion rahoitusta kohdennetaan seuraavasti: jo tehty yleissuunnittelu 0,2 milj. €, tehtävä hankesuunnittelu 0,3 milj. €. Valtionavustus voi olla enintään 30 % suunnittelukustannuksista.
18. Kaupunkiraitteiden suunnittelussa noudatetaan Traficomien kaupunkiraitteiden arviointiohjetta.

Lähijunakehitys

19. Seudun kunnat ja valtio edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisakeverkoston laajentamista. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutanan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään 4 milj. €. Seudun liikennejärjestelmäryhmä valmistelee esitykset valtion suunnittelu- ja toteutusrahoituksen kohdentamiseksi. Kunnat ja Väylävirasto vastaavat osaltaan prosessien valmistelusta ja käynnistämisestä. Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnittaisina kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen. Suunnitteluun arvioidaan kohdentuvan noin puolet tämän sopimuskohdan valtionrahoituksesta.

Suunnitteluhankkeet vuosina 2025–2028:

- a. Etelän suunta: Sääksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
- b. Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistykseen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- c. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminalin siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
- d. Lännen suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
- e. Seudun pitkän aikavälin seisakeverkon ja liikennöinnin selvitys. Tarkasteltavaksi otetaan seudun rakennesuunnitelmassa kuvattu asemaverkko.

Noin puolet tämän toimenpidekohdan valtion rahoituksesta on tavoitteena kohdentaa toteutuksen käynnistämiseen kuntien ja valtion yhteisrahoituksella toteutusvalmiuden ja vaikuttavuuden kannalta parhaissa kohteissa. Toteutuksen käynnistämisestä voi-

daan päättää, kun sovitun suunnittelun kokonaiskustannukset ovat selvillä, suunnitellulla on muodostettu toteuttamisen edellytykset ja perusteet sekä junaliikennepalvelujen toteutuminen on selvillä. Mikäli tunnistetaan, että rahoitusta ei voida hyödyntää täysimääräisesti, sitä kohdennetaan kestävän liikkumisen kehittämisspakteissa kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Kestävän liikkumisen kehittämisspakit

20. Valtio osoittaa yhteensä enintään 2,5 milj. € vuosina 2025–2028 valtion väyläverkon pieniin yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin Tampereen seudulla. Hankkeiden tulee käynnistyä vuoden 2028 loppuun mennessä ja niiden toteutus voi jatkua vuodelle 2029. Näillä yhteisrahoitteilla hankkeilla edistetään liikenneturvallisuutta, kestävää liikkumista ja yhdyskuntarakennetta sekä muita MAL-sopimuksen tavoitteita. Rahoitusta voidaan kohdentaa valtion maanteiden ja rautateiden parantamisinvestointien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä valtion liikenneväylien yhteydessä olevien liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Kuntien rahoitusosuuksia voidaan käyttää myös näiden valtion väylähankkeiden toteuttamisen edellyttämiin katujärjestelyihin. Hankekokonaisuus rahoitetaan valtion ja kuntien kesken kustannusjaolla 50/50. Edistettävistä hankkeista sovitaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa. Tämän toimenpidekohdan rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan MAL-sopimuksen kokonaisrahoituksen tasapainoinen jakautuminen seudun eri kuntien välillä.

2.3 Liikkumisen palvelut ja teknologian kehitys

Kehityspolku tavoitetilan 2035 saavuttamiseksi:

Joukkoliikennepalvelu on laadukasta. Liikkumisen uudet palvelut lisääntyvät vaihteittain ja kytkeytyvät liikennejärjestelmään. Teknologian hyödyntäminen, kehittäminen ja sääntely, tiedon kerääminen, hallinta ja rajapintojen kehittäminen sekä teemaan liittyvän osaamisen lisääminen tehdään yhdessä valtion kanssa. Paikallisia pilotteja skaalataan seudullisiksi. Liikkumisen palvelut ja matkaketjut mahdollistavat matkaketjujen toimivuuden ja matkojen korvaamisen. Tieliikenteen sujuvuutta, vähäpäästöisyyttä ja turvallisuutta edistetään kestävän liikennejärjestelmän kehittämisellä sekä autokannan uudistumista tukemalla siten, että autosuorite ei kasva. Seudun ja valtion tavoitteena on edistää pitkäjänteisesti liikenteen digitalisaation ja kestävien matkaketjujen kehittymistä Tampereen seudulla. Puhtaiden käyttövoimien jakeluverkosto mahdollistaa päästöttömän autoilun. Älykkään pysäköinnin ja liikenteenohjauksen järjestelmiä kehitetään.

TOIMENPITEET 2024–2027:

Joukkoliikennepalvelut

21. Valtio avustaa Tampereen seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita sopimuskaudella 2024–2027 8,06 milj. €. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa seuraavia joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä.
 - a. Joukkoliikenteen tarjontaa kehitetään painottaen erityisesti kilpailukykyiseen runkolinjastoon.
 - b. Joukkoliikennepalvelut hankitaan pääsääntöisesti hyväksyen vain puhtaat käyttövoimat.

- c. Informaatiojärjestelmää kehitetään ja häiriöhallinnan työkaluja parannetaan.
 - d. Siirtyminen tilipohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään vaiheittain 2024 alkaen.
 - e. Lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta monipuolisilla lipputuotteilla ja lisäämällä markkinointia.
22. Valtio, seutu ja kunnat tekevät yhteistyötä seudun sisäistä liikkumista palvelevan lähijunaliikenteen kehittämiseksi ja junaliikenteen kilpailuttamiseksi.
- a. Seutu ja valtio kehittävät yhdessä henkilöjunapalvelua nykyisen ostoliikennesopimuksen piirissä.
 - b. Valtio tunnistaa valtakunnallisen ratasuunnittelun yhteydessä lähijunaliikenteen kehittämisen tavoitteet ja tarpeet.
 - c. Seudun joukkoliikenneviranomainen kytkee lähijunaliikenteen osaksi seudun muuta joukkoliikennejärjestelmää ja sen rahoitusta.
 - d. Tampereen kaupunkiseudun edustajat osallistuvat junaliikenteen kilpailutukseen kytkeytyvän tietopohjan laatimiseen vuosien 2024 ja 2025 aikana seudun junaliikenteen palvelutarpeista ja näiden kustannuksista (palvelut, kalusto ja infra).
 - e. Kilpailutuksen lähtökohtien muodostamisen yhteydessä tavoitellaan rahoituksen nostoa seudun sisäistä liikkumista tukevaan junaliikenteeseen. Valtio pyrkii pitämään rahoituksen vähintään nykytasolla. Lähijunaliikenteeseen kytkeytyvät kunnat osallistuvat rahoitukseen.
 - f. Valtio tekee lähtökohtaiset linjaukset hankittavista palveluista sekä niihin liittyvistä infrainvestoinneista vuosien 2024 ja 2025 aikana. Seudun kunnat sopivat lähijunaliikenteen kustannusjako-osuudet ennen valtion linjauksia palveluhankinnoista.
23. Kunnat ja valtio kehittävät asema-alueita liikenteen solmupisteinä matkaketju- sekä matkustajapalveluiden näkökulmasta. Toimenpiteitä tehtäessä huomioidaan läpileikkaavasti asemien esteettömyyden ja saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi asemien opastukseen ja talvikunnossapitoon liittyen ja niillä toteutetaan osaltaan kansallista esteettömyysvisiota. Asemanseutujen kehittämisessä huomioidaan pitkämatkaisen bussiliikenteen tilatarpeet sekä muiden liikkumispalveluiden tilatarpeet (liityntäpysäköinti, yhteiskäyttöautot- ja pyörät, taksipalvelut, mikroliikkumisen palvelut).

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä

24. Seutu tekee yhteistyötä seudulle laaditun liikkumisen teknologiat ja palvelut tiekartan toimeenpanemiseksi. Valtio tukee asiantuntijapanoksella toimeenpanoa.
25. Seutu ja kunnat lisäävät liikennejärjestelmäkehittämisen käyttäjä-lähtöisyyttä, -viestintää sekä osallistamista kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi.
26. Kunnat sitoutuvat yhteistyöhön valtion liikennehallinnon sekä muiden MAL-seutujen kanssa yhteentoimivien toimintamallien ja ratkaisuiden kehittämiseksi digitaalisen liikennetiedon hallinnoimiseksi ja jakamiseksi. Yhteistyössä määritellään olennaiset liikennetiedot

sekä laaditaan suunnitelma siitä, miten tietoja kerätään ja jaetaan kansalliseen yhteyspisteseen. Suunnitelman tulee varmistaa käytettyjen toimintamallien, keräystapojen ja tietojärjestelmien yhteensopivuus sekä alan sääntelyn mukaisten standardien käyttö. Valtio mahdollistaa avoimen yhteistyöfoorumin, jonka kautta kuntasektorin toimijat pyritään kytkeään tiiviimmin mukaan liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen. Yhteistyössä hyödynnetään MAL-seuduilla jo laadittuja selvityksiä.

27. Kunnat varmistavat, että liikenteen digitalisaatio ja automaation mahdollistamat uudet liikkumis- ja kuljetustavat otetaan huomioon kaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja katutilojen suunnittelussa. Valtio selvittää digitalisaation ja automatisaation mahdollistamien uusien liikkumis- ja kuljetustapojen huomioimista katutilojen suunnittelussa yhdyskuntarakentamislain valmistelun yhteydessä.
28. Seudulla tehdään yhteistyötä jakeluinfran kehittämiseen liittyvien mm. lakisääteisten velvoitteiden täyttämiseksi sekä tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtio edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa jakeluinfran kehittämisessä.
29. Kunnat edistävät puhtaiden käyttövoimien jakeluverkon toteutumista. Kunnat ja valtio kehittävät määränpäälatausta hallinnassaan olevilla pysäköintipaikoilla. Kunnat mahdollistavat kadunvarsilatauksen tarjoamista. Kunnat huomioivat sähkön ja vedyn yleisesti saatavilla olevien tieliikenteen jakeluasemien rakentamisen tarpeen maankäytön suunnittelussa. Seudun kunnat mahdollistavat maankäytössä, että vuoteen 2025 mennessä seudulla on vähintään 1 alue raskaan kaluston sähkön latausasemalle ja vuoteen 2030 mennessä 1 alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin. Sähkön jakeluverkon kapasiteetin osalta raskaalle liikenteelle osoitettavilla alueilla huomioidaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan EU-asetuksen (AFIR) mukaiset latauspisteiden antotehotavoitteet. Lisäksi kunnat varmistavat, että seudulta löytyy vähintään kaksi aluetta nesteytetyn metaanin jakeluun. Kunnat selvittävät edellytykset toteuttaa yhteiskäyttöistä latausinfraa paikallisliikenteen linja autovarikoiden yhteyteen.

3. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Tavoitetila 2035:

Seudulle on rakennettu noin 33 500 asuntoa nykyisen Rakennesuunnitelman mukaan, mikä mahdollistaa kaupunkiseudun kasvun. Asumisen kaavoitus ja rakentamisen ohjaus on laadukasta ja määrällisesti riittävää tuottaen monipuolisen koko- ja hallintamuotojakauman sekä erilaiset talotyytit. Seudun asuntomarkkinat mahdollistavat työmarkkinoiden toimivuuden ja asumisen tulotasosta riippumatta. Asuntotuotanto vahvistaa sosiaalista kestävyyttä. Heikoimmassakin asemassa oleville väestöryhmille on tarjolla riittävästi asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu. Eriytymiskehitystä hillitään rakenteellisin, sosiaalisin ja kulttuurisin keinoin.

Elinympäristöt ovat terveellisiä ja turvallisia. Seudun yhdyskuntarakenne ja taajamat ovat ilmastomuutokseen sopeutuvia. Viher- ja virkistysalueet ovat jokaisen kohtuullisesti saavutettavissa ja niitä on riittävästi. Seudun viherrakenne on katkeamaton, verkottunut ja ekologisesti monimuotoinen. Kulttuuriympäristöt huomioidaan suunnittelussa. Maankäytön suunnittelulla pienennetään rakentamisen ja energiantuotannon hiilijalanjälkeä. Puurakentamisen ja vähähiilisten materiaalien osuutta rakentamisessa kasvatetaan.

3.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto

Kehityspolku tavoitetilan 2035 saavuttamiseksi:

Kunnat huolehtivat yhteisvastuullisesti seudullista tarvetta vastaavan ja kaikille väestöryhmille soveltuvan, monipuolisen ja laadukkaan asuntokannan rakentumisesta. Tuotanto kohdennetaan yhdyskuntarakenteen sisään rakenteen toimivuutta, eheyttä ja asuinalueiden tasapainoista kehitystä tukemaan.

Seudun kohtuuhintaisen asumisen tavoite ja kuntakohtaiset osuudet on määritelty rakennesuunnitelmassa. Kohtuuhintaiseksi asuntotuotannoksi luetaan valtion tukema asuntotuotanto sekä kuntakonsernin asuntotuotanto. Kunnat luovuttavat tontteja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon seudun asuntotuotantotavoitteeseen pääsemiseksi.

TOIMENPITEET 2024–2027:

30. Tavoitteena on, että seudulle on rakennettu vähintään 13 400 asuntoa, joista vähintään 80 % kohdennetaan Rakennesuunnitelman 2040+ merkittävän kasvun vyöhykkeelle.
31. Kaupunkiseudun kunnat huolehtivat maapolitiikassa ja asemakaavoituksessa, että asuntotuotannon käynnistämisen edellytykset turvataan huomioiden rakentamisen kustannuskehitys ja kilpailu. Kunnat raportoivat asuntotuotannon käynnistymistä vauhdittavat toimet osana vuosittaista MAL-sopimusten toteutumisen seurantaa.
32. Tampereen seutu valmistelee asumisen laatuohjelman asuntotuotannon laadun ja monimuotoisuuden lisäämiseksi.
33. Valtio kohdentaa seudulle valtion tukemaa asuntotuotantoa rakennesuunnitelman merkittävän kasvun vyöhykkeelle. Tuettu asuntotuotanto pyritään sijoittamaan siten, että asuinalueiden sosiaalinen eriytyminen ei vahvistu.
34. Kunnat päivittävät kohtuuhintaisen asuntotuotannon tontinluovutusohjelman.
35. Valtio luovuttaa yhdyskuntarakenteen keskeisillä sijainneilla kunnille maata myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen.

3.2 Asuinympäristön laatu sekä sosiaalinen ja toiminnallinen monimuotoisuus

Kehityspolku tavoitetilan 2035 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 seudulliset menettelyt. Seutu on kuronut viherrakenteen katkoksia umpeen suunnitelmallisesti. Seudun tiiviisti rakennettuja osia vahvistetaan viherrakenteella, jotta ne kykenevät ottamaan ilmastomuutoksen aiheuttamat vaikutukset vastaan kestäväällä tavalla. Suunnittelussa hyödynnetään kulttuuriympäristöjen myönteisiä vaikutuksia hyvän elinympäristön rakentamisessa.

TOIMENPITEET 2024–2027:

36. Asuinalueiden eriytymisen ehkäisemiseksi kunnat uudistavat Rakennesuunnitelmassa 2040+ tunnistettuja asuinrakennustyyppiltään yksipuolisia alueita. Alueita monipuolistetaan näiden luonne ja ominaisuudet huomioiden. Alueiden palveluita ja saavutettavuutta kehitetään aktiivisesti.
37. Kunnat varmistavat asunto- ja asuinrakennustyyppien monipuolisuuden kaikilla asuinalueilla. Uudet alueet suunnitellaan asuinrakennustyypeiltään ja hallintamuodoiltaan monipuolisiksi. Vanhoja kaupunginosia uudistetaan maapolitiikkaa, kaavoitusta, julkisia investointeja ja ympäristön laadun parantamista hyödyntäen. Kaupunkimaisissa naapurustoissa suositetaan asumisen kokeiluja ja uudenlaista asuntotuotantoa, kuten kaupunkipientaloja.
38. Kunnat ja seutu laativat yhdessä rakennetun ympäristön energiatehokkuuden kehittämissuunnitelman, jonka tavoite on taajaman CO₂-päästöjen vähentäminen. Ohjelman laadinnassa hyödynnetään rakennetun ympäristön ilmastovaikutusten seurantatyökalua.

4. SEUDUN ELINVOIMAISUUS

Tavoitetila 2035:

Seutu on valtakunnallisesti merkittävä, kansainvälinen talouden keskittymä. Seudun rooli liikenteen kansallisena solmukohtana ja vientiteollisuuden alueena on entisestään vahvistunut. Seutu on kiinnostava sijoittumiskohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudulle sijoittuu merkittäviä puhtaan siirtymän investointeja. Seudun maankäyttö ja liikennejärjestelmä tukevat elinvoimaista yhdyskuntarakennetta, kilpailukykyistä toimintaympäristöä ja työvoiman saatavuutta. Seudun logistiset kuljetusketjut ovat toimivia, turvallisia ja niissä hyödynnetään eri liikennemuotoja. Seudun kasvanut jakeluliikenne on järjestetty tehokkaasti ja kestävästi digitalisaatiota ja puhtaita käyttövoimia hyödyntäen. Valtakunnallista liikennejärjestelmää on kehitetty Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

Kehityspolku tavoitetilan 2035 saavuttamiseksi:

Teollisuuden kytkös seudun elinvoimaan on vahvistunut. Maankäytön suunnittelussa varmistetaan teollisuuden tarpeita vastaava tonttitarjonta ja infrastruktuuri. Tampereen seudun roolia kansallisen logistiikan, turvallisuuden ja huoltovarmuuden solmupisteenä kehitetään. Kunnat ja valtio tekevät yhteistyötä keskeisten liikennehankkeiden suunnittelun käynnistämiseksi siten, että se mahdollistaa hankkeiden edistämisen valtion rahoittamina tai EU-hankkeina.

Tampereen seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä muista maakunnista kehitetään yhteistyössä valtion ja muiden kaupunkiseutujen kanssa. Matka-ajat lyhenevät ja palvelutaso paranee työmatkaliikenteen kannalta merkittäviin kaupunkeihin. Seudulla tehtävässä suunnittelussa varmistetaan, että seudun teollisuus- ja työpaikka-alueet ovat kestävästi saavutettavia. Saavutettavuuden ja kestävästi liikenteen edistämistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. lähijunaliikenteen sekä raitiotieverkoston kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa.

TOIMENPITEET 2024–2027:

39. Tampereen kaupunkiseudun kunnat valmistelevat keskinäisessä yhteistyössä Rakennesuunnitelmassa 2040+ tunnistettuja seudullisesti merkittäviä elinkeinoalueita puhtaan siirtymän investoinneille. Alueita ovat Kolmenkulma, Lempäälän ja Pirkkalan välinen alue, Rusko-Saarenmaa sekä Taraste. Kunnat huolehtivat alueiden kaavoittamisesta sekä kehittävät teknisiä ja hallinnollisia valmiuksia investointien vastaanottamiseen. Alueilla voidaan pilotoida teollisuuspuistomenettelyä ja luvituksen yhden luukun -periaatetta.
40. Kunnat ja valtio yhdessä huolehtivat seudun kestävästä kaupunkikehityksestä, turvallisuuden (VAK) ja huoltovarmuuden kannalta ongelmallisella sijainneilla olevien terminaalien siirron suunnittelusta ja maankäytön päivittämisestä vastaamaan alueen kaavoja.
- a. Sopimuskaudella kaupunkiseutu ja Väylävirasto edistävät yhdessä järjestelyratapihan siirtoa ja multimodaalin logistisen solmun mahdollistamista uudessa sijainnissa. Lempäälän kunta valmistelee yleiskaavaa järjestelyratapihan siirron mahdollistamiseksi ja Tampereen kaupunki jatkaa maankäytön suunnittelua nykyisen järjestelypihan alueella ja arvioi muutoksen yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset.
 - b. Ylöjärven kaupunki valmistelee maankäytön suunnittelua nykyisen puuterminalin alueella.
41. Valtio valmistelee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen sekä sitä toimeenpanevat suunnittelu- ja investointiohjelmat. Tampereen kaupunkiseudun prioriteetit suunnitelmaan ja ohjelmiin ovat:
- a. Pääradan kehittäminen: suunnittelussa huomioidaan Tampereen seudun lähijunaliikenteen tarpeet, mm. Lielähti-Lakiala suunnittelua jatketaan.
 - b. Tampere-Pori/Rauma-radan kehittäminen: suunnittelua jatketaan Lielähti-Nokia YVAN muodostamilla perusteilla. Suunnittelussa huomioidaan Tampereen seudun lähijunaliikenteen tarpeet sekä seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittäminen.
 - c. Tampere-Pirkkala lentokentän ja lentokenttäyhteyksien (kehä2) kehittäminen: suunnittelua jatketaan kansainvälisen saavutettavuuden ja seudun elinkeinorakenteen kehittämiseksi. Suunnittelussa huomioidaan järjestelyratapihan siirto, seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittäminen sekä lentokentän ja varuskunta-alueen rooli Natontukikohtana.
 - d. Valtateiden 9, 12 ja 3 kehittäminen seudun alueella: suunnittelua jatketaan liikenneturvallisuuden, saavutettavuuden sekä seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittämiseksi. VT9 toteutumista edistetään aktiivisesti.
42. Valtio ja kunnat edistävät seudun keskeisiä kehittämiskohteita olemassa olevien sopimusten mukaisesti.
- a. ELY-keskus ja Tampereen kaupunki jatkavat Vt12 ja Kt 65 suunnittelua Hiedanrannan kohdalla siten, että toteuttamisesta voidaan päättää viimeistään MAL-sopimuksen päivittämisen yhteydessä.
 - b. Henkilöratapihojen kehittämishankkeet Tampereella ja Nokialla toteutetaan.

MUUT SOPIMUKSEN TOTEUTTAMISEN KANNALTA TÄRKEÄT VALTION TOIMENPITEET

Alueidenkäytön lainsäädäntöä uudistetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Tämä koskee alueidenkäyttölakia, yhdyskuntakehittämislakia ja yhdyskuntarakentamislakia.

Pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisen ohjelma laaditaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Pitkäaikaisasunnottomuusohjelman puitteissa tuetaan hankkeita, joilla vähennetään asunnottomuutta ja kehitetään ohjelmakaupunkien ja hyvinvointialueiden yhteistyötä.

Energia- ja ilmastostrategia ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma KAISU päivitetään hallitusohjelman mukaisesti.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan vuosille 2025–2036.

Markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen markkinat avataan tosiasialliselle kilpailulle pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti. Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Valtion maaomaisuuden luovuttamista kaupunkien ja kuntien kehitettäväksi selvitetään vuoden 2026 loppuun mennessä Valtion kiinteistöasioiden neuvottelukunnassa yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa.

Valmisteltavassa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa määritellään kansalliset keinot EU:n ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kaupunkivihreän ja puuston latvuspeitteisyyden tyydyttävä taso.

Sopimuksellisen kaupunkipolitiikan osana ja sen toteuttamiseksi kaupunkien roolia vahvistetaan Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. MAL-sopimusten lisäksi kumppanuusperusteista yhteistyötä tehdään Helsingin, Espoo, Vantaa, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkien kanssa strategisessa yhteistyöallianssissa sekä Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kanssa temaattisilla kumppanuuksilla. Lisäksi valtio toimeenpanee yliopisto-, yliopistokeskus- ja pääkaupunkiseudun kaupunkien kanssa innovaatiotoimintaa vahvistavia ekosysteemisopimuksia (2021–2027). Sopimuksen toimenpiteillä voidaan soveltuvin osin täydentää ja tukea kaupunkiseudun MAL-sopimuksen elinvoimatavoitteita.

VOIMASSAOLO

Tämä sopimus on voimassa 13.12.2024–31.12.2035. Sopimus päivitetään 2027–2028 siten, että tämän sopimuksen tavoitetilat ja kehityspolut tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2028–2031 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilojen toteutumista. Liikenteen toimenpiteiden lähtökohtana on Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2025–2036. 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 rahoitustoi-

menpiteiden toteuttamiselle on, että seudun kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Seudun kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

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 ja seurantaraportti hyväksytään yhteisesti. Seurantakokousten tarkoituksena on tukea sopimusten toteutumista. Sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein.

SOPIMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET

Helsingissä 13.12.2024

Ympäristöministeriö

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeri Riikka Purra

Työ- ja elinkeinoministeriö

Kunta- ja alueministeri Anna-Kaisa Ikonen

Väylävirasto

Pääjohtaja Kari Wihlman

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Pääjohtaja Jarkko Saarimäki

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Ylijohtaja Hannu Rossilahti

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ylijohtaja Juha Sammallahti

Tampereen kaupunki

Pormestari Kalervo Kummola

Kangasalan kaupunki

Kaupunginjohtaja Oskari Auvinen

Lempäälän kunta

Vt. kunnanjohtaja Kari Auvinen

Nokian kaupunki

Kaupunginjohtaja Eero Väättäinen

Oriveden kaupunki

Kaupunginjohtaja Juha Kuusisto

Pirkkalan kunta

Pormestari Marko Jarva

Vesilahden kunta

Kunnanjohtaja Mikko Latvala

Ylöjärven kaupunki

Kaupunginjohtaja Pauli Piiparinen

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Seutujohtaja Päivi Nurminen