

Aika: 17.5.2019 klo 8.15-10.15

Paikka: Tampereen kaupunkiseutu, kokoushuone Valimo, Kelloportinkatu 1 B

Osallistujat:

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala, 2. vpj.
tilalla:		
Marjamaa Patrik	kehitysjohtaja	Kangasala
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi,
Linnamaa Reija	strategiajohtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Hirvonen Tuomas	vs. kunnanjohtaja	Vesilahti
Rämö Heidi	kunnanjohtaja	Lempäälä
Sorvanto Jarkko	kaupunginjohtaja	Ylöjärvi, 1. vpj.
Väätäinen Eero	kaupunginjohtaja	Nokia

Nurminen Päivi	seutujohtaja	esittelijä, TKS
Pohjonen Juhani	seutusihteeri	sihteeri, TKS

Kutsutut:

Lyly Lauri	seutuhallituksen pj.	Tampere
Kuusela Kaisu	seutusuunnittelupäällikkö	TKS, 73-75 §
Välimäki Jussi	paikkatietoasiantuntija	TKS, 73-75 §
Touru Tapani	liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, 73-77 §
Asula-Myllynen Ritva	kehittämispäällikkö	TKS, 78 §
Kankkonen Satu	kehittämispäällikkö	TKS, 78 §

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

72 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO	3
73 § MAL3 -SEURANTARAPORTTI VUODELTA 2018, LUONNOS	4
74 § MAL4-SOPIMUS, TILANNEKATSAUS	6
75 § ASUNTOPOLIITTINEN KESKUSTELU 5.4.2019	10
76 § OSALLISTUMINEN HENKILÖLIKENNETUTKIMUKSEEN 2021	13
77 § SEUDULLISET PYSÄKÖINTIPERIAATTEET, LOPPURAPORTTI	16
78 § HYVINVOINTIYMPÄRISTÖN KEHITTÄMISOHJELMAN 2017-2020 TOTEUTUMINEN	21
79 § KUNTAYHTYMÄN TOIMINNAN RAHOITUS VUODELLE 2020	23
SÄHKÖINEN KÄSITTELY	25
80 § PÄÄRADAN JUNALIIKENTEEN OPEROINTISELVITYS YHTEYSVÄLILLÄ HELSINKI-TAMPERE	25
81 § KOULUJEN TYÖ- JA LOMA-AIKA -PROJEKTI TAMPEREEN LYSEON LUKION KANSSA	29
82 § TIEDOKSIANNETTAVAT ASIAT	32
83 § SEURAAVAT KOKOUKSET	33
84 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN	34

72 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

8.15-8.20

Muistiot 18.4. ja 5.3.2019, liitteenä.

Asiat 5.3.	Toimenpiteiden eteneminen	Vastuu
Vuoropuhelu BT:n hallituksen kanssa	Lentoliikenteen kehittämissuunnitelma 2016-2019 päättyy nykymuotoisena. Keskustelu jatkotoimenpiteistä kuten fokuksesta, resurssoinnista ja toimijoiden roolista jatkuu rahoittajien kesken. Seudullisen elinkeinostrategian sidosryhmätyöpaja järjestetään 28.5	
Asiat 18.4.	Toimenpiteiden eteneminen	
Toisen asteen ammatillisen koulutuksen reformi ja Tredun tilannekatsaus	Elinvoima- ja osaamislautakunta on hyväksynyt 24.4 esitykset Tredun toimipisteverkosta. Koivistonkylän toimipiste lakkautetaan syksyllä 2019 ja Oriveden ja Virtojen palveluista tehdään selvitys 30.6 mennessä.	
MAL4-sopimuksen valmistelu, alustava luonnos	Asia oli seutuhallituksen käsittelyssä 24.4. Palaute kunnallishallitusten seminaarista 29.4 Valmistelutyöryhmä on työstänyt luonnosversion valtion neuvotteluihin 23.5	
Seutustrategian toteutumisen seuranta vuodelta 2018	Asia on seutuhallituksen käsittelyssä toukuussa.	
Kehyskuntien edustajien nimeäminen työllisyys-, koulutus ja elinkeinorajapintaan rakennettavien palvelualueiden valmisteluun	Kehyskunnat ilmoittavat edustajat suoraan osoitteella tuula.mikkonen@tampere.fi	
Seutuhallitus 24.4.	Keskeiset päätökset selostetaan kokouksessa	

73 § MAL3 -SEURANTARAPORTTI VUODELTA 2018, LUONNOS

8.20-8.40 (15 min)

Seutujohtaja Nurminen 7.5.2019:

Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela, liikennejärjestelmäpäällikkö Touru
24.4.2019

MAL3-sopimuksen seurantakokous vuoden 2018 osalta pidetään 23.5.2019 tulevan MAL-sopimuksen neuvottelujen yhteydessä. Tarkoituksena on luoda yhteenveto kuluvastä MAL-kaudesta niiltä osin, kun se tiedonkeruun puitteissa on mahdollista.

MAL3-sopimus allekirjoitettiin seudun kuntien sekä muiden seudun toimijoiden ja valtion sopijaosapuolten välillä kesäkuussa 2016. Sopimus sisältää 27 sopimuskohtaa, joiden pohjalta on laadittu osapuolten hyväksymä vastuunjako- ja ohjelmointitaulukko. Vuoden 2018 seuranta on tehty vastuunjakotaulukon mukaisesti.

Maankäyttö ja asuminen -työryhmä (Masto) ja liikennejärjestelmätyöryhmä (Lj) ovat omalta osaltaan käsitelleet MAL-seurantaraportin luonnosta vuoden 2018 toteuman osalta kokouksessaan 2.5.2019. Seututoimisto on vastannut raporttiluonnoksen kokoamisesta. Tietojen toimitamisesta ovat vastanneet kunnat ja muut sopijaosapuolet siltä osin kun tietoja ei ole saatu kerättyä automaattisesti.

Raportin luonnos käsitellään valtio-osapuolen kanssa kokouksessa 23.5.2019. Kokouksen huomioiden jälkeen raportti viimeistellään hyväksyttäväksi seutuhallitukselle ja lähetetään jäsenkuintiin käsiteltäväksi.

Tiivistelmä sopimuksen seurannasta

Pääosa vuodelle 2018 ohjelmoiduista maankäytön ja asumisen toimenpiteistä on toteutunut tavoitellusti. Huomioina kuluvastä mal-kaudesta nousevat: 1. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon tasaisuus seudun eri osissa, 2. Asuntorakentamisalueiden luovutus valtiolta kunnille sekä 3. Yleiskaavoitus seudun länsiosissa.

Kestävän liikkumisen edellytykset ovat sopimuskaudella parantuneet: Liityntäpysäköintiin, joukkoliikenteeseen ja kävelyn sekä pyöräilyyn liittyvät infrahankkeet edistyvät seudulla. Kuitenkaan kaikkien suunniteltujen MAL-hankkeiden toteuttaminen ei ole mahdollista nousseiden kustannuksen ja valtion osallistumisedellytysten vuoksi. Hankkeita on priorisoitu seutuyhteistyössä.

Digitalisaation, teknologiaratkaisuiden ja liikkumisenpalveluiden seudullisen ja järjestelmätason toimenpiteiden kirkastamista ja jalkauttamista tulee parantaa.

Junaliikenteen kehittämiseksi on tehty monipuolisia toimia, mutta isoa kuvaa ja etenemisjärjestystä tulee selkeyttää. Lähijunaliikenteen kehittämiseksi valmisteltiin loppuvuodesta nopealla tahdilla aluejunaliikenteen pilotti. Tampere-Riihimäki tarveselvitys on valmis ja pääradan opeointia koskeva selvitys on käynnistetty. Pääradan kehittämiseksi vuoden 2019 budjettiin on sisällytetty suunnittelun käynnistämisraha. Lisäksi on valmisteltu radan kehittämistä hankeyhtiömallilla. Maakunta-uudistukseen liittyen alueilla on pohdittu, mikä taho ottaa joukkoliikennetehtävät hoitaakseen. Monet juna- ja joukkoliikenteeseen liittyvät teemat ovat edenneet tästä vuonna 2019.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela ja liikennejärjestelmäpäällikkö Touru selostavat asiaa kokouksessa.

Liite.

- MAL3- seuranta vuodelta 2018, luonnos.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

hyväksyä liitteen mukaisen MAL3-sopimuksen seurantaraportin luonnoksen valtio-osapuolelle esitettäväksi kokoukseen 23.5.2019.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

74 § MAL4-SOPIMUS, TILANNEKATSAUS

8.40-9.00 (20 min)

Seutujohtaja Nurminen 7.5.2019:

Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela, Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru
24.4.2019

MAL4-sopimuksen valmistelua on jatkettu kuntajohtajakokouksen ja seutuhallituksen linjausten mukaisesti. MAL4-sopimukseen tähtäävässä suunnittelussa on tunnistettu seudun tavoitteiden kannalta keskeisiä toimenpiteitä ja teemoja, arvioitu niiden vaikutuksia sekä kartoitettu toteutumisen edellytyksiä.

Suunnitteluprosessissa on tunnistettu laajasti seudun kehityksen kannalta merkityksellisiä toimia, joista osaa on tarkoituksenmukaista viedä eteenpäin MAL-sopimuksen avulla. Suunnitteluprosessista ja sen sisällöstä laaditaan raportointi, joka toimii MAL-sopimuksen perusteluaineistona sekä keskeisenä lähtökohtana mm. rakennesuunnitelman päivittämiseksi ja muulle seutuyhteistyölle.

Prosessissa on sisällön tuottamiseksi toteutettu asuntopoliittinen keskustelu 5.4.2019 sekä seutuhallituksen ja kunnanhallitusten teemaseminaari/työpaja 29.4.2019. Tilaisuuksissa on annettu vahva tuki valitun prosessin jatkamiselle. Tilaisuuksien tuloksena on syntynyt samansuuntaisia syötteitä ja laajasti aineistoa, jota hyödynnetään sekä MAL4-sopimuksen että rakennesuunnitelman valmistelussa.

MAL4-sopimukseen tähtäävä suunnittelu

Kevään 2019 toteutetun MAL-sopimukseen ja Rakennesuunnitelman päivitykseen tähtäävän suunnittelun lähtökohtina olivat valtion asettamien päästövähennystavoitteiden lisäksi kunnissa työstettävät suunnittelun ja kaupunkikehittämisen kysymykset: keskustojen kehittäminen, taajaman tiivistäminen ja laatu. Kevään kuluessa suunnittelua laajennettiin käsittelemään myös monimuotoista asumista sekä palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta vaikutusten arvioinnin pohjalta.

Liikennehankkeiden osalta tavoite oli konkretisoida yleisellä tasolla määritettyjen kehittämistoimenpiteiden toteuttamista. Suunnittelussa sivuttiin myös MAL-sopimuksessa sovittavia asuntotuotannon kokonaisvolyymia ja kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon kokonaisvolyymejä ja kuntakohtaisia osuuksia, mutta näihin ei keskitytty.

Suunnittelua tehtiin työpajoissa, joissa tuotettiin kahdeksan kehittämiss-pakettia mal-teemoihin. Kehittämiss-paketit on jaettu kolmeen teemaan lähtökohtien mukaan:

1. Tavoitteet ja periaatteet kehitystyölle

Kestävä alue ja yhdyskuntarakenne ja Laadukas asuin- ja elinympäristö ovat kaikkea kehittämistä läpileikkaavia periaatteellisia paketteja, joista ensimmäisessä määritellään kasvun sijoittumisen periaate, kokonais-volyymi ja kuntakohtaiset osuudet ja jälkimmäisessä rakentamisen ja kaupunkikehittämisen laatu eri tasoilla.

2. Strategiset valinnat, kasvun ohjaaminen ja infran kehittäminen

Liikennejärjestelmän kehittämiss-paketissa määritellään liikennejärjestel-män kehittämistoimet uusista väylistä liikennepoliittisiin toimiin. **Kes-kusten ja rakenteen ydinalueiden kehittämiss-paketti** liittyy kuntien tah-toon kehittää taajamiensa keskeisiä alueita. Työskentelyyn haetaan tu-kea seudun verkostosta, jolloin alueiden kehittämistä voidaan vahvistaa yhteisillä teemahankkeilla ja rahoituspohjalla. Strategisena nostona tee-maan kuuluu myös työpaikkatoiminnan vetovoiman kasvattaminen vyö-hykkeellä.

Palveluiden ja asumisen kaavoitus- ja investointiohjelman tavoite on seudullistaa joissain kunnissa käytössä oleva laadukkaita ohjelma, jolloin palvelutarpeen ennakointi helpottuu koko seudun tasolla. Näin palve-luita voidaan myös hallitummin kehittää.

3. Vanhojen asuinalueiden seuranta ja rakenteen muu kehittäminen

Asuinalueiden positiiviset profiilit ja monimuotoiset asuinalueet -työs-kentely liittyy segregaatiokehityksen ennaltaehkäisyyn. Tavoitteena on seudullistaa Tampereella kehitetty seurantajärjestelmä ja yleistää kaik-kiin seudun kuntiin Pirkkalassa käytössä oleva laaturyhmätyöskentely tontinluovutuksessa. **Rakenteen energiatehokkuuden** parantaminen liittyy Tampereella kehitettyyn yhdyskuntarakenteen energiatehokkuu-den seurantajärjestelmään. **Monimuotoinen asuminen ja rahoitusmallit** teeman alle on koottu tämän hetken tarpeet asuntotuotannon moni-muotoistamiseen sekä seudulla tarvittavaan ARA-rahoitukseen.

Tiivistelmä seutuhallituksen ja kunnanhallitusten teemaseminaari/työ-paja 29.4.2019.

Seudun kuntien hallituksille ja valtuustojen puheenjohtajille pidettiin työpaja 29.4. Työpajassa Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela ja liikennejärjestelmäpäällikkö Touru esittelevät seutusuunnittelun tavoitteita, toimintaympäristön muutosta sekä MAL4 suunnitteluprosessin ja siinä saadut havainnot mm. toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Työskentelyosiossa pohdittiin mitä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteitä tulisi toteuttaa seuraavalla MAL-sopimuskaudella.

Ryhmät määrittivät tavoiteteemassa kolme keskeistä toimenpidettä/linjausta, jotka on jäsennetty Seustrategian pääotsikoiden alle:

Kasvulle kestävä rakenne

1. Keskustojen ja asemanseutujen monipuolinen ja laadukas kehittäminen ja brändäys
2. Joukkoliikenne, ratikka ja raiteet
3. Monipuolinen ja reilu asuntotuotanto

muita: valtateiden sujuvuus, pyörätiet, lentoaseman kehittäminen

Elinvoimainen kaupunkiseutu

1. Raideliikenteen monipuolinen kehittäminen, tunnin juna, liityntäpysäköinti

muita: laadukas asuin- ja elinympäristö, alue- ja alakeskusten kehittäminen, monipuolinen elinkeinorakenne, asuntotarjonta, nopeat ajoneuvoyhteydet, elinkeinoelämän edellytysten turvaaminen (5G verkko jne.), osaavan työvoiman turvaaminen.

Hyvinvoiva yhteisö

1. Monimuotoinen asuminen, segregatiokehityksen estäminen, osallistava budjetointi
2. Pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ja palvelut
3. Toiminnallisesti sekoittunut rakenne

muita: virkistys- ja harrastusmahdollisuudet, nopeat liikenneyhteydet, älykäs liikennejärjestelmäsuunnittelu, monimuotoinen kaavoitus

MAL4-sopimukseen tähtäävän suunnittelun jatko

MASTO- ja LJ-työryhmät arvioivat kokouksessaan 2.5. suunnittelutyöryhmän, vaikutusten arvioinnin sekä poliittisen keskustelun pohjalta toimenpiteiden toteuttamisen tarvetta ja toteutuksen selkeyttä. Suunnittelussa esillä olleista toimenpiteistä alkaa erottua selkeästi 1) teemoja, joiden toteutusta tulee 1) edistää määrätietoisesti, 2) teemoja joita tulee

kehittää ja pilotoida sekä 3) teemoja joita tulee selvittää. Teemat vastaavat luottamushenkilöiden näkemystä.

Suunnitteluprosessin seuraava tilaisuus on 22.5. asiantuntijoille pidettävä vaikutusten arviointityöpaja. Siinä muodostetaan näkemys suunnitelmaskenaarion VE2 vaikuttavuuden pohjalta keskeisistä toimenpiteistä tavoitteiden saavuttamiseksi. Kokonaisaineistoa hyödynnetään MAL4-sopimuksen valmistelussa MASTO&LJ-työryhmien kokouksessa 12.6.

Neuvottelu 23.5.2019 valtio-osapuolen kanssa

Kuntajohtajakokous 18.4. ja seutuhallitus 29.4. ovat käsitelleet ensimmäistä kirjoitettua versiota MAL4-sopimuksesta. Käsittelyjen johtopäätöksenä oli, että ensimmäinen versio oli riittävän kattavasti laadittu ja esitettyjä kokonaisuuksia voidaan prosessin mukaisesti jatko valmistella ja tiivistää seuraavaan versioon.

Valtio-osapuoli oli alustavassa kommentissaan toivonut, että MAL4-sopimuksesta neuvotteluun 23.5.2019 esitetään versio, jossa keskitytään tavoitetasoihin, eikä vielä niinkään toteutettaviin toimenpiteisiin. Toiveena oli lisäksi, ettei vielä esitetä euromääräisiä tai prosenttiperusteisia kustannusten jakoja tai uusia rahoitusinstrumentteja. Perusteluna oli keskeneräiset hallitus- ja hallitusohjelmaneuvottelut, joten ministeriöiltä ei ole saatavilla linjauksia teemoihin.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Liite.

- neuvotteluun 23.5. valmisteltu MAL4-sopimuksen luonnos

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Seutujohtaja Nurminen

Päätösehdotus.

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tiedoksi tiivistelmän 29.4. pidetystä seutuhallituksen ja kunnanhallitusten työpajasta

hyväksyy liitteen mukaisen MAL-sopimuksen luonnoksen käsiteltäväksi valtio-osapuolen kanssa neuvottelussa 23.5.2019.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

75 § ASUNTOPOLIITTINEN KESKUSTELU 5.4.2019

9.00-9.10 (10 min)

Seutujohtaja Nurminen 7.5.2019

Seutusuunnittelupäällikkö Kuusela 25.4.2019:

Yhtenä Maankäyttö ja asuminen -työryhmän vuoden 2019 toiminnallisista tavoitteista oli käydä asuntopoliittinen keskustelu tulevan MAL-sopimuskierroksen tueksi.

Asuntopoliittinen keskustelu järjestettiin 5.4.2019 ja tilaisuuteen osallistivat Maston lisäksi kuntajohtajat. Tilaisuutta alustivat Jussi Välimäki (TKS), Timo Kauppinen (THL) ja Juhani Pohjonen (TKS). Paikalla olivat myös edustajat ARA:sta ja Ympäristöministeriöstä.

Työpajassa muodostettiin näkemystä asumisen laatuun, kohtuuhintaisen ja laadukkaan asumisen rahoitukseen, kuntien yhteisvastuuseen asuntopoliitikassa sekä maapolitiikkaan ja tontinluovutusohjelmiin. Tavoitteena oli, että keskustelujen tuloksia voidaan soveltaa MAL4-sopimuksessa sekä muussa seutuyhteistyössä.

1. Tiivistelmä alustuksista ja muusta tausta-aineistosta

Seudun vuokramarkkinoiden kartoittamiseksi järjestettiin kohtuuhintaista vuokra-asuntotuotantoa tekevien rakennuttajien tapaaminen 15.3. Kaikilla tilaisuuteen osallistuneilla rakennuttajilla vuokrattavien kohteiden käyttöasteet ovat korkeat, 98 % tai enemmän. Valmistuviin kohteisiin hakemuksia tulee 8-12 kertainen määrä tarjolla olevaa asuntoa kohti.

Rakennuttajien mukaan asuntopoliittikkaan toivotaan nykyistä ennakkoivampaa otetta, jonka pohjana voisivat olla rakennuttajilta saatava tieto kysynnästä ja kuntien omat suunnitteet viiden tai kymmenen vuoden päähän. Tästä voisi laatia selkeän paperin, jossa seudun kunnat sopisivat sekä rakennuttajien että valtion suuntaan asuntotuotannosta.

Asuntopoliittisessa tilannekuvassa nousivat esiin asuntotuotannon vahva keskittyminen seudun keskeisille sijainneille, uudistuotannon kerrostalovaltaisuus sekä valmistuvien asuntojen pieni keskikoko. Iso osa uudisasunnoista on vuokrattu nuorille aikuisille.

Seudun kuntien välisessä muutossa tyypillistä oli, että Tampere saa matalan tuloluokan väestöä ja kehyskunnat työssäkäyvää väestöä. Kuitenkin asuntojen hinnat ovat nousseet etenkin Tampereen keskustassa ja

sen lähialueilla ja tiiviissä taajamassa. Seudun ulkovyöhykkeillä hinnat ovat jopa laskeneet.

Segregaatiokehitystä tarkastelevassa esityksessä todettiin, ettei Tampereen seudulle ole muutamasta havaittavasta köyhyystaskusta huolimatta toistaiseksi syntynyt merkittävää eriytymiskehitystä.

2. Keskustelun johtopäätökset ja kommentit seutuyhteistyön näkökulmasta

Keskustelu tuotti aihioita sekä lyhyen että pitkän aikajänteen kehittämiseen ja kuntien keskinäisen yhteistyön syventämiseen. Ohessa on listattuna toimenpiteet ja niiden perässä kommentit seutuyhteistyön mahdollisista sisällöistä kussakin teemassa:

Tietotuotanto, asuinalueiden seuranta:

-> yhdyskuntarakenteen kehitys, segregaatiokehitys, energiatehokkuus

Asuntopoliittisen ohjelman päivittäminen 2 teemaa:

Kehittyvät alueet (jl-investoinnit) -> seudullinen yhteismitallisuus

Ei-kehittyvät alueet -> alueiden monipuolisen profiloinnin tärkeys

Hallinnon välineiden kehittäminen ja tarkentaminen:

maanhankinnasta tontinluovutukseen -> seudullisten periaatteiden ja huomioitavien kriteerien tarve tontinluovutusohjelmiin

Laadun määrittäminen eri kulmista ja mittakaavoissa

-> seudullinen tasalaatuisuus laadussa

Asuntopoliittisen ohjelman aluerajausten mukaiset rahoitusmallit, laatuun liittyvät kokeilut

-> kokeilujen tasapuolisuus seudullisesti

Eri tukimuotojen (ASO, lyhyt ja pitkä korkotuki, takauslainat jne.) sekä alueellisen sijoittumisen (joukkoliikennevyöhykkeet, keskustat) sisällyttäminen sopimukseen sekä monimuotoisempien ratkaisujen toteuttaminen (esim. hybriditalot, kohtuuhintainen omistusasuminen).

-> MAL4 –sopimuksen kirjaukset

Monimuotoinen asuminen sekä kohtuuhintaisen asumisen rahoitusmallit nousivat keskustelussa vahvasti esiin. Asumisen kokeilut: sekarahoitteiset kohteet, taloyhtiöiden kanssa tehtävä täydennysrakentaminen ja kilpailutettu omistusasuminen voisivat sopia sovellettaviksi MAL4-suunnittelupajoissa esiin nostettuihin kehittämissuunnitelmissa.

MAL-sopimukseen kirjattavista kohtuuhintaisen asuntotuotannon rahoitusmalleista esillä ovat olleet ainakin lyhyt ja pitkä korkotuki, ASO, ARAVA ja kuntien oma kohtuuhintainen asuntotuotanto.

Suunnittelun jäsentäminen vyöhykkeisiin ja mittakaavoihin on toimiva väline seudullisten tavoitteiden tarkoituksenmukaiseen jalkauttamiseen. Menetelmää on sovellettu myös muussa MAL-suunnittelussa ja sen on sovellettavissa myös Rakennesuunnitelmatyössä. Kehikoista voisi olla malleiksi myös Maankäyttö- ja rakennuslain uudistukseen seutasoisen suunnittelun välineinä etenkin jos suunnittelu edelleen nojaa kuntien väliseen sopimiseen.

Asuntopoliittisen keskustelun käsittely Mastossa 2.5.

Masto käsitteli asuntopoliittisen keskustelun tulosta kokouksessaan 2.5.2019. Keskustelun johtopäätöksenä todettiin, että kuntien tonttivarannosta on mahdollista löytää kohteita uudensuunniteltuihin rahoitusmalleihin soveltavalle asuntotuotannolle. Uudensuunnitellut asumisen mallit voivat edellyttää kaavoitusta, mutta yllä kuvatut kokeilut rahoitusmalleilla voidaan aloittaa jo tällä MAL-sopimuskaudella. Kuntien keskinäistä yhteistyötä voidaan tehdä toimijoiden löytämiseksi hybridirakentamisen pilotteihin. Kokeiluissa olisi hyvä huomioida lapsiperheiden tarpeet.

Seudullinen asuntopoliittinen ohjelma on päivittämisen tarpeessa. Tässä työssä on mahdollista huomioida kohtuuhintaista vuokra-asuntotuotantoa tarjoavien rakennuttajien esiin nostama ennakoiva malli, jossa asukashaastattelujen, asuntojen jonotustietojen ja ajantasaisen tilastotiedon kautta ohjelmoidaan kohtuuhintainen vuokra-asuntotuotanto tuleville vuosille.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tiedoksi tiivistelmän 5.4. käydystä asuntopoliittisesta keskustelusta.

että seudullisen asuntopoliittisen ohjelman päivitys käynnistetään 2020

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

76 § OSALLISTUMINEN HENKILÖLIKENNETUTKIMUKSEEN 2021

9.10-9.20 (10 min)

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru 25.3.2019:

Seuraavan valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen valmistelu on käynnistymässä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa. Kuten edelliselläkin tutkimuskerralla, myös tällä kertaa tarjotaan kaupunkiseuduille mahdollisuutta osallistua tutkimukseen omalla lisäotoksellaan.

Traficom tiedustelee kaupunkiseutujen kiinnostusta osallistua tutkimukseen. Tässä vaiheessa mahdollisesti mukaan haluavilta kaupunkiseuduilta toivotaan valtuutuksia Traficomille käynnistää työn kilpailutus.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (lyhyemmin HLT) toteutetaan noin viiden vuoden välein. Kyseessä on laaja tilastollinen kyselytutkimus, jonka tutkimusaika on koko vuosi. Edellinen tutkimusaineisto kerättiin vuonna 2016 ja tutkimus julkaistiin alkukevällä 2018. Seuraavan tutkimuksen tietojenkeruu tapahtuu vuoden 2021 aikana.

Edellisen tutkimuksen lisäotokset kerättiin Helsingin, Oulun, Tampereen ja Turun seuduilta, Joensuun ydinkaupunkiseudulta, Päijät-Hämeen maakunnasta, Riihimäen seutukunnan alueelta, Salosta, itäiseltä Uudeltamaalta sekä läntiseltä Uudeltamaalta. Kullekin seudulle laadittiin oma yhtenäistä muotoa noudattava raportti. Otokoot määräytyivät seutujen oman kiinnostuksen/tarpeen ja toisaalta maksuhalukkuuden mukaan. Tampereen seudun lisäotoskoko oli n. 7500 josta saadut käytettävissä olevat havainnot noin 4200. Seudun kustannukset olivat n. 70 000 € ja ne jaettiin seuraavasti: Pirkanmaan ELY-keskus 25 000 €, Tampereen kaupunki 25 000 € ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä 20 000 €. Saatua tietoa on hyödynnetty monipuolisesti seudun ja sen kuntien yhdyskuntasuunnittelussa. Viime kierroksen vastaukset jakautuvat kunnittain seuraavasti: Lempäälä 673, Kangasala 298, Vesilahti 157, Nokia 341, Orivesi 308, Ylöjärvi 344, Pirkkala 233, Tampere 1753.

Tampere tilasi tehdystä tutkimuksesta oman raportoinnin. Vastaava olisi vastaajamäärien perusteella mahdollista tehdä myös Lempäälästä. Muiden kuntien osalta vastaajamäärät olisivat turhan pieniä laadukkaana kuntakohtaisen analyysin toteuttamiseksi. Seudun otoksen kokoa olisi perusteltua laajentaa, jotta myös kuntakohtaisia tarkasteluja voitaisiin tehdä tarkemmalla tasolla. Edelliseen tutkimukseen nähden otoksen allokoointia on myös mahdollista kehittää.

Työ kilpailutetaan syksyllä 2019. Tutkimuksen tarkempi ohjelmointi,

otoskoko, sekä osallistuminen voidaan päättää vasta myöhemmin, noin marras-joulukuussa 2019.

Liikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen vaikutusten arviointi edellyttävät kattavaa tietopohjaa, jota voidaan hyödyntää monipuolisesti myös muussa seudun kehityksen tilan ja kehityksen tarkastelussa. Osallistumista valtakunnalliseen tutkimukseen puoltavat mm. seuraavat asiat:

- Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta edellyttää aiempiin tutkimuksiin vertailukelpoista tutkimustietoa.
- Tutkimuksesta saatava tieto ja sen raportointi on laadukasta ja vertailukelpoista muiden suomen alueiden kanssa. Laadukas suunnittelu edellyttää laadukasta tietopohjaa.
- Valtakunnallisesti organisoitu tutkimus on omaa tutkimusta kevyempi toteuttaa ja sen sisältö vastaa seudun omaa tutkimusta.
- Valtakunnallisen tutkimuksen laatimiseen osallistuu laajasti teemaan liittyvää asiantuntemusta.

Liikennejärjestelmätyöryhmä käsitteli teemaa kokouksessaan 3.4.2019, jossa työryhmä tunnisti tutkimuksen seudulliseen tarpeeseen ja päätti esittää kuntajohtajille pyydetyt ”valtuutus ja ilmoittautuminen” -lomakkeen toimittamista.

Liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Touru selostaa asiaa kokouksessa.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Liitteet.

- Otoksen koon merkitystä avaava kalvosarja
- Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021: valtuutus ja ilmoittautuminen lomake

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Seutujohtaja Nurminen:

Päätösehdotus.

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

että seututoimisto toimittaa pyydetyt ”valtuutus ja ilmoittautuminen” -lomakkeen

että kaupunkiseutu osallistuu henkilöliikennetutkimukseen omalla lisäotoksellaan, joka lähtökohtaisesti mahdollistaa kuntakohtaiset raportoinnit

että lisäotoksen kustannustenjakoa sovitaan samoin perustein kuin vuoden 2016 tutkimuksessa

nimeää liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Tourun tutkimuksen yhteyshenkilöksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

77 § SEUDULLISET PYSÄKÖINTIPERIAATTEET, LOPPURAPORTTI

9.20-9.30 (10 min)

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru 3.12.2018:

Pysäköinti on liikenteen suoritteeseen, suuntautumiseen ja kulkutapa-valintoihin vaikuttava tekijä ja se vaikuttaa myös merkittävästi kaupunkikuvaan sekä rakentamisen ja asumisen hintaan. Kaupungistumisen edellyttämä tiivistyvä kaupunkiseutu ja tiukat päästövähennystavoitteet sekä ihmisten muuttuvat kulkutapatottumukset kannustavat tarkistamaan pysäköinnin kehittämisen käytäntöjä entistä kestävämmän Tampereen kaupunkiseudun kehittämiseksi.

Sopimalla pysäköinnin kehittämisen periaatteista seudullisesti saadaan vietyä muutoksia eteenpäin resurssitehokkaasti, vähentää kuntien välistä haitallista kilpailua ja perustella kunnissa tehtäviä, totutuista poikkeavia, pysäköintiratkaisuja seutuselektiojalla hyödyntämällä.

MAL3-sopimuksessa on kirjattu, että kunnat sopivat pysäköintiä koskevista seudullisista periaatteista. Tampereen kaupunkiseudulla on syksyn aikana laadittu selvitystä, jossa määritetään seudulle mahdollisia, yhdessä sovittavia, periaatteita ja toimenpiteitä pysäköinnin kehittämiseksi. Käytännön työtä on toteutettu kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmän sekä maankäyttö ja asuminen työryhmän nimeämässä projektiryhmässä. Työn konsulttina on toiminut WSP Finland.

Työssä on kartoitettu pysäköinnin nykytilannetta ja peilattu sitä muuttuvan toimintaympäristön tuomiin kehittämistarpeisiin. Tämän pohjalta kartoitettiin potentiaalisia toimenpiteitä jotka toimitettiin osana koostettua väliraporttia kuntiin kommentteille.

Työn väliraportoinnin pohjalta kunnilta kysyttiin keskeisistä keinoista ja periaatteista, joita kunnassa nähdään olevan tarvetta ja edellytyksiä viedä eteenpäin. Asiantuntijoiden kommentteissa pysäköinnin kehittäminen nähdään tärkeänä ja käytännössä kaikkia esitettyjä keinoja pidetään potentiaalisina. Lausunnoissa keskeisenä teemana nousi esiin tiivistyvien alueiden pysäköintiin liittyvät haasteet, joilla pysäköinnin rakentamisen vaatimuksia olisi tarvetta vähentää mm. rakentamisen hintojen, liikenteen päästöjen vähentämisen ja tilankäytön tehostamisen vuoksi.

Asukkaat, elinkeinot ja luottamushenkilöt, joiden näkökulma teemaan on usein käytännönläheinen, näkevät saadun palautteen mukaan muutoksen suunnittelijoitakin suurempana riskinä. Hallitsemattoman pysä-

köinnin lisääntymisen riskit ovat toki todelliset. Riskin hallintaan ja minimoimiseen tarvitaan uusia keinoja, mutta myös pysäköintiä koskevien asenteiden muuttamiseen tulee panostaa.

Pysäköinnin kehittämisessä konkretisoituu tarve liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämiseen kokonaisuutena. Ainoastaan siten voidaan mahdollistaa mm. liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutuminen ilman, että asukkaat ja elinkeinot kärsivät muutoksesta saavutettavuuden vähenemisenä.

Työn lopputulemana esitetään kaupunkiseudulle hyväksyttäviksi pysäköinnin periaatteet sekä toimenpideohjelma. Seuraavassa esitetyt ehdotukset on käsitelty ja hyväksytty osaltaan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksessa 12.12.2018 sekä maankäytön ja asumisen yhteistyöryhmän kokouksessa 13.12.2018. Tarpeet ja edellytykset pysäköintiperiaatteiden käyttöön ottamiseksi ovat erilaisia seudun eri osissa. Näiden tarpeiden ja edellytysten tunnistamiseksi työssä on tunnistettu alustavasti erilaisia vyöhykkeitä, joita tulee tarkentaa jatko-suunnittelussa.

A) Seudun pysäköinnin periaatteet, jotka ohjaavat yleisellä tasolla seudulla noudatettavia pysäköinnin kehittämisen käytäntöjä sekä alueiden kehittämisessä huomioitavia näkökulmia on esitetty seuraavassa:

Pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena

- Pysäköinnin kehittäminen kunnissa pohjautuu hyväksytyihin pysäköinnin kehittämislinjauksiin tai pysäköintistrategiaan.
- Pysäköintiä kehitetään, esimerkiksi useamman asemakaava-alueen muodostamina, laajempina kokonaisuuksina.
- Pysäköinnin kehittämisen perusteena käytetään tutkittua tietoa.
- Pysäköinnin kehittämisessä suositaan keskitettyjä ratkaisuja.
- Pysäköinnin ongelmia ratkaistaan monipuolisella keinovalikoidalla.

Pysäköinnin kehittäminen edistää seudun tavoitteiden saavuttamista

- Keskusta-alueiden ja joukkoliikennevyöhykkeiden, sekä sellaisiksi kehitettävien alueiden, tiivistymistä helpotetaan väljemmillä pysäköintinormeilla, eli kohteissa edellytetään vähemmän pysäköintipaikkojen rakentamista.

- Seudulla suositaan ja kehitetään ratkaisuja, jotka mahdollistavat pysäköinnin kehittämisen vaiheittain.
- Pyöräpysäköinti sisällytetään kuntien rakennusjärjestyksiin ja asemakaavoihin aina keskusta-alueilla ja joukkoliikennevyöhykkeillä.
- Pysäköinnin kehittämisessä huomioidaan sen monipuolinen vaikuttavuus mm. rakentumisen edellytyksiin, asumisen hintaan, kuntatalouteen, liikenteen sujuvuuteen, kilpailukykyyn ja päästöihin.
- Liikkumisen teknologioiden ja palveluiden edistämismahdollisuuksia harkitaan aina osana pysäköintiratkaisuja.
- Pysäköintiä hyödynnetään aktiivisesti liikenteen hallinnan keinona maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevien strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pysäköinnin kehittämisessä tehdään yhteistyötä

- Liityntäpysäköintiä kehitetään seudulla aktiivisesti osana MAL-suunnittelun toimenpanoa sekä kuntien omana työnä.
- Vuorovaikutetaan aktiivisesti asukkaiden, elinkeinon ja luottamushenkilöiden kanssa toimintatapojen muutoksen hyväksyttävyyden lisäämiseksi ja yhdyskuntarakenteen kestävyys edistämiseksi.
- Seudulla tehdään aktiivista yhteistyötä pysäköinnin kehittämiseksi (toimenpideohjelman toteuttaminen).

B) Pysäköinnin seudullinen toimenpideohjelma sisältää pysäköinnin kehittämisen ja pysäköintiperiaatteiden johdonmukaisen noudattamisen edellyttämiä toimenpiteitä, joita toimeenpannaan osana MAL4-sopimukseen tähtäävää työtä sekä kuntien omana ja kuntien välisenä yhteistyönä vuosien 2019 ja 2020 aikana. Toteuttamisen pääasiallinen vastuutaho on kirjattu toimenpiteen jälkeen lihavoituna.

Pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena

1. Kunnat laativat kunnan tarpeita vastaavat, seudulliset pysäköintiperiaatteet huomioivat, pysäköinnin linjaukset tai pysäköinti-strategian. **KUNNAT, TKS**

2. Kehitetään ja toteutetaan seudullinen pysäköintitietokanta suunnittelun ja teknologisten palveluiden kehittämiseksi ja paikkojen käytön tehostamiseksi. **KUNNAT, TKS**
3. Annetaan pysäköinnin perustelevaa liikkumisen ohjausta asukkaille ja isommille työpaikoille. **KUNNAT, TKS**

Pysäköinnin kehittäminen edistää seudun tavoitteiden saavuttamista

4. Edellytykset ja perusteet pysäköinnin hallintakeinojen käyttöön ottoon ja laajentamiseen kartoitetaan. **KUNNAT, TKS**
5. Ohjelmoidaan seudullisen pyöräpysäköintinormin valmistelu. **KUNNAT, TKS**
6. Ohjelmoidaan seudullisten pysäköintinormien valmistelu asumiselle, toimisto ja liikerakentamiselle vyöhykkeittäin. **KUNNAT, TKS**

Pysäköinnin kehittämisessä tehdään yhteistyötä

7. Edistetään MAL-työssä liityntäpysäköinnin kehittämistä osana liikenne- ja pysäköintijärjestelmää. **TKS, KUNNAT**
8. Laaditaan ohje keskitetyn pysäköinnin kehittämisestä keskuksissa ja sen reunavyöhykkeillä. **TKS, KUNNAT**
9. Edistetään yhteisten pysäköintiperiaatteiden toteuttamista ja seurataan pysäköinnin kehittymistä seudullisesti. **TKS, KUNNAT**
10. Kuntien suunnittelijoille, virkamiehille ja luottamushenkilöille järjestetään riittävä koulutus pysäköinnin kehittämiseen ja sen vaikutuksiin liittyen. **KUNNAT, TKS**

Seutusihteeri Pohjonen:

Asia esiteltiin kuntajohtajakokouksessa 11.1.2019, jolloin päätettiin, että pysäköintiperiaatteista käydään alustavat kuntakeskustelut ennen lopullista päätöksentekoa.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Liite:

- Loppuraportti

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

hyväksyä selostuksen mukaiset seudun pysäköinnin periaatteet (A),

hyväksyä pysäköinnin seudullisen toimenpideohjelman (B) ja sen toimenpanon kuntien ja kaupunkiseudun yhteistyönä vuosina 2019-2020 sekä

lähettää pysäköinnin periaatteet ja toimenpideohjelman jäsenkuntiin hyväksyttäväksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

78 § HYVINVOINTIYMPÄRISTÖN KEHITTÄMISOHJELMAN 2017-2020 TOTEUTUMINEN

9.30-9.50 (20 min)

Kehittämispäällikkö Kankkonen 4.4.2019:

Hankkeen tausta

Kuntien valtuustot hyväksyivät seutustrategian ja sen toteutusohjelman keväällä 2017. Lisäksi seutuhallitus päätti kokouksessaan 31.5.2017 uudesta työryhmärakenteesta uudelle toimikaudelle 2017–2020. Uutena ryhmänä vuonna 2017 aloitti hyvinvointipalvelujen työryhmä, jonka tehtävänä oli huolehtia seutusivistyksen toimialan, vapaa-aikapalvelujen, yhdyspintatyön ja terveyden edistämisen kehittämisestä seututasolla. Hyvinvointipalveluiden työryhmän tehtävä on lisäksi vastata seutustrategian Hyvinvoiva yhteisö -pääteeman edistämisestä, jonka alateemat ovat älykäs- ja helppo asiointi, hyvinvoivat kuntalaiset ja osallistava toimintaympäristö.

Työryhmien tehtäviä määriteltäessä seutuhallitus päätti lisäksi, että hyvinvointipalvelujen kehittämisen työvälineenä toimii kehittämisohjelma, jonka työryhmä valmisteli kuntajohtajakokouksen ja seutuhallituksen käsiteltäväksi syksyllä 2017. Hyvinvointipalvelujen työryhmä huolehtii lisäksi omalta osaltaan vuoropuhelusta MAL-työryhmien kanssa.

Kaupunkiseudun INFRA-työryhmän tehtäväksi määriteltiin osaltaan vastata seutustrategian Kasvulle kestävä rakenne -teemasta ja erityisesti sen osa-alueena toimivasta yhdyskuntarakenteesta. Myös strategian Hyvinvoiva yhteisö -teeman hyvinvoivat kuntalaiset osa-alue on INFRA-työryhmän tehtävänmäärittelyssä. Lisäksi INFRA-työryhmän tuli hyvinvointipalvelujen työryhmän (HYPA) tavoin valmistella kehittämisohjelma kuntajohtajakokouksen ja seutuhallituksen hyväksyttäväksi.

Eryityisesti Hyvinvoiva yhteisö -teeman mukaisten strategisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää toimivaa monialaista yhteistyötä niin seutu- kuin kuntatasolla. Tästä johtuen seutuyksikössä päätettiin keväällä 2017 alkaa valmistaa kahden erillisen ohjelman sijaan HYPA- ja INFRA-työryhmien yhteistä kehittämisohjelmaa. Valitun suunnitelman mukaisesti 29.8.2017 järjestettiin kehittämispäälliköiden toimesta kahden seuturyhmän yhteinen työpaja, jossa käsiteltiin kehittämisteemoja ja koottiin seudun johtavien viranhaltijoiden näkemyksiä kehittämiskohteista.

Työpajan tulokset koottiin yhteen neljän kehittämisteeman alle ja yhdisteltiin siten, että ne muodostavat uuden toimintakauden yhteiskehit-

tämisen kohteet. HYPA- ja INFRA-työryhmissä käydyn keskustelun ja kehittämishojelman viimeistelyn jälkeen seutuyksikkö laati lopullisen ohjelman vietäväksi päätöksentekoon. Seutuhallitus hyväksyi hyvinvointiympäristön kehittämishojelman 29.11.2017. Ohjelman mukainen toimeenpano on nyt puolivälissä ja on aika luoda katsaus toteutumiseen.

Hyvinvointiympäristön kehittämishojelman toteutuminen

Hyvinvointiympäristön kehittämishojelmaa on toimeenpantu kuntayhtymän vuosisuunnittelun kautta. Toimeenpanoa on edeltänyt infra- ja hyvinvointipalvelutyöryhmän valmistelu ja hyväksyminen. Hyvinvointiympäristön kehittämishojelma koostuu neljästä tavoiteteemasta: hyvinvointiympäristöjen kehitystyö, osallisuutta edistävä toimintakulttuuri ja palveluympäristö, hyvinvoinnin edistämisen seudullinen toimintamalli sekä vapaa-aikapalvelut ja arkiympäristöt. Jokainen tavoiteteema jakautuu useampaan kehittämisteemaan ja ne edelleen hankkeisiin. Tarkempi kuvaus kehittämisteemojen ja hankkeiden toteutumisesta on esitetty liitteessä. Kokonaisuutena voi todeta, että kehittämishojelman toimeenpano on edennyt suunnitelman mukaan.

Kehittämispäälliköt Satu Kankkonen ja Ritva Asula-Myllynen selostavat asiaa kokouksessa.

Liite.

- Hyvinvointiympäristön kehittämishojelma, toteutuminen -esitys.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tilannekatsauksen tiedoksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

79 § KUNTAYHTYMÄN TOIMINNAN RAHOITUS VUODELLE 2020

9.50-10.00 (10 min)

Seutujohtaja Nurminen, seutusihteeri Pohjonen

Seutuyhteistyön vuosisuunnittelua ohjaavat Tulevaisuuden kaupunkiseutu -seutustrategia ja sen toteutusohjelma 2017-2020. Strategisia toimintalinjauksia ovat myös MAL3-sopimus ja MAL4-sopimuksen valmistelu sekä sopimusten lähtökohtana oleva Rakennesuunnitelma 2040.

Temaattisesti kuntayhtymän toiminnassa korostuvat MAL-kokonaisuus sekä hyvinvointi- ja infrapalvelut. Toiminnalliset tavoitteet johdetaan seutustrategiasta ja ne toteuttavat kolmea pääviestiä: lisää kilpailukykyä, kasvulle kestävä rakenne ja hyvinvoiva yhteisö. Toiminnallisten tavoitteiden ohjaavina teema-aiheina ovat mm:

- hiilineutraali kaupunkiseutu 2030,
- rakennesuunnitelman 2040 päivitys,
- asuntopoliittikka ja -tuotantokysymykset,
- kaupunkiseudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus,
- edunvalvonnan kehittäminen,
- elinkeinojen rajattoman sijoitusalueen toinen vaihe,
- MAL3-sopimuksen seuranta ja MAL4-sopimuksen toteutus,
- lähijunaliikenteen kokeilu,
- viihtyisä arkiympäristö (esim. keskustat ja asemanseudut),
- liikkumisen turvallisuus ja ohjaus,
- toisen asteen koulutuksen työelämä- ja korkeakoulu yhteydet,
- digitalisaation edistäminen,
- varhaiskasvatuksen ja opetuksen kehittäminen
- vapaa-ajan palvelujen ja verkostojen yhteiskehittäminen,
- osallisuuden lisääminen ja kaupunkipoliittinen keskustelu.

Seutuyksikön talousarvio on ollut samantasoinen (1,03 M€) jo kuusi vuotta 2014 - 2019, mikä tarkoittaa reaalisesti resurssien supistumista. Kuntayhtymän perustamisvaiheessa ns. kehittämisrahan tavoitetaso oli 1,0 euroa/asukas, ja nyt rahoitustaso on alle 0,4 e/asukas eli 152 000 euroa. Ko. rahoituksella huolehditaan yhteisten hankkeiden toteuttamisesta, lisäosaamisen hankinnasta ja seutuyhteistyön yleisestä kehittämisestä. Samaan aikaan kaupunkiseutu on kasvanut ja seututyön tuloksellisuus eri mittarein on positiivista ja kaikille kunnille lisäarvoa tuottavana. Seutuhallinnon toiminnan tehokkuus on korkealla tasolla, mutta erityisesti strategisen MAL-suunnittelun osalta tarpeet ylittävät resurssit. Ilmeisenä ongelmana on myös seututyön vähäinen näkyvyys ja tunnettuus "kuntaperheen" ulkopuolella. Kuntayhtymän toimijuus ja samalla tulokset jäävät muiden ja vahvemmin resurssoitujen aluekehittäjien varjoon.

Kuntayhtymän rahoituksen kehityksestä ja kehittämisrahan huomioimisesta alkuperäisellä tavoitetasolla 1e /as on tarve käydä keskustelua. Sisällöllistä keskustelua tarvitaan mm. kuntayhtymän roolituksesta suhteessa muihin toimijoihin sekä kuntayhteistyön yleisen näkyvyyden ja tunnettuuden vahvistamisesta. Alla tiedoksi kuntien maksuosuudet 2019

Kuntien maksuosuudet 2019

väestö 31.12.2017			TAE 2019
Yhteensä		%	Yhteensä
	385 301	100	1 031 800
Kangasala	31 437	8,2	84 185
Lempäälä	22 829	5,9	61 134
Nokia	33 322	8,6	89 233
Orivesi	9 285	2,4	24 864
Pirkkala	19 237	5,0	51 515
Tampere	231 853	60,2	620 881
Vesilahti	4 460	1,2	11 943
Ylöjärvi	32 878	8,5	88 044

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

käydä keskustelun kaupunkiseudun kuntayhtymän rahoituskehityksestä

käsitellä vuoden 2020 talousarvioraamin seuraavassa kokouksessa

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

*****SÄHKÖINEN KÄSITTELY*****

80 § PÄÄRADAN JUNALIIKENTEEEN OPEROINTISELVITYS YHTEYSVÄLILLÄ HELSINKI-TAMPERE

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru 30.4.2019

”Kesäkuussa 2018 käynnistynyt pääradan junaliikenteen operointiselvitys on valmistunut. Suunnittelujohtaja Karoliina Laakkonen-Pöntys Pirkanmaan liitosta esitteli seudun liikennejärjestelmätyöryhmälle 3.4.2019 selvityksen keskeiset tulokset.

Tarkastelualueena on Suomen vilkkain henkilöliikenteen rataosuus Helsinki-Tampere sekä jatkoyhteys Nokialle. Tarkastelussa huomioidaan myös päärataan kytkeytyvien ratojen liikenne. Tarkasteluajakäynteinä työssä ovat 2030+ ja 2040+.

Selvitys koostuu kahdesta osasta. Ensimmäisessä osassa laadittiin junaliikenteen kysyntää mallintavat skenaariot. Toisessa osassa tutkittiin skenaarioiden pohjalta erilaisia junaliikenteen operoinnin toteuttamismahdollisuuksia.

Osan 1 laati Strafica Oy ja osan 2 WSP Finland Oy. Selvityksen ohjausryhmään kuuluvat Liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto, Pirkanmaan ELY-keskus, Suomen kasvukäytävä –verkosto, Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan maakuntien liitot sekä Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä ja Tampereen kaupunki. Selvitykset toteutetaan Suomen kasvukäytävän AIKO-rahoituksella.

Osassa 1 laadituissa skenaarioissa on erikseen kysyntä- ja tavoitepohjaiset lähtökohdat. Kysyntäskenaariolla tarkoitetaan tilannetta, jossa junaliikenteen palvelutaso on liikkumistarpeiden mukainen ja niin hyvä, että junaliikenne on käyttökelpoinen ja houkutteleva vaihtoehto useimmille arjen matkoille. Tavoiteskenaariolla tarkoitetaan tilannetta, jossa kysyntäskenaariion lähtökohtien lisäksi junaliikenteen palvelukyky on niin hyvä, että se kykenee vastaanottamaan junamatkustuksen määrän laajempien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisen mukaisessa tilanteessa. Selvityksessä yhteiskunnalliseksi tavoitteeksi on otettu Rataverkon kokonaiskuva, lähtökohtia ja näkökulmia -selvityksessä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 37/2018) esitettyä arviota kaukojunamatkustuksen määrästä rataverkolla, mikäli rautateiden henkilöliikenteen markkinaosuus, eli kulkutapaosuus matkasuoritteesta, on kasvanut nykyisestä noin 5 %:sta 8 %:iin. Molempien skenaarioiden laadinnassa on lisäksi huomioitu:

- Liikkumisen ja liikennetarjonnan nykytila
- Väestön ja maankäytön kehitys
- Liikennejärjestelmän muutokset ja väyläinvestoinnit

- Laajemmat toimintaympäristön muutokset
- Liikkumiselle asetetut valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet
- Aikaisempien selvitysten tuloksia
- Alueen joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten näkemyksiä

Pitkämatkaisen junaliikenteen matkustajamäärät on arvioitu väestö- ja junatarjonta-arvioiden pohjalta hyödyntäen Liikenneviraston Valtakunnallisen liikenne-ennusteiden laadintatyössä muodostettua liikennemallia. Taajamajunaliikenteen matkustajamäärät on arvioitu väestö- ja junatarjonta-arvioiden sekä valtakunnallisen liikennemallin, Helsingin seudun liikennemallin ja Tampereen lähijunaliikenteen kehittämisselvityksessä sovelletun ennustemenettelyn avulla. Tuloksina saatiin skenaarioittain:

- Junaliikenteen tavoitteellinen vuorotarjonta, matka-ajat, lippujärjestelmät sekä kalusto ja oheispalvelut
- Raideliikenteen matkustajamääräarviot kauko- sekä lähi- ja taajamajunaliikenteelle poikkileikkausvuosittain sekä rataosakohtaiset kuormitusennusteet

Osassa 2 junaliikenteen operointia tarkasteltiin pullonkaulaperiaatteella eli tutkittiin, mitkä infra-investoinnit ovat välttämättömiä nykytila+ verkolle kysyntä- ja tavoiteskenaarioiden muodostamien käyttäjämäärien tarvitsemaan operointiin puhtaasti operoinnin näkökulmasta. Selvityksessä huomioitiin kalusto, varikot, aikataulurakenteet ja liikennejärjestelmän kokonaisuus. Lisäksi tietoja syvennettiin asiantuntijahaastatteluilla, kyselyllä potentiaalisille operaattoreille sekä pohjoismaisten toimintamallien soveltamisen asiantuntijatarkastelulla. Infrastruktuurin lähtökohtana on ohjausryhmän hyväksymä liikenneverkko eri aikajänteille. Infratoimenpiteet ja uusi liikenne on kuvattu alla.

Nykytila +

- Pasila–Riihimäki vaihe 1
- Tampereen uusi välilaituri
- Lempäälän aseman parantaminen
- Nokian aseman 2. laituriraide

2030+

- Pasila–Riihimäki 2. vaihe (neljä raidetta Kerava–Jokela-välillä)
- 3. raide Jokela–Toijala-välillä (tavarajunat)
- Tesoman asema
- Tampereen aseman välilaituri (uudet raiteet molemmin puolin laituria)
- Nokian aseman 2. laituriraide

- Lempäälän aseman parantaminen (3. laituria)

2040+

- 3. raide Toijala–Sääksjärvi-välillä (tavarajunat)
- 2. raide Lielähti–Nokia-välillä
- 5. ja 6. raide Pasila–Kerava-välillä
- Sääksjärven asema lähi- ja Lakalaivan asema lähi- ja kaukoliikenteelle

Liikennettä mallinnettiin eri aikajännteille eri liikennöintiskenaarioissa. Tarkastelu on tehty ruuhkatunnille ja tulokset näyttävät seuraavilta:

2030+

Molemmissa skenaarioissa kaukojunia Tampereelta Helsinkiin 3 junaa / tunti (nopea päästä-päähän, nopea Hämeenlinnassa pysähtyvä ja puolinopea suurimmilla väliasemilla pysähtyvä) ja Porin IC-junia 1 vuoro / tunti sekä

- Skenaario 1:ssä kaikilla väliasemilla pysähtyvä lähijuna Helsinki-Nokia (RN) 1 vuoro / tunti.
- Skenaario 2:ssa Nokia-Tampere lähijuna (N) 1 vuoro / tunti ja Tampere-Helsinki (RT) lähijuna 1 vuoro / tunti.

2040+

Pohjana ovat 2030+ skenaariot ja lisäksi:

- Skenaario 1:ssä lisäyksenä Nokia-Lempäälä lähijuna (NL) 1 vuoro / tunti.
- Skenaario 2:ssa Nokia-Tampere lähijuna (N) 1 vuoro / tunti.

Tarkasteluissa aikajännteellä 2040+ Tampereen seudun lähijunaliikenteen määrä on kaksinkertaistunut 2030+ tilanteeseen verrattuna. Skenaario 2 on tasavuorovälitavoitteen kannalta heikompi kuin skenaario 1. Toisaalta skenaario 2:ssa on tasaisemmat junavälit, minkä ansiosta skenaario 2:n liikenteen häiriösietoisuus Tampereen eteläpuolella on skenaariota 1 parempi. Skenaarioiden välisessä vertailussa paremmuus riippuu näkökulmasta ja tekijöille annetuista painoarvoista.

Liikennöintiskenaariot osoittavat, että uusi lähiliikenne ja lisääntynyt kaukoliikenne on mahdollista järjestää ainakin kahdella eri tavalla nykyistä aikataulurakennetta täydentäen matkustajapalvelutason ja liikenteen toimivuuden kannalta onnistuneesti. Junien lisääminen edellyttää kuitenkin edellä esitettyjä infratoimenpiteitä ja määrätietoista rataverkon kehittämistä.

Noin tunnin matka-ajan saavuttaminen Helsingin ja Tampereen välillä

on erittäin haastava tavoite. Koko rataosuus voi vaatia uuden, suuremman radan tarvittavalle nopeuden nostolle. Nopeuden nosto kytkeytyy myös tulevaisuuden kalustovalintaan. Vaatimuksia nopeuden nostamiseksi tasolle 250 km/h perinteisellä kalustolla liikennöiden ei ole tutkittu.

InterCity-kaluston vaunutarve noin 1,4-kertaistuu vuoteen 2030 ja skenaariosta riippuen 1,5 - 1,8-kertaistuu vuoteen 2040 mennessä. Liikennöinti olisi periaatteessa mahdollista nykyisellä junatarjonnalla, mutta palvelutason kannalta on tarve lisätä myös vuorotarjontaa.

Henkilöjunaliikenteen markkinoiden avauduttua olisi Tampereen seudun taajamajunaliikenteen käynnistämisen kannalta etua, että se kuuluisi ainakin aluksi saamaan liikennöintikokonaisuuteen ensimmäisenä LVM:n kohteena kilpailutettavan Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen kanssa.

Raportista löytyy erillinen osio junaliikenteen kilpailumuodoista ja hankintasopimusmalleista sekä niiden kansainvälisistä sovelluksista. Kilpailumuodolla on merkitystä mm. markkinoilla toimivan yrityksen toimintavapauksien kannalta.

Jatkon kannalta on tärkeää käydä vuoropuhelua selvityksen tuloksista LVM:n ja liikenteen virastojen kanssa. Toukokuun alussa työn ohjausryhmä tapaa LVM:n ja Väyläviraston edustajia ja myöhemmin keväällä on suunnitelmissa järjestää loppuseminaari.

Osien 1 ja 2 raportit löytyvät Pirkanmaan liiton internetsivuilta:
<https://www.pirkanmaa.fi/maankaytto-liikenne/liikennejarjestelma/suunnitelmia-ja-selvityksia/>

Molemmat osat yhteen kokoava loppuraportti, johon on lisätty esipuhe ja konsulttien yhdessä laatima tiivistelmä, julkaistaan kevään aikana.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä selvityksen tiedoksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

81 § KOULUJEN TYÖ- JA LOMA-AIKA -PROJEKTI TAMPEREEN LYSEON LUKION KANSSA

Kehittämispäällikkö Kankkonen:

Hankkeen tausta ja yhteistyöprojektin perustelu

Tampereen kaupunkiseudulla aloitettiin jo vuonna 2008 keskustelu työ- ja loma-aikojen muuttamisesta vastaamaan paremmin nyky-yhteiskunnan tarpeita. Tampereen kaupunkiseudun sivistystyöryhmä totesi syksyllä 2016, että kokeilumahdollisuutta työ- ja loma-aikojen muuttamiselle kaupunkiseudun alueella on tarve selvittää. Kantaa asiaan selvitetiin opetusministeriltä ja asia nostettiin mediakeskusteluun. Opetusministeriöstä ei näytetty työ- ja loma-aikakokeilulle vihreää valoa ensimmäisten yhteydenottojen perusteella. Sivistystyöryhmä päätti kuitenkin keväällä 2017 jatkaa työ- ja loma-aikojen muuttamiseen tähtääviä tunnusteluja keskeisten sidosryhmien kanssa ja antoi seutuyksikölle tehtäväksi jatkaa asian valmistelua.

Toimeksiannon johdosta toukokuussa 2017 seututoimisto solmi yhteistyösopimuksen Tampereen lyseon lukion (Rellun) Eurooppa-linjan kanssa. Käytännössä yhteistyö on tarkoittanut syksyllä 2017 käynnistynyttä kaksivuotista opiskelijatyötä, jossa opiskelijoiden tarkoituksena on ollut lukuvuosiuudistuksen eri näkökulmien tarkastelu sekä opiskelijoiden omien ajatusten ja ideoiden mukaan tuominen.

Yhteistyöprojekti oli kolmen lukiokurssin mittainen ja työskentely käynnistyi elokuussa 2017 hyvinvointiryhmän edustajien ja opiskelijoiden yhteisellä tilaisuudella. Hyvinvointipalvelujen työryhmän ohjauksessa ja opiskelijoiden tukena toimi myös nimetty pienryhmä, joka matkanvarrella valmisteli projektiasioita yhteistyössä Eurooppa -linjan koordinaattorin kanssa. Ryhmään kuuluivat hyvinvointipalvelujen kehittämispäällikön lisäksi Miikka Seppälä, Matti Hursti, Jorma Suonio ja Nina Lehtinen.

Yhteistyöprojektin yhtenä tausta-aineistona käytettiin Euroopan komission on julkaisemaa [selvitystä](#) koulujen työ- ja loma-ajoista. Lukuvuoden 2016-2017 osalta todettiin seuraavaa:

- suuremmassa osassa Euroopan maita kesäloma alkaa kesäkuun puolivälissä

- kesäloma on lyhempi maissa, joissa lomia on sijoitettu enemmän kouluvuoden sisään

- kouluvuoden työpäivien määrissä on vaihtelua Euroopan tasolla Ranskan 162 päivästä Tanskan ja Italian 200 päivään vuodessa (Suomessa noin 190 päivää)

- Suomessa poikkeuksellista muuhun Eurooppaan verrattuna on kesäloman aikainen aloitusajankohta, kouluvuoden aloittaminen ennen elokuun puolta väliä ja lyhyt kevät / pääsiäisloma

Hyvinvointipalvelujen työryhmän johdolla käytiin opiskelijoiden kanssa lähtökeskustelua tunnistetuista haasteista. Näistä yksi on nykyisen käytännön ja lukuvuosirytmityksen mukainen pitkä kevätlukukausi, joka myös koetaan pitkäksi ja raskaaksi. Tähän kokemukseen arveltiin olevan syynä se, että kevään ainoa lomajakso (ns. hiihtoloma) on jo alkutalvella vain reilu kuukausi Loppiaiseen päättyvän joululoman jälkeen. Pitkän kevään aikana koulutyö katkeaa Suomessa vain juhlapyhinä. Tästä johtuen oppilaat ja opettajat anovat jo nyt näiden yhteyteen lisälomapäiviä. Syyskauden tilanne on tässä suhteessa parempi. Useissa kunnissa ja kaupunkiseudulla koko viikon mittainen syysloma on jo vakiinnuttanut asemansa lukukauden puolivälissä.

Keskustelua käytiin myös lukuvuoden muutoksen teknisluonteisesta toteutuksesta ja todettiin, että Suomen kaltaisessa suhteellisen pienessä maassa ja yhtenäisessä koulujärjestelmässä se olisi kohtuullisen helppoa toteuttaa. Yhteisvalinnat, yo-kirjoitukset, pääsykokeet ja muut tärkeät asiat siirrettäisiin yksinkertaisesti kalenterissa uusille päiville. Keskusteluissa tunnistettiin myös se, että 40 vuoden aikana peruskoulu on muuttanut rakenteellisesti hyvin vähän. Mistä johtuen pienetkin muutokset saattavat aiheuttaa helposti puhe- ja tunnetasolla paljon reaktioita. Tästäkin syystä projektin ympärille synnytetty ja opiskelijoiden kanssa käyty keskustelu oli tervetullutta.

Yhteistyössä Eurooppa -linjan kanssa toteutettiin myös sidosryhmätaapaaminen, joka jalostui 20.4.2018 Kotimaan matkailumessujen yhteydessä järjestetyksi työ- ja loma-aika -tapahtumaksi. Tapahtuma käsitti paneelin, jossa asiantuntijoina esiintyivät muun muassa Olli Luukkainen (OAJ), Timo Lappi (MaRa) ja Peer Haataja (Tampereen Kauppakamari). Paneelia täydennettiin kaupunkiseudun edustajilla. Paneelin jälkeen asiantuntijat osallistuivat opiskelijoiden järjestämään työpajaan, jossa keskustelua jatkettiin pienryhmissä. Paneelin taustaksi laadittiin myös työ- ja loma-aikoihin liittyvä kysely yhteistyössä Visit Tampereen kanssa matkailuyrittäjille. kyselyyn vastasi 43 yrittäjää Tampereen kaupunkiseudulta.

Projektin päätyminen

Yhteistyöprojekti lyseon Eurooppa -linjan kanssa on nyt saatu päätökseen. Opiskelijat ovat esitelleet työskentelyään ja työtään hyvinvointipalvelujen työryhmälle 24.5.2018 ja lopullista tuotosta 11.4.2019. Memmissä kokouksissa on käyty rakentavaa keskustelua eri näkökulmista. Lopputyö on toimeksiannon mukaisesti opiskelijoiden näkökulma työ- ja

loma-aikauudistukseen. Työhön sisältyy myös Tampereen lyseon lukion opiskelijoille tuotetun kyselyn tulos.

Liite.

- Eurooppa -linjan raportti loma-aikojen siirron vaikutuksista.

Päätösehdotus.

Kuntajohtajakokous 17.5.2019

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tiedoksi Tampereen lyseon lukion Eurooppa -linjan työ- ja loma-aikaprojektin päättymisen.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

82 § TIEDOKSIANNETTAVAT ASIAT
10.00-10.15

Kuntajohtajien info- ja keskusteluasiat:

Seutujohtajan infoasiat:

Pirkanmaan kjk 10.5, sote-uudistuksen eteneminen Pirkanmaalla
Hallitusohjelmaneuvoittelut, vaikutukset kaupunkiseudulle

83 § SEURAAVAT KOKOUKSET

10.00-10.15

31.5., helatorstain jälkeinen pe?

13.-14.6, matkakokous

28.6.

heinäkuussa ei kokouksia

9.8., 23.8., 6.9., 20.9., 4.10., 18.10^{***}, 1.11., 15.11., 29.11., 13.12.

^{***}syyslomaviikko

84 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

klo 10.15