

Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välinen Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL4) sopimus 2020-2023

LUONNOS- neuvottelut kesken

Nostoja Pirkanmaan Ilmastofoorumiin
11.2.2020, Attila, TRE; Liikenne-iltapäivä
Kati-Jasmin Kosonen, Tampereen seutu
kati-jasmin.kosonen@tampereenseutu.fi



Tampereen kaupunkiseudun MAL4-sopimuksen osapuolet



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet



VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET



Asumisen rahoitus-
ja kehittämiskeskus



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Tampereen
kaupunkiseutu

MAL-sopimukset, pääteemat pysyneet – kestävyys ja ilmasto vahvasti mukana uudella kierroksella

MAL 1 (pilotti) 2011-2012	MAL 2 2013-2015	MAL 3 2016-2019	MAL 4 2020-2030
1. Maankäytön toimenpiteet 2. Asumisen toimenpiteet 3. Liikenteen toimenpiteet	1. Maankäyttö ja palveluverkko 2. Asumisen toimenpiteet 3. Liikenteen toimenpiteet	1. Elinvoimainen seutu 2. Vahvat yhdyskunnat 3. Sujuva arki 4. Monipuolinen asuntotuotanto ja asunnottomuuden ehkäisy 5. Palvelujen saavutettavuus	1. Kestävä ja vähähiilinen ykkösrakenne ja liikennejärjestelmä 2. Asuminen ja elinympäristön laatu 3. Seudun elinvoimaisuus

MAL4-sopimuksen rakenne ja pääsisältö

1. Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä, *Tavoitetila 2030*

- 1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto, sis *Tavoitepolku 2030, MAL-toimenpiteet 2020-2023*
- 1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ja liikenteen kysynnän hallinta
- 1.3 Liikkumisen palvelut ja matkaketjujen kehittäminen
- 1.4 Seudun tieliikenne ja yksikköpäästöt

2. Asuminen ja elinympäristön laatu

- 2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto
- 2.2 Asuinympäristöjen laatu, sosiaalinen ja toiminnallinen monimuotoisuus

3. Seudun ja Suomen elinvoimaisuus (muokataan edelleen)

- 3.1 Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

4. Seuranta ja indikaattorit

5. MAL-sopimuksen kytkeytyminen muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin (muokataan edelleen)

1. Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

- **Tavoitetila 2030:** Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Arjen sujuvuus ja kestävät valinnat on mahdollistettu; Asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat ja palvelut on suunnattu pääosin *keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle*, erityisesti kehitettäville asemanseuduille ja *raitiotiekäytäviin*.
- Yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja autokannan kehittyminen kokonaisuutena on mahdollistanut liikenneturvallisuudelle, päästöille ja saavutettavuudelle asetetut tavoitteet. *Seudun matkoista vuonna 2030 vähintään 60% tehdään kestävillä kulkumuodoilla: kävellen 30 %, pyörällä 15 %, joukkoliikenteellä 15 %.*



Toimenpiteiden perusteista ja keskeisistä vaikutuksista: otteita vaikutustenarviointityöstä 2019

Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ja liikenteen kysynnän hallinta: **Vaikutukset**

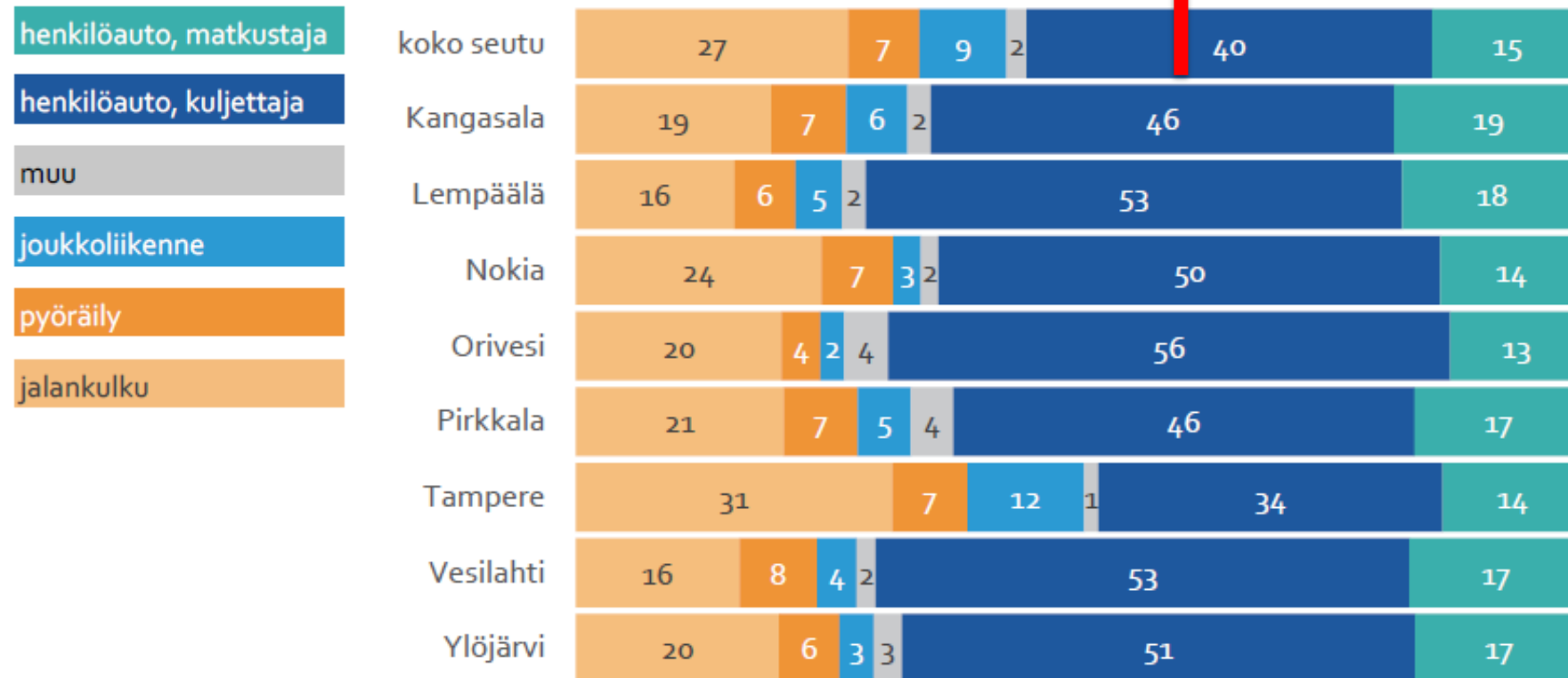
- Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa rakenteen tiivistämisen ja kasvun kestävästä vastaanottamisesta.
- Liikennejärjestelmän kehittäminen ja liikenteen hallinnan keinot mahdollistavat:
 - Kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden nostamisen n. 15%-yksikköä päästövähennystavoitteen edellyttämälle tasolle. Ilman tieliikenteen hinnoittelu nousu n. 5%-yksikköä.
 - Tieverkon ruuhkattomuuden.
 - Liikenneonnettomuuksien merkittävän pienenemisen (-16%).
- Kestävään liikkumiseen perustuvan liikennejärjestelmän kehittämisellä on lisäksi merkittävät vaikutukset terveyteen, liikenteen positiivisten vaikutusten lisääntymisen ja negatiivisten vaikutusten vähenemisen kautta.

Kärkihankkeiden perusteet

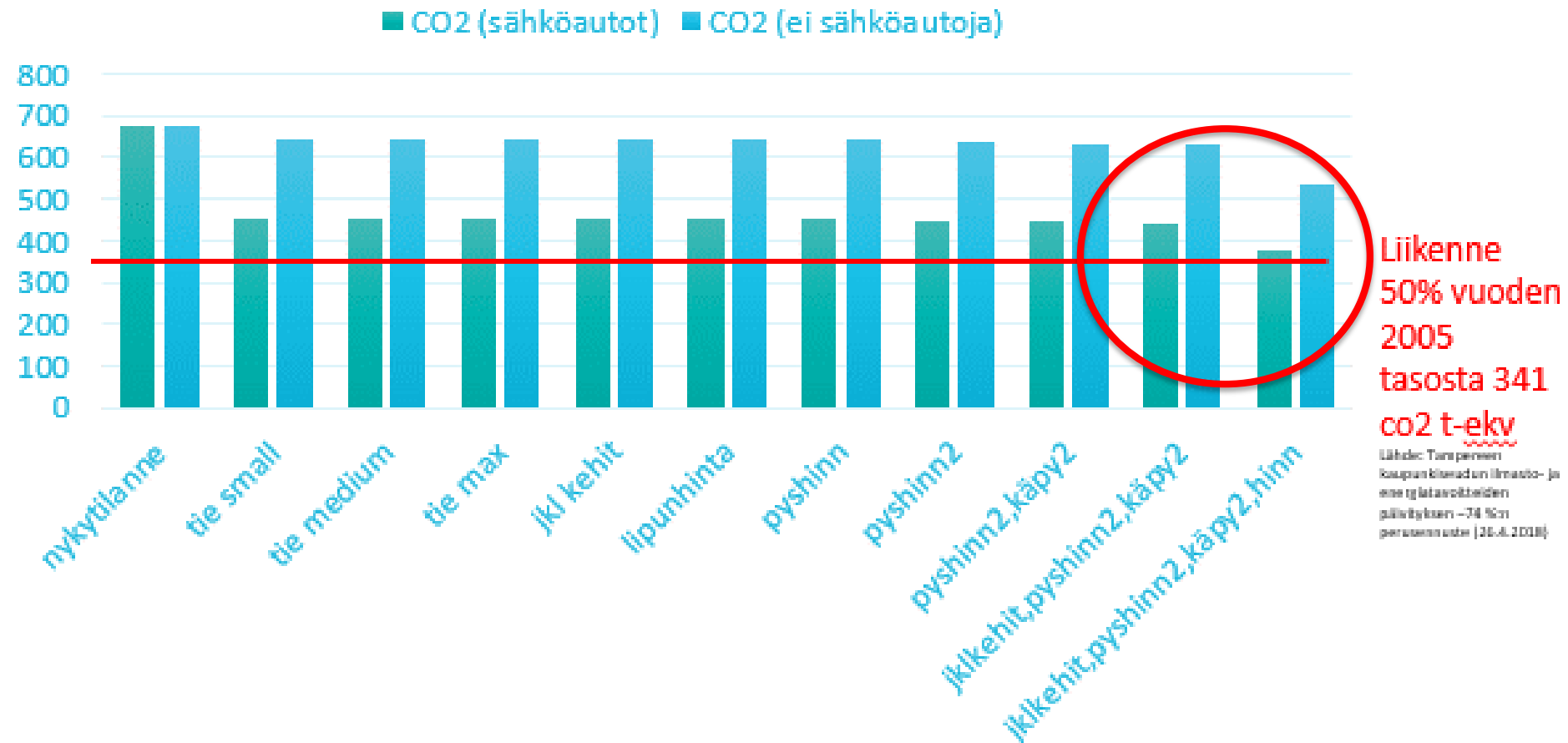
- Toimenpiteiksi on tunnistettu vaikutuksiltaan merkittävimmät, valtion ja kuntien yhteistyötä edellyttävät, toimet, joiden toteuttamisedellytykset valtion- ja kuntarahoituksen puolesta ovat hyvät, sekä joiden toteuttamiseen ei ole näköpiirissä muita yhteistyöinstrumentteja.

Tavoitteiden edellyttämät muutokset ovat suuria!

Kansallisen päästövähennystavoitteen edellyttämä kestävien kulkutapojen osuus seudulla on n. 60%. Tällöin lähtöoletuksena on, että autokanta ”puhdistuu” merkittävästi: Edellytetty osuus on noin 32 % autoista, puhtaat käyttövoimat kattaa nykyisin noin 2% autoista.



Seudun päästövähennystavoitteen haasteellisuus



* Oletusta "ve2jkl" mukaisesta raideliikennejärjestelmän ja "putkessa olevasta" tieverkon kehityksestä käytetty muiden mallinnusten pohjalla

Mallinnusten selitettä

- Mallinnetut toimenpiteet & toimenpidepaketit
 - "ve2jkl" = raitiotien jatkeet ja lähijunaliikenteen vuoroväli n. 0,5h
 - "jklkeh" = bussiliikenteen matka-aikojen nopeuttaminen 10%
 - "lipun hinta" = lipunhinnan vähentäminen -25%
 - "pyshinn" = pysäköinnin hinnan tuplaus nykyalueilla
 - "pysshinn2" = edellinen + hinnoittelun käyttöönotto alakeskuksissa
 - "käpy2" = alakeskusten kulkutapakäyttäytyminen kävely-ympäristöjen mukaiseksi
 - "hinn" = 6 senttiä/kilometri kustannus autoliikenteelle
 - kumuloidut tarkastelut tehty "ve2jkl" skenaarion päälle