

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Tampereen kaupunki pitää suunnitelmassa esitettyjä kaupunkiseutuihin kohdistuvia painotuksia periaatteiltaan hyvinä. Matkaketjujen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden ja häiriöherkkyyden parantaminen ovat tärkeitä tavoitteita kasvavien kaupunkiseutujen tarpeisiin. Kestävän liikkumisen edistäminen korostuu kasvavilla kaupunkiseuduilla. Alueelliset painotukset eivät kuitenkaan riittävästi tunnista kasvavia MAL – kaupunkiseutuja. Voimakas väestönkasvu ja siitä aiheutuva liikennemäärien kasvu edellyttää merkittäviä panostuksia valtion väyläverkon kehittämiseen suurilla kaupunkiseuduilla ja niiden välisillä yhteyksillä.

Erytisen tärkeänä Tampereen kaupunki pitää suunnitelmaluonnoksen ohjaavuutta kohti kulkutapamuutoksia ja päästövähennystavoitteita. Tässä toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi on keskeinen tekijä. Suurimmat vaikutukset saadaan hankkeissa, joilla on suurimmat vaikutukset suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävytyteen. Edelliseen suunnitelmaan verrattuna perusväylänpidon toimet ja korjausvelan vähentäminen korostuvat. Painopistemuuksista huolimatta kaupungin käsityksen mukaan esiin nousevat valtakunnan solmupisteissä ja väestöltään merkittäväillä alueilla sijaitsevat hankkeet.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein tehtävä on Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan suurten strategisten linjausten muodostaminen. Suunnitelmassa ei ole avattu riittävästi konkreettisia toimenpiteitä, jolloin niiden vaikutusten arviointi ja seuranta jäävät hyvin yleispiirteiselle tasolle. Myös kestävä liikkumisen tavoitteiden toteutumisen pitkjänteinen edistäminen jää suunnitelmassa vajaaksi.

Tampereen kaupunkiseudulla on useita valtakunnallisella tasolla linjattavia kehittämishankkeita, jotka on kirjattu voimassa olevaan MAL-sopimukseen. Yksittäisiä hankkeita on käsitelty lausunnon lopussa.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan muita tärkeitä toimenpiteitä ovat:

- MAL-suunnitelmien nykyistä parempi kytkeminen VLJS-työhön
- valtion rahoitusosuuksien riittävä taso – kustannuksia ei vyörytetä kunnille
- kestävä liikunnan tukien tason nostaminen
- yhteistyön ja vuoropuhelun kehittäminen edelleen toimijoiden välillä
- EU-rahoituksen maksimaalinen hyödyntäminen
- liikenneverkon strategisen tilannekuvan seuranta ja siitä keskustelu toimijoiden kanssa
- hankkeiden priorisointi ja suunnitelman järjestelmällinen seuranta

MAL - yhteistyö

Valtion väyläverkon yhteisrahoituksen kriteerit ja rahoitusosuudet tulee määritellä yhdessä kaupunkien kanssa etupainotteisesti. Valtion väyläverkon yhteisrahoitteisuuden ehdoissa ei saa syntyä alueellisia eroja MAL-kaupunkiseutujen ja muun Suomen välillä. MAL-kaupunkiseutuja ei tule asettaa valtion väyläverkon kustantajaksi. Yhteisrahoitteisuuden kriteerit tulee olla selkeät ja ennakoitavat, jotta tiedetään mistä hankkeista MAL-sopimuksissa neuvotellaan. Liikenne12 - suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että tulevaisuudessa Väylävirasto sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat valtion väyläverkon kehittämishankkeet. Väyläviraston investointiohjelmassa tunnistettaisiin, mikäli hanke on yhteisrahoitteinen.

Yhteisrahoitteisuuden kriteerinä ei voi olla valtion väyläverkon sijoittuminen kasvavalle MAL-kaupunkiseudulle. Tampereen kaupunkiseutu on määritelty uuden TEN-T-asetuksen mukaisesti TEN-T ydinverkon kaupunkisolmukohtaksi. Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon sisältyvät Tampereen kaupunkiseudun alueelta Päärata, ja kattavaan verkkoon valtatie 3, 12 ja 9. Tampereen kaupunkiseudulla valtion väyläverkon pääväylät palvelevat olennaisesti kansallista pitkämatkaista liikennettä ja omaavat myös EU:n TEN-T verkon statuksen, joten Tampereen kaupunkiseudun alueella valtion väyläverkon yhteisrahoitteisuuden kynnys on oltava hyvin korkea.

Liikenne12 –suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arvioinnin perusteella merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurten kaupunkiseutujen ratahankkeista. Kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus tulee olla jatkossakin vähintään 30 %. Raitioteiden valtion avustusten rahoitustaso tulee suunnittelun ja toteutuksen jatkuvuuden varmistamiseksi turvata seuraavalle 12 vuodelle. MAL-seuduilla laaditut suunnitelmat raitiotiehankeiden rahoituksesta pohjautuvat 30 %:n valtionosuudelle, jota ei pidä kesken toteutuksen muuttaa tai laskea. MAL-sopimuksen hankkeisiin tulisi olla oma budjetti erillään valtion väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta. Tietopohjan kehittämisessä on tärkeää huomioida MAL-kaupunkiseutujen kasvu ja pitkäjänteinen suunnitelmallisuus kehittämisessä.

Traficommin kansallinen hankearviointiohje ei palvele kaupunkiseutujen erityispiirteitä. Kaupunkiraideliikennehankkeiden arviointiin on jatkossa tarpeen laatia erilliset yksikköarvo-ohjeet kansallisista ohjeista.

Väyläverkon kehittäminen

Väyläverkon kehittämisessä tulee priorisoida TEN-T-ydinverkon pullonkauloihin. Päärata on osa TEN-T-ydinverkkoa ja se on Suomen vilkkaimmin liikennöity sekä henkilöliikenteen matkoissa mitattuna

ruuhkaisin rata Suomessa. Pääradan häiriöalttius heijastuu koko maan rataverkkoon tavara- ja etenkin henkilöjunaliikenteessä.

Pääradalla on merkittäviä peruskorjaus- ja kehittämistarpeita. Pääradan Helsinki-Tampere peruskorjaus ja parantaminen on kirjattu Liikenne12 -suunnitelmaluonnokseen hyvin. Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty keskiarvorahoitus 30 miljoonaa euroa per vuosi on kuitenkin riittämätön panostus verrattuna Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032 ja hankearviointien myötä vähitellen täsmentyneisiin kustannusarvioihin. Mikäli peruskorjaustarpeista ei huolehdita riittävän ajoissa riittävällä panostuksella, niin se johtanee vain entistä suurempiin ja kalliimpiin korjaustoimenpiteisiin myöhemmin.

Digiradan rahoituksen turvaaminen on tärkeää, koska se mahdollistaa junaliikenteen tehostamisen ja ratakapasiteetin kasvattamisen etenkin kaksiraiteisilla rataosuuksilla. Kansallisessa digiradan toteutuksessa on olennaisia synergiaetuja ja kustannussäästöjä Tampereen kaupunkiseudun uusien junaliikenteen seisakkeiden toteutuksessa.

Valtion varautuminen raidereformiin ja sitä vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen on olennaista. Valtio ei voi yksin sanella infratoimenpiteitä, mikäli olettaa kuntien osallistuvan myös kustannuksiin. Vuorovaikutteinen suunnittelu ja vuoropuhelu kuntien ja valtion välillä on tarpeen raidereformia ja sitä vaativien infratoimenpiteiden yhteensovittamisessa. Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa mainittu raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän laadinnassa on myös tärkeää huomioida vuoropuhelu kuntien kanssa.

Maantieverkon kehittämisen rahoituksessa tulee huomioida myös TEN-T-kattavan verkon hankkeet, joita on Tampereen kaupunkiseudulla useita.

Kävelyn ja pyöräliikenteen verkkojen kehittämisen tarpeet on tunnistettu Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa, mutta valtion rahoitus ja toimenpiteet jäävät liian matalalle tasolle. Tampereen kaupunkiseudulla on voimakas tarve kehittää seudullista pyöräliikenteen verkostoa ja pääpyöräreittejä.

Ostoliikenne

Julkisen kalustoyhtiön perustaminen julkisesti tuetulle ostoliikenteelle on askel oikeaan suuntaan, kunhan vuoropuhelu ja yhteistyö etenkin MAL-kaupunkiseutujen kanssa jatkuu. Kotimaan raideliikenteen ratakapasiteetin ja investointien lisäämiseksi pitkän aikavälin näkymä henkilöjunaliikenteen palveluiden, sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta on tarpeen, kuten Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu. Pitkän aikavälin näkymässä on tärkeää huomioida MAL-kaupunkiseutujen, kuten Tampereen kaupunkiseudun, voimakas kasvu. Kasvat MAL-kaupunkiseudut vaativat investointeja uusiin seisakkeisiin ja raideinfraan, jotta kustannustehokas ja tarkoituksenmukainen ostoliikennekokonaisuus mahdollistetaan Suomessa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Tampereen kaupunki toteaa, että rahoituksen suuntaamisessa on haasteita matalan kokonaisrahoitustason takia. Esitetyllä reilulla 2 miljardin rahoituskehyksellä ei voida mitenkään saavuttaa tyydyttävää lopputulosta perusväylänpidon, kehittämisinvestointien, joukkoliikenteen rahoituksen ja muiden tarpeiden osalta. Maantieverkon uusien kehittämishankkeiden rahoitustaso

jää matalaksi ja vaatii merkittävää priorisointia. Kasvavan Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää toimivaa päätieverkkoa huomioiden kuitenkin kestäväälle liikkumiselle asetetut tavoitteet.

Huomioiden valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetetut selkeät tavoitteet, on epätodennäköistä, että esitetty rahoitus mahdollistaisi liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutumisen. Tämä edellyttää merkittävää muutosta nykyisiin kulkumuoto-osuuksiin ja selkeää rahoituksen lisäämistä kestäviin kulkumuotoihin. Maantieverkon hankkeiden rahoitusta tulee suunnata siten, että elinkeinoelämän kuljetukset, suurten kaupunkiseutujen kasvu ja välttämätön työmatka- ja asiointiliikenne eivät vaarannu.

Ajoneuvoliikenteen sähköistymisen myötä liikenteen verotusta on välttämätöntä uudistaa. Liikenteen verotusta tulee uudistaa kokonaisvaltaisesti, mutta huomioiden kasvavien suurten kaupunkiseutujen tarpeet. Tampereen kaupungin kannalta joukkoliikenteen arvonlisäveron korotus oli erittäin huono päätös.

Suurten kaupunkiseutujen MAL-sopimukseen liittyen Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa ei ole kirjattu minkäänlaisia rahoitusvarauksia vuodesta 2030 eteenpäin. Valtion ja kaupunkien MAL-sopimusten hankkeisiin tulisi olla oma budjetti erillään valtion väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta, jotta MAL-sopimuksissa tavoiteltava pitkäjänteisyys toteutuisi. Tampereen kaupunkiseudulla suunnitellaan pitkäjänteisesti raitiotien, maankäytön ja asumisen kehittämistä vuosikymmeniksi eteenpäin. Raitioteiden valtionavustusten rahoitus on välttämätöntä turvata seuraaville 12 vuodelle pitkäjänteisyyden ja suunnitelmallisuuden varmistamiseksi.

Ostoliikenteeseen osoitettu 34,9 miljoonan varaus on täysin riittämätön hallitusohjelmassa asetettuun tavoitteeseen mm. lähijunaliikenteen lisäämisestä, vaikka kuntien maksuosuutta ostoliikenteen kustannuksista lisättäisiinkin olennaisesti. Tampereen kaupunkiseudun alueella on merkittävä potentiaali lähijunaliikenteen kehittämisessä jo nykytilassa raitiotien laajentumisesta huolimatta. Tampereen kaupunkiseudulla on vahva tahtotila ja selkeät tavoitteet seudullisen lähijunaliikenteen kehittämiseen.

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa tunnistetaan, että kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä sekä pyöräliikenteellä on merkittävä potentiaali. Kuitenkin valtion rahoitus kestävään liikkumiseen jää vaatimattomaksi ja se on riittämätön kestäväan liikkumisen edistämiseksi. Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa on esitetty vasta vuodesta 2029 lähtien kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen määrärahakorotusta, mutta senkin jälkeen avustusten taso jäisi keskimäärin reiluun 4 miljoonaan euroon vuodessa.

Luonnoksen mukaisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta laaditaan erikseen suunnitteluohjelma ja investointiohjelma. Niiden merkitys on keskeinen tavoitteiden toteutumisen kannalta. Traficomien laatima ja puolivuositain päivitettävä liikenneverkon strateginen tilannekuva on hyvä tietopohja suunnittelu- ja investointiohjelmien laatimiselle. Kehittämisinvestointien kohdentamisesta tulee ottaa huomioon merkittävimmät palvelutasopuutteet sekä tieliikenteessä että raideliikenteessä. Edelleen tulee korostaa, että strateginen tilannekuva hyvästä tietopohjasta huolimatta ei yksin voi olla pohja tulevien investointien kohdentamisessa. Esimerkiksi merkittävät kaupunkiseutujen maankäytön kehittämishankkeet eivät kaikilta osin ole tilannekuvan pohjana.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvuhuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten suunnitelmaluonnoksen ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävän liikkumisen edistämiseen tähtäävät toimet vähentäisivät kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi ilman epäpuhtauksiin ja meluun liittyviä terveyshaittoja. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan. Tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen. Aikaisemmin päätetty joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korotus heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää sen käyttöä, mikä on vastoin kaupunkiseutujen ja valtion omia tavoitteita.

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksen vertailuvaihtoehdon vaikutusten arvioinnin perusteella Liikenne 12 –suunnitelman rahoitusta tulisi paljon enemmän kohdistaa kaupunkiseutujen raidehankkeisiin, kuten raitioteihin ja henkilöjunaliikennettä parantaviin kehittämishankkeisiin, jotta koko maan taloudellisen kasvun edellytykset parantuisivat.

Muut huomiot?

Väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus putoaa suunnitelmassa aikaisempien vuosien tasolta merkittävästi selvästi alle 500 miljoonaan euroon vuodessa. Esitetty rahoitustaso ei mahdollista läheskään kaikkien tarpeellisten hankkeiden toteuttamista. Esitetyllä kehittämisen rahoitustasolla toteutettavat uudet väyläverkon kehittämishankkeet tulee valita erityisen tarkkaan niiden vaikuttavuuden ja liikenneverkollisen merkittävyyden perusteella. Tampereen asema Suomen kakkoskeskuksena sekä Suomen liikenneverkon keskeisimpänä solmupisteenä, myös huoltovarmuuden näkökulmasta, tulee huomioida väyläverkon uusia hankkeita muodostettaessa. Vaikka Tampereen kaupungin tavoitteet kestävien liikkumismuotojen suosimiseksi ovat merkittäviä, tärkeimpien pääväylien kehittäminen on välttämätöntä kaupunkiseudun kasvaessa, jotta elinkeinoelämän kuljetuksien ja välttämättömän muun liikenteen tarpeet pystytään turvaamaan.

Tieverkko

Tampereen ja seudun kannalta merkittäviä pikaista parannusta vaativia maanteiden pääväyliä ovat valtatie 9 Alasjärven liittymästä Suinulaan ja edelleen Orivedelle, valtatie 3 Lempäälän ja Pirkkalan välisellä osuudella sekä valtatie 12 Pispalan kannaksen kohdalla ja välillä Tampere-Pätkäne. Nämä tieosuudet tulee saada vastaamaan asetusta pääväyläverkon palvelutasosta.

Valtatie 9 Alasjärven ja Aitovuoren välillä on Suomen viikkain 2-kaistainen valtatie. Tien kiireellistä parantamista perustelevat niin liikenneturvallisuustilanteeseen kuin väylän heikkoon palvelutasoon liittyvät tekijät. Valtatiellä 3 tulee varmistaa Sarankulman ja Särkijärven eritasoliittymien välisen liikenteen toimivuus ja turvallisuus liikennemäärien kasvaessa koko ajan varsin voimakkaasti. Kyseisellä tieosuudella on suuri merkitys niin koko Suomen saavutettavuuden, huoltovarmuuden kuin elinkeinoelämän kuljetusten ja työssäkäyntiliikenteen osalta. Tampereen kaupungin sijainti kapealla kannaksella asettaa liikenneverkolle erityisiä haasteita. Tampereen Rantatunnelin rakentaminen on ollut merkittävä kehittämishanke kaupungin läpi kulkevan itä-länsi-suuntaisen liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi. Jotta kokonaisuus toimisi parhaalla mahdollisella tavalla, tulee valtatie 12 ja kantatie 65 liikennejärjestelyiden toteuttaminen varmistaa Hiedanrannan kohdalla. Käynnistyvän tiesuunnitelman mukaisen ratkaisun toteutus tulisi tapahtua 2030-luvun alkuun mennessä. Suunnitelmaan sisältyvillä liikenneratkaistuilla on merkittävä

vaikutus elinkeinoelämän kuljetuksiin, työmatkaliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin sekä Hiedanrannan alueen maankäytön toteuttamiseen. Hiedanrannasta tulee kestävä liikumisen kaupunginosa, jossa tulee olemaan vahva joukkoliikennejärjestelmä (raitiotie), kestäviä kulkumuotoja suosiva väyläverkko sekä varsin tiukat pysäköintinormit. Alueen toteuttaminen edellyttää kuitenkin maantieverkon merkittävää parantamista.

Rataverkko

Rataverkon osalta Tampereen kaupunki korostaa pääradan merkitystä Tampereen kaupunkiseudun ja pääkaupunkiseudun välisten yhteyksien parantamisessa. Helsinki – Vantaa lentokentän saavutettavuuden parantamiseksi tärkeää on Lentorata-hankkeen toteuttaminen.

Pääradan peruskorjaukset sekä parantaminen ja kehittäminen välillä Tampere-Helsinki- ja edelleen Tampereelta pohjoiseen lähivuosina ovat välttämättömiä niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. Omalta osaltaan nämä toimenpiteet samoin kuin Tampere-Pori/Rauma sekä Tampere-Jyväskylä-ratojen kehittämistoimet ovat mahdollistamassa kestävä lähijunaliikenteen kehittämisen. Toimiva ja palvelutasoltaan parempi lähijunaliikenne tulee edellyttämään uusien asemien ja myös raidekapasiteetin rakentamista.

Raideliikenteen tärkeimpänä solmupisteenä olevan Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen (Tahera) toteuttaminen suunnitelmien mukaisesti vuosina 2025–2030 tulee varmistaa.

Suunnittelua Tampereen järjestelyratapihan maankäytön estevaikutusten lieventämiseksi ja pitkällä tähtäimellä siirtämiseksi tulee jatkaa ottaen huomioon tulevaisuuden raidelogistiikan vaatimukset ja digitalisaation mahdollisuudet.

Lentoliikenne

Lentoliikenteen osalta Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen tulee turvata. Tampere-Pirkkalan lentokenttä on lentojen kokonaismäärän osalta Suomen toiseksi vilkkaimmin operoitu ja sillä on vahva kansallinen ja kansainvälinen merkitys myös Helsinki-Vantaan varakenttänä. Tampere-Pirkkalan lentoasemalla on erittäin suuri merkitys Pirkanmaan ja Tampereen seudun elinkeinoelämän ja matkailun, Puolustusvoimien sotilasilmailun, rahtilogistiikan sekä kaupallisen siviililentokoulutuksen kannalta. Lentokentällä on iso merkitys myös Ilmavoimien tukikohtana ja Logistiikkalaitoksen kansainvälisten henkilö- ja tavarakuljetusten mahdollistajana. NATO jäsenyyden myötä lentokentän merkitys korostuu edelleen. Kentän ja sen toiminnan kehittämiseen tulee investoida ja panostaa tulevaisuudessakin. Seudun kilpailukyvyyn kannalta nopeat yhteydet Euroopan kentille ovat elintärkeitä. Myös yhteydet Helsinki-Vantaalle ovat välttämättömät. Nykyinen junayhteys Tampereelta Helsinki-Vantaalle ei ole kilpailukykyinen aikaisemmin Tampereelta Helsinki-Vantaalle olleiden lentoyhteyksien kanssa.

Joukkoliikenne

Tampereen kaupunki pitää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen suunniteltua säilyttämistä nykytasolla täysin riittämättömänä. Kuvaavaa on, että joukkoliikennetuen esitetty vuotuinen taso on selvästi pienempi kuin joukkoliikenteen arvolisäveron muutoksella 10 prosentista 14 prosenttiin kerättävä lisäverotulo. Henkilöliikenteen tuen tarve tulee jatkossa kasvamaan, kun kunnat joutuvat kantamaan yhä suuremman osuuden palvelun rahoituksesta. Lähijunaliikenteen kehittämistä ja laajentamista tulee jatkossa tukea nykyistä enemmän ja lisäksi valtion tulee sitouttaa alueet ja seudut osallistumaan tasapuolisesti junaliikenteen rahoitukseen.

Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että raitioteiden valtion avustuksien rahoitustaso turvataan koko Liikenne12 suunnitelman 12 vuoden aikajaksolla. Kaupunki on sitoutunut suunnittelemaan pitkäjänteisesti raitioteitä sekä niihin liittyvää maankäyttöä ja asumista. On tärkeää, että myös valtion puolelta sitoudutaan kokonaisuuteen ja rahoituksen jatkuvuuteen.

Avustukset kestäväan infrastruktuuriin

Riittävän suuret avustukset kestäväan infrastruktuuriin ovat erittäin tarpeellisia, jotta asetetut haastavat kulkumuotomuutos- ja päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kasvavilla kaupunkiseuduilla investointien niukka rahoitus menee suurelta osin uusien alueiden toteutukseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus jää suunnitelmassa vaatimattomaksi, vaikka suunnitelmassa todetaan monessa kohdassa kestävien liikennemuotojen kehittäminen erittäin tärkeäksi. MAL-seuduilla on suuri tarve kehittää seudullista pyöräliikenteen verkostoa.

Yleistä:

Tampereen kaupunki pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua periaatteiltaan hyvänä kehitysaskelena kohti pitkäjänteistä liikennejärjestelmän suunnittelua. Suunnitelmaan sisältyvä tarkastelukokonaisuus muodostaa hyvän lähtökohdan liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Nyt lausunnolla oleva järjestyksessään toinen liikennejärjestelmäsuunnitelma eroaa kuitenkin merkittävästi edellisestä suunnitelmasta, ja jatkuvuus edellisen suunnitelman kanssa ei toteudu. Tampereen kaupunki kaipaa valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun nykyistä parempaa jatkuvuutta. Viimeisissä MAL -sopimuksissa näkyy vahvasti valtion verkon kehittäminen. MAL-sopimukset eivät saa kuitenkaan muuttua pääasialliseksi valtion väyläverkon kehittämisen rahoituslähteeksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu hyvin yleisen turvallisuustilanteen muutos, mutta suunnitelma ei saisi likaa keskittyä tähän. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta Tampere on sijainniltaan keskeinen ja sen vuoksi tärkeässä asemassa.

Tampereen kaupungin kannalta on tärkeää, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kunnille aiheutuvat kustannukset eivät kasva merkittävästi nykyisestä. Vaikutusten arvioinnin osalta erityistä huomiota tulee kohdistaa kuntien taloutta koskeviin vaikutuksiin.

Suurten kaupunkiseutujen sekä kansainvälinen että kansallinen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyyn kannalta keskeistä. Tämä näkökulma tai teemaan liittyvät tavoitteet ja toimenpiteet eivät näy riittävästi suunnitelmaluonnoksessa. Tampere ja Tampereen seutu ovat valtakunnan toiseksi suurin keskus ja seutu niin nykytilanteessa kuin kasvultaan. Tampereen ja seudun kansainvälinen ja kansallinen asema eri liikennemuotojen kehittämisessä tulee tunnistaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa luonnoksessa esitettyä paremmin.

Suuret kaupunkiseudut korostavat yhteisesti seuraavia asioita:

- Suuret kaupunkiseudut ovat kasvun veturi Suomessa. Suuret kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti ja vaativat kehittämisinvestointeja myös valtion väyläverkolla. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n SUMP-määrittelyn mukaisesti. Yhteisrahoitteiset MAL-sopimukset eivät voi muuttua välineeksi valtion väyläverkon kehittämiseksi. Liikenne12 – suunnitelma ei voi nojata valtion väyläverkon osalta kaupunkien rahoitukseen.
- Liikenne12 –suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurten kaupunkiseutujen ratahankkeista. On täysin

perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on jatkossakin vähintään 30 %. Raitioteiden valtion avustuksien rahoitustaso tulee turvata seuraavalle 12 vuodelle.

- Henkilöjuna liikenteen uudistamiseen varattu valtion ostopalvelurahoitus on täysin riittämätön hallitusohjelmassa asetettuun tavoitteeseen mm. lähijuna liikenteen lisäämisestä, vaikka kuntien maksuosuutta liikenteen operoinnista lisättäisiin.
- Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa ja sen tulee olla suunnitelmallista. Valtion ja kaupunkien sovituisissa kustannusjakoperiaatteissa tulee pysyä.
- Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten L12-suunnitelman ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan. Tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen. Aikaisemmin päätetty joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korotus heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää sen käyttöä, mikä on vastoin kaupunkiseutujen ja valtion omia tavoitteita.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen verkon kehittäminen tunnistetaan Liikenne12 -suunnitelmassa, mutta sen rahoitus ja siten panostukset sekä vaikutukset jäävät suunnitelmassa äärimmäisen vähäisiksi. Tämä on ristiriidassa mm. kaupunkiseutujen ja valtion liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa.

Tampereen kaupungin lausunto jakaantuu lausuntopyynnössä annettujen kysymysten vastausosaan sekä Tampereen kaupungin omiin nostoihin kulkumuotokohtaisista hankkeista.

Edelleen todetaan, että kaupunki yhtyy erikseen annettavien Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liiton lausuntojen näkemyksiin.

Kekäläinen Arja

Tampereen kaupunki - Tampereen kaupunginhallitus 3.3.2025 § 89