

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

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

kestävän liikkumisen tavoitteiden toteutumisen pitkäjänteinen edistäminen jää osin vajaaksi.

Tampereen kaupunkiseudulla on useita valtakunnallisella tasolla linjattavia kehittämishankkeita, jotka on

kirjattu MAL-sopimukseen 2020-2023 valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä käsiteltäviksi. Yksittäisiä hankkeita on käsitelty lausunnon lopussa.

Erityisen 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

saavutettavuuteen, kestävyYTEEN ja tehokkuuteen. Tässä kaupungin käsityksen mukaan esiin nousevat

valtakunnan solmupisteissä ja väestöltään merkittävillä alueilla sijaitsevat hankkeet.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan muita tärkeitä toimenpiteitä ovat:

- MAL-suunnitelmien nykyistä parempi kytkeminen VLJS -työhön
- valtion rahoitusosuuksien riittävä taso – kustannuksia ei vyörytetä kunnille
- kestävän liikkumisen tukien tason nostaminen
- yhteistyön ja vuoropuhelun kehittäminen toimijoiden välillä (mm. liikennejärjestelmäfoorumi ja vuosittaiset alueelliset keskustelut)
- EU-rahoituksen maksimaalinen hyödyntäminen
- liikenneverkon strategisen tilannekuvan seuranta ja siitä keskustelu toimijoiden kanssa
- hankkeiden priorisointi ja suunnitelman järjestelmällinen seuranta

Tampereen kaupunki yhtyy lausunnossaan suurten kaupunkiseutujen näkemykseen muista merkittävistä,

erityisesti rahoitukseen liittyvistä, kehittämistarpeista ja edellyttää niiden huomioimista jo tässä ensimmäisessä hyväksyttävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Tampereen kaupungin omat nostot suunnitelmasta

Väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus pysyy suunnitelmassa aikaisempien vuosien tasolla (noin 500 milj. euroa/vuosi). Esitetty rahoitustaso ei mahdollista kaikkien tarpeellisten hankkeiden toteuttamista. Varsinkin tieverkon kehittämiseen osoitetut määrärahat jäävät jopa nykyistä alhaisemmiksi. Esitetyllä kehittämisrahoitustasolla toteutettavat uudet väyläverkon kehittämishankkeet tulee valita erityisen tarkkaan niiden vaikuttavuuden ja liikenneverkollisen merkittävyyden perusteella. Tampereen asema Suomen kakkoskeskuksena sekä Suomen liikenneverkon keskeisenä solmupisteinä 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

Pääväylillä palvelutason parantamiseen merkittävimmissä kohteissa ja pistemäisesti ympäri Suomen elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden tarpeet huomioiden on varattu koko suunnitelmakaudella 870 milj. euroa. 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-Pälkäne. 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 liikenneturvallisuuksiinsa 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 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 itälänsi-suuntaisen liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi. Jotta kokonaisuus toimisi parhaalla mahdollisella tavalla, tulee tämän vuosikymmenen puolivälissä käynnistää valtatie 12 ja kantatie 65 risteysalueen välityskykyä merkittävästi parantavan Vaitinaron eritasoliittymän rakentaminen. Eritasoliittymällä on merkittävä vaikutus elinkeinoelämän kuljetuksiin, työmatkaliikenteeseen sekä Hiedanrannan alueen maankäytön toteuttamiseen. Hiedanrannasta tulee kestävä liikunnan kaupunginosa, jossa tulee olemaan vahva joukkoliikennejärjestelmä (raitiotie), kestäviä kulkumuotoja suosiva väyläverkko sekä varsin tiukat pysäköintinormit. Alueen toteuttaminen edellyttää maantieverkon merkittävää parantamista.

Rataverkko

Rataverkon osalta Tampereen kaupunki korostaa pääradan ja suunnitteluvaiheessa olevan Suomi-radon (hankeyhtiö) merkitystä Tampereen kaupunkiseudun ja pääkaupunkiseudun välisten yhteyksien parantamisessa. Tavoitteena tulee olla tunnin junayhteys Helsinkiin ja alle tunnin junayhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Suomi-radalla on merkitystä koko maan rataverkon toimivuuteen ja kansalliseen kilpailukykyyn. Hankeyhtiöiden rahoitusta ei ole otettu mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän rahoituskokonaisuuteen. Suunnitelmassa tulisi kuitenkin kuvata ja varmistaa periaatteet tulevan rahoituksen osalta. Kaupungit eivät voi olla merkittävässä roolissa rakennusvaiheen rahoituksessa.

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-Nokia-Pori/Rauma sekä Tampere-Jyväskylä-ratojen kehittämistoimet ovat mahdollistamassa kestävä lähijunaliikenteen kehittämisen. Toimiva ja palvelutasoltaan parempi lähijunaliikenne tulee edellyttämään uusien asemien ja mahdollisesti raidekapasiteetin rakentamista.

Raideliikenteen tärkeimpänä solmupisteenä olevan Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen (Tahera) toteuttaminen suunnitelmien mukaisesti vuosina 2022-2026 seudun 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 Suomen toiseksi vilkkaimmin operoitu ja sillä on vahva kansallinen ja kansainvälinen merkitys myös Helsinki-Vantaan varakenttänä. Tampere-Pirkkalan lentoasemalla on erittäin suuri merkitys 9 (9) 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. 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 Helsinki-Vantaalle ei ole kilpailukykyinen jatkolentoyhteyksien kanssa.

Joukkoliikenne

Tampereen kaupunki pitää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen kasvattamista oikeansuuntaisena toimenpiteenä, mutta tavoitteisiin nähden tuki on riittämätöntä. Lähijunaliikenteen kehittämistä ja laajentamista tulee jatkossa tukea nykyistä enemmän.

Avustukset kestäväan infrastruktuuriin

Avustukset kestäväan infrastruktuuriin ovat erittäin tarpeellisia, jotta asetetut haastavat kulkumuotomuutos- ja päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kasvavilla kaupunkiseuduilla investointien niukka rahoitus menee suurelta osin uusien alueiden toteutukseen. Avustusten määrä ja varsinkin tasokorotusten ajoittuminen vasta vuodesta 2025 lähtien eivät ole Tampereen kaupungin mielestä riittäviä.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Tampereen kaupunki toteaa, että rahoituksen suuntaamisessa on haasteita melko matalan kokonaisrahoitustason johdosta. 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.

Luonnoksen mukaisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta laaditaan erikseen

suunnitteluohjelma ja investointiohjelma. Niiden merkitys on keskeinen tavoitteiden toteutumisen kannalta.

Traficommin laatima ja jatkossa puolivuositain päivitettävä liikenneverkon strateginen tilannekuva on hyvä

tietopohja suunnittelu- ja investointiohjelmien laatimiselle. Kehittämisinvestointien kohdentamisesta tulee

ottaa huomioon merkittävimmät palvelutasopuutteet sekä tieliikenteessä että raideliikenteessä. Strategisen

tilannekuvan tulevassa päivittämisessä tulee kytkeä osallistumista alueellisesti. Samoin tilannekuvan

näkökulmia tulee jatkossa arvioida ja myös tarvittaessa laajentaa. 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.

Tampereen kaupunki haluaa nostaa esiin seuraavia yksityiskohtaisempia teemoja, joihin rahoitusta tulisi

suunnata:

Liikenneverkko ja solmukohtat

- Päärata on Suomen raideliikenteen selkäranka, joka yhdistää Suomen myös kansainväliseen liikenteeseen. Tämän strateginen merkitys ei näy riittävästi suunnitelmassa.

- Kokonaisuutena nykyisen väyläverkon tehokkaampi käyttö ja kehittäminen pienillä kustannustehokkailla

investoinneilla.

- Uusien liikkumispalvelujen edistäminen etenkin liikkumisen solmukohtissa

- Liityntäpysäköinnin ja matkaketjujen kehittäminen

- Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin investoinnit erityisesti katuverkolle.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

- Seudun joukkoliikenteen palvelutason turvaaminen (mm. korona-tuki) ja kehitys
- Lähijunaliikenteen laajentaminen ja palvelutason nostaminen.

o Lähijunaliikenteen kehittämistä Tampereen seudulla kunnat ovat yhteistyössä valtion toimijoiden

kanssa laatimassa kokonaissuunnitelmaa. Tampereen kaupunki näkee, että tavoitteena tulisi olla merkittävä asemaverkoston laajentaminen ja liikenteen palvelutason parantaminen sekä seudulla että Tampereen kaupungin sisällä. Erikseen tulisi arvioida olemassa olevan junakaluston hyödyntäminen ja mahdollisesti tarvittavan uuden kaluston tarve.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

- Post-korona joukkoliikenteen toimintamallien ja joukkoliikenteen modernisoinnin, esim. kutsuohjattu

liikenne, yhteiskehitys

- Liikenteen automaation ja sekä uusien teknologioiden hallittu käyttöönotto ja edistäminen
- Älykkäiden pysäköinti- ja kaupunkilogistiikkaratkaisujen edistäminen
- Liikenteen negatiivisten ulkoisvaikutusten vähentäminen ja ehkäisy (mm. meluntorjunta)
- Liikkumisen kehityksen jatkuva seuranta ja ohjaus
- Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistäminen.
- Liikenneturvallisuuden edistäminen kohti nollavisiota.

Muut toimenpiteet

Tampereen kaupungin ja seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen ja resursointi

Tampereen kaupunki yhtyy suurten kaupunkiseutujen yhteiseen kannanottoon siitä, että

kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Myöskään suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusjakomalli ei ole

suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä.

Tampereen kaupunki pitää tärkeänä, että yhteisrahoitusmalli muodostaa selkeät ja ennakoitavat perusteet

kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnitteluun. Kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämisedellytyksiä

tulee parantaa. Hyötyjä maksaa -periaatetta tulee tarkastella erittäin kriittisesti, koska hyödyt jakaantuvat

yleensä välillisesti esitettyä mallia enemmän myös valtiolle. Erityisesti tämä tulee esiin valtion verkolla

toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa hankkeissa. Tampereen kaupunki pitää

tärkeänä, että hankkeiden korituksessa tulee olla esitettyjen valtion 30 % ja 50 % kustannusosuuksien

lisäksi erikseen määriteltävissä tapauksissa esimerkiksi 70 % valtion kustannusosuus. Suurten kaupunkiseutujen kanssa on syytä jatkaa neuvotteluja hankkeiden koritukseen ja kustannusosuuksiin liittyvistä tekijöistä.

Suunnitelmassa käsitellään puutteellisesti Suomen kytkeytyminen kansainväliseen liikenneverkostoon.

Suunnitelman on syytä kiinnittää huomiota sekä TEN-T-yhteyksiin Eurooppaan että lentoasemien kansainvälisiin kytkentöihin. Ydinverkon kuvauksessa olisi syytä tuoda esiin ne väylät, jotka kuuluvat siihen.

Tampereen kaupunki edellyttää, että valtio toimii aktiivisesti EU:n suuntaan, jotta EU-rahoitus (mm CEF2) olisi

maksimaaliseksi hyödynnettävissä valtakunnallisen liikenneverkon ja sen keskeisten solmujen tarvittavassa

kehittämisessä. Jotta rahoitus on hyödynnettävissä, tulee valtakunnallisesti keskeisten solmujen ja yhteyksien

olla tunnistettuna EU-tason ydinverkoilla. Tampereen kaupunki korostaa, että Tampere on jo nykytilassa

keskeinen valtakunnallinen ja kansainvälinen solmu etelän ja pohjoisen sekä idän ja lännen yhteyksien välillä

ja tulisi siten olla tunnistettuna TEN-T ydinkäytävän solmuna. Edellisen perusteella myös Tampere-Pirkkalan

lentoasema tulisi sisällyttää osaksi TEN-T ydinverkkoon. Potentiaalia kansallisen ja kansainvälisen liikenteen

kehittämiseen on tunnistettu paljon: Tampereen seudun rooli on keskeinen niiden toteutumisessa.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Tampereen kaupunki pitää vision sisältämiä teemoja hyvinä ja ne sisältävät varsin kattavasti

liikennejärjestelmän kehittämisen kaikki näkökulmat. Visioon liittyen on syytä vielä arvioida miten

suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet edistävät vision toteutumista.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma kokonaisuutena vie kehitystä kohti visiota, mutta esitettyjen toimenpiteiden vaikutus on

riittämätön. Visiossa asetetut kestävyden ja saavutettavuuden tavoitteet edellyttävät lisärahoitusta ja

rahoituksen kohdentamista enemmän kestäviin kulkutapoihin.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Tampereen kaupunki ei ota kantaa lain täyttymiseen. Koska yksityiskohtaisia hankkeita ei ole suunnitelmassa

määritelty, jää arviointi melko yleispiirteiseksi.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan vaikutusten arviointi antaa tällä suunnitelmatasolla riittävän

kuvan liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisistä vaikutuksista.

Arviointi on tarkkojen toimenpide-esitysten puuttuessa laadullista, mikä asettaa rajoitteita vaikutusten

arvioinnille. Suunnitelmaluonnoksen vertaaminen vertailuvaihtoehtoon (nykyinen liikennejärjestelmä

lisättyinä jo päätetyillä hankkeilla) on tällä tarkkuustasolla riittävä tapa vaikutusten suunnan ja muutoksen

määrän arvioimiseksi. Vaikuttavampien toimenpiteiden valinta on tärkeä osa suunnitelman jalkauttamista.

Tässä yhteydessä tulee arviointia tarkentaa, jotta voidaan varmistua tavoitteiden täyttymisestä.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Tampereen kaupunki yhtyy lausunnossaan suurten kaupunkiseutujen kannanottoon.

Suurten kaupunkiseutujen yhteinen kannanotto suunnitelmasta

Suuret kaupunkiseudut pitävät valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, suunnitteluja investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Suuret kaupunkiseudut kuitenkin tunnistavat merkittäviä kehittämistarpeita ja edellyttävät niiden huomioimista jo tässä ensimmäisessä hyväksyttävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Rahoituksen määrän ja allokoinnin osalta luonnoksessa kuvataan pitkälti jatkumoa nykytilanteelle. MALseuduille vahvemmin painottamalla voidaan varmistaa kasvun edellytykset sekä päästövähennyspotentiaali kumppanuutta hyödyntämällä. Luonnos sisältää tavoitteiden valossa perusteltavia rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat pieniä ja alkavat liian myöhään. Lisäksi on haastavaa jättää päätökset rahoituseristä tulevalle hallituskaudelle.

Suuret kaupunkiseudut edellyttävät seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa ja allokointia vahvistaa vaikutusten arvioinnin pohjalta kestävä liikunnan edistämisen hyväksi MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin raideyhteyksiin, jotta tavoitteisiin vastataan.
- Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulee riittävästi tähän ohjata.
- Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen sekä lähivuosien vuosittaisilla erillisrahoituksilla varmistaa suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset (200-300 milj. euroa vuodessa), jotta pystytään palautumaan koronasta ja edelleen kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.
- Kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin rahoitustasoa tulee nostaa esitettyä huomattavasti enemmän ja aikaisemmin.

Valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä. Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti ja maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttämien verovaikutuksina. Esimerkiksi valtion saamat verotulot pelkästään asumisesta Helsingin seudulta vuonna 2017 olivat yhteensä 3,2 miljardia euroa. Tämän lisäksi liikenteen verotuloja tieliikenteestä kerätään Helsingin seudulta noin 1,1 miljardia euroa vuodessa. Valtio hyötyy myös valtion päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, joiden suurin potentiaali on suurilla kaupunkiseuduilla.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Määrittelemällä hankkeiden rahoitusvastuut harkitsemattomasti tiettyihin prosenttiosuuksiin ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa kunnille vyyrytetään lisää rahoitusvastuuta. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon

uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät eikä kaupunkien kestävää kasvua ja kilpailukykyä pystytä varmistamaan.

Kaupunkiseudut kannattavat selkeiden, ennakkointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee tehdä yhteistyössä. Lausuntomenettely on liian ohut osallistamisen tapa. MAL-neuvottelutulokset eivät ole hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille, eikä valtio tuonut viimevuotisissa MAL-neuvotteluissa esille, että samalla neuvotellaan kustannusjakomallista valtakunnallisesti. Yhteisrahoitusmallin valmistelussa tulee tarkastella muun muassa valtion ja kuntien vastuut kokonaisuutena, kuntien veropohjan pieneneminen ja kaupunkiseutujen vaikuttavuus, kriteerit hankkeiden jaotteluun (ml. päästötavoitteisiin ja asuntotuotantoon liittyvät) sekä riittävät lähtötiedot kustannusjakojen pohjaksi.

Suuret kaupunkiseudut edellyttävät seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kuntien toteutuneet rahoituspanokset ja muuttuva rahoitusympäristö tulee tunnistaa periaatteiden pohjalle
- Yhteisrahoitusmallia tulee vielä työstää MAL-kaupunkiseutujen kanssa, koska hankkeiden rahoitukseen osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa. MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi eväitä pitkäjänteiseen kaupunkiseutujen suunnitteluun. Suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. Suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli, ja MAL-sopimusten yhteydessä tunnistetut kaupunkiseutujen tarpeet tulee tunnistaa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. MAL-sopimusneuvotteluissa viitattiin monen asian ratkaisemisessa valmisteilla olevaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, mutta nyt niitä teemoja ei kuitenkaan ole ratkaistu.

Haasteena on myös puutteelliset kytkennät ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin töihin. Suunnittelua tulee jatkaa, tunnistaa sen epätarkkuudet sekä tulkita suunnitelmaa myös jatkossa joustavasti, jottei lukkiuduta epätarkkojen tarkastelujen vuoksi puutteellisiin ratkaisuihin.

Suuret kaupunkiseudut edellyttävät seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua yhteen sovittaen MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen onkin kokonaisuutena vielä selkeytettävä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee kirjata selkeästi, kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön, sekä niiden aiheuttamat epävarmuudet ja jatkotarkastelutarpeet. Fossiilittoman liikenteen tiekartan vaiheistetun päätöksenteon konkretisoituessa tulee tarkistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman

kirjaukset ja linjaukset, jotta se on linjassa mm. mahdollisen polttoaineen kansallisen päästökaupan kanssa.

Kaupunkiseudut haluavat korostaa halukkuuttaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa ja liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa, missä suurilla kaupunkiseuduilla on paljon potentiaalia. Aitoa valtion ja kuntien yhteistyötä tarvitaan lisää sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun että suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön. Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella kuntien kanssa, ja kaupunkiseudut panostavat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, muttei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta, ja valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

Suuret kaupunkiseudut edellyttävät että:

- Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa. Muutoinkin valtakunnalliseen suunnitelmaan liittyvän ohjelman laadinnassa tulee noudattaa SOVA-lain osallisuuden henkeä.
- Strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat.
- Liikennehallinnon tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen lj-suunnitteluun.
- Valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.

Naulo Katri
Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristö - Liikennejärjestelmän
suunnittelu