

Tampereen kaupunkiseudun lausunto väyläviraston investointiohjelmasta vuosille 2023-2030

Yleistä

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2023–2030 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Kyseessä on tammikuussa 2022 julkaistun ensimmäisen investointiohjelman päivitys. Toistaiseksi sen sisältämistä kehittämishankkeista ei ole vielä tehty rahoituspäätöksiä. Hankkeiden suunnitelmavalmiutta on viety eteenpäin suunnitteluohjelmassa (2022–2025), mukaan lukien hankearvioinnit. Perusväylänpidon parantamishankkeita edistetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.

Tampereen kaupunkiseutu kiittää mahdollisuudesta lausua investointiohjelmasta. Kaupunkiseutu on esittänyt lausunnossaan (25.8.2021) investointiohjelmasta vuosille 2022-2029 näkemyksiään liittyen vastaaviin kysymyksiin kuin nyt on esitetty. Kaupunkiseutu on hyödyntänyt aiempaa lausuntoa (*kursiivilla*) myös tämän lausunnon valmistelussa. Pääviestejä on täydennetty (**korostettuina**) tarpeellisilta osin vastaamaan nykytilannetta.

Tampereen kaupunkiseutu on esittänyt pääviestien täydennyksissä huomioita erityisesti seuraaviin teemoihin:

- Tampereen kaupunkiseutu pitää investointiohjelmaa lähtökohtaisesti onnistuneena: siinä on tunnistettu seudun kannalta keskeisiä kehittämishankkeita.
- Hankearviointia ja investointiohjelman määrittämisen perusteita on edelleen syytä kehittää ja selkeyttää siten, että tavoitteiden saavuttamisen kannalta strategisesti merkittävien hankkeiden (suurten ja pienten) vaikutukset, jotka nykyisän käytössä olevilla menetelmillä nouseva heikosti esiin, voidaan tunnistaa ja huomioida hankkeiden määrittämisessä.
- Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä tehtyä valtion ja seutujen jo hyvää yhteistyötä on perusteita kehittää edelleen ja hyödyntää määrätietoisesti.
- Liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin kohdistuneista määrärahojen leikkauksesta on syytä olla erittäin huolissaan: tavoitteiden edellyttämä kestävyys siirtymä edellyttää investointeja erityisesti kestävä liikunnan infraan.
- Hankkeiden yhteisrahoitusperiaatteita, josta ei voi olettaa muodostuvan ”valtion kassan pelastajaa”, tulee valmistella valtion ja seutujen yhteistyössä.
- Seudun lähijunaliikenteen ja valtakunnallisen junaliikenteen sekä edelleen seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen kannalta keskeisiä raidehankkeita (Tampereen henkilöratapiha, Tampereelta lähtien raiteiden ratakapasiteetti, Tampereen järjestelyratapihan siirto) on tärkeää edistää määrätietoisesti.
- Tampereen TEN-T verkon kaupunkisolmu -status, seudun sijainti ja kasvu sekä seudun laadukas suunnittelu (SUMP award 2022) on tärkeää tunnistaa osana EU-tason edunvalvontaa ja yhteistyötä.
- Pyöräliikenteen investointien tunnistaminen osana investointiohjelmaa on tärkeää: Tampereen seudun yhteistyössä on valmisteltu tavoitetilaa verkon kehittämiseksi ja hyödynnettäväksi investointiohjelman 2024-2031 päivittämisen yhteydessä.

Kaupunkiseutu on seuraavassa esittänyt tarkemmalla tasolla huomioita investointiohjelman päivityksestä pyydetyn mukaisissa teemoissa.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän mielestä investointiohjelman valmisteluperiaatteet on kuvattu johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi.

Tampereen kaupunkiseutu kiittää Liikenne12-suunnitelman sekä sen myötä virastojen toimesta laadittuja suunnitelmia ja ohjelmia. Lausunnoilla oleva investointiohjelma ja siihen tähdännyt prosessia, ei ole perusteita pitää täysin kehittyneenä vaan osana iteratiivisesti kehittyvää prosessia.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että toimijoiden on tärkeää sisäistää eri ohjelmien (investointi ja suunnitteluohjelma) sekä niihin valmistautumisen roolit osana toteutuspolkua. On tärkeää viestiä selvästi, että investointiohjelman hankkeiden toteuttaminen edellyttää edelleen rahoituspäätöksiä ja että pääsy investointiohjelmaan edellyttää suunnitteluvalmiutta sekä perusteita käynnistää toteuttamiseen tähtäävä suunnittelu (esiselvitykset, strateginen tilannekuva, seudullinen liikennejärjestelmätyö yms.). Tampereen kaupunkiseutu kannustaa edelleen panostamaan seurantaan sekä vuorovaikutukseen eri ohjelmien laatimiseksi ja niihin valmistautumiseksi. Lisäksi, erityisesti nykyisessä toimintaympäristössä, on tärkeää tunnistaa, että aikajänne investointiohjelmassa noteeraamisesta rahoituspäätökseen ja toteutukseen voi edelleen olla hyvin pitkä. Tampereen kaupunkiseutu on huolissaan edellytyksistä toteuttaa seudun kestävän kehityksen kannalta keskeisiä investointeja.

2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Investointiohjelman laatimista ohjaavan Liikenne12-suunnitelman tavoitteet kytkeytyvät saavutettavuuteen, kestävyYTEEN ja tehokkuuteen, jotka kaikki pyrkivät vähentämään liikenteestä aiheutuvia päästöjä.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että investointiohjelmassa on tunnistettu ansiokkaasti Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyössä kriittisiksi tunnistettuja kehittämishankkeita. Peilaten seudun omiin arviointeihin, Tampereen kaupunkiseutu seudun keskeisten kehittämishankkeiden määrittämistä koriin 1A hyvin perusteltuna.

Tampereen kaupunkiseutu painottaa kuitenkin myös korissa 1B olevien sekä korituksesta että tarkasteluista puuttuvien, strategisesti merkittävien, hankkeiden tunnistamista ja suunnitteluvalmiuden määrätietoista edistämistä.

Läpileikkaavan tavoitteen huomioiden Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kiinnittää huomioita, että investointiohjelma ei lyhyellä tähtäimellä osoita merkittävää kestävyysmuutosta liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden erityisesti investointiohjelmassa allokoitava merkittävä rahallinen panostus.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arviointia on määritetty toteutettavan 1) hanketasolla 2) väylämuodon tasolla 3) koko investointiohjelman tasolla ja kuvattu arviointimenetelmä, joka kytkeytyy lähinnä tasoihin 1 ja 2. Hankkeiden valintaperusteissa on kerrottu huomioitavan mm. Investointiohjelman vaikutusten arviointi (hankearvioinnit ja hankkeiden vaikutukset) suhteessa liikenne 12 -tavoitteisiin, liikenne 12 suunnitelman strategiset linjaukset sekä strategisessa tilannekuvassa tunnistetut tarpeet. Hankkeiden korittamiseen on kerrottu vaikuttavan hankkeiden kiireellisyys ja toteuttamisvalmius.

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että arvioinnissa on mukana kattavasti menetelmiä ja pitää vaikutusten arviointiin perustuvaa hankkeiden priorisointia oikeana lähestymistapana. Kaupunkiseutu toteaa kuitenkin, että priorisointia ja hankevalintaa ei voi pitää täysin selkeänä, koska em. arviointimenetelmien painoa ja roolia kiireellisyyteen ja toteutusvalintaan perustuvassa korituksessa ei ole esitetty.

Vaikutusten arvioinnissa Tampereen kaupunkiseutu kiittää, että vaikutuksia on tunnistettu monipuolisesti ja esimerkiksi vaikutukset yhdyskuntarakenteen kehittämisedellytyksiin on tunnistettu. Mutta kuten edellä on todettu, niiden merkitys osana kokonaisuutta jää epäselväksi.

Tampereen kaupunkiseutu on tuonut lausunnossaan (25.8.2021) investointiohjelmasta vuosille 2022-2029 laajasti esille laajasti asiantuntijanäkemyksiä liittyen vaikutusten arviointiin ja tarpeeseen siirtyä voimakkaammin tavoitteiden ohjaamaan liikennejärjestelmäkehittämiseen. Kaupunkiseudun näkökulmasta, perinteisessä hankearvioinnissa arvioinnissa ei tunnisteta kattavasti vaikutuksia sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävyteen, jotka ovat nykyisessä toimintaympäristössä keskeisiä arvioitavia teemoja. Strategisesti merkittävien hankkeiden liikenteelliset vaikutukset eivät välttämättä näyttäyty liikenteellisten vaikutusten tunnistamiseen kytkeytyvillä arviointimenetelmillä merkittävinä: strategisesti merkittävien hankkeiden keskeinen tarve on kiihdyttää muuta tavoitteiden kannalta toivottua kehitystä (yhdyskuntarakenteen tiivistyminen) ja hillitä negatiivista kehitystä (yhdyskuntarakenteen hajaantuminen).

4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että investointiohjelmassa on tunnistettu laajasti seudun keskeisiä hankkeita.

Investointiohjelman edelleen kehittämiseksi Tampereen kaupunkiseutu esittää mahdollisuutena, että merkittäviä epävarmuuksia tai ristiriitoja sisältävien hankkeiden sijoittamista koriin 1A edelleen harkitaan. Tällaisten hankkeiden yhteydessä tulisi edelleen pohtia hankkeiden vaiheittaista kehittämistä ja siten vähentää riskejä, joita niiden toteuttaminen, vaikuttavuus ja perusteet sisältävät. Samalla voidaan vapauttaa rahoitusta

strategisesti merkittävien kestävyyshankkeisiin, jotka eivät toistaiseksi ole saaneet riittävää rahoitusta ja tunnustusta. Strategisesti merkittävien kestävyyshankkeiden suunnitteluun tulee varata riittävästi määrärahoja ja toteuttaa niitä riittävässä laajuudessa kehittämisedellytysten parantamiseksi.

MAL-sopimusten roolia paikallisesti ja valtakunnallisesti keskeisten hankkeiden tunnistamiseksi ja määrätietoiseksi edistämiseksi tulee voimistaa ja selkeyttää.

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

*Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että ELY-keskukset, Väylä ja Traficom ovat osallistuneet aktiivisesti seudulliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön ja investointiohjelman laatimiseen. Kokonaiskuvan muodostamiseksi olisi perusteltua, että myös kaupunkiseutuorganisaatioista olisi mahdollista osallistua ohjelman työstämiseen jo sen valmisteluvaiheessa. **Tämä voitaisiin toteuttaa parhaiten siten, että liikennejärjestelmätyöryhmässä keskusteltaisiin tarkoituksenmukaisessa vaiheessa tietoisesti investointiohjelman valmistelun tilanteista ja mahdollisuuksista antaa syötteitä. Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä tehtyä valtion ja seutujen jo hyvää yhteistyötä on perusteita kehittää edelleen ja hyödyntää määrätietoisesti.***

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin hyvänä, että seudulliselle liikennejärjestelmätyölle annetaan painoa valtakunnallisen suunnittelun lähtöaineistona ja että eri prosesseilla on selkeästi toisiaan tukevat funktiot. Jatkotyössä on keskeistä tunnistaa seudullinen ja valtakunnallinen tietotuotanto toisiaan tukevina ja kehittää lisää suunnittelun eri tasojen yhteistyötä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Tampereen kaupunkiseutu on erittäin huolissaan liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin kohdistuneista määrärahojen leikkauksesta. Tavoitteiden edellyttämä kestävyys siirtymä edellyttää investointeja erityisesti kestävä liikumisen infraan.

Hankkeiden yhteisrahoitusperiaatteita, josta ei voi olettaa muodostuvan ”valtion kassan pelastajaa”, tulee valmistella valtion ja seutujen yhteistyössä.

Suuret kaupunkiseudut ovat aiemmin lausuneet Liikenne12-suunnitelmasta ja kiinnittäneet huomiota seuraaviin teemoihin:

- A. Suunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista.*
- B. Valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä.*
- C. Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi eväitä pitkäjänteiseen kaupunkiseutusunnitteluun.*
- D. Suuret kaupunkiseudut ovat halukkaita yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa ja liikenteen tavoitteiden saavuttamisessa, missä niillä on paljon potentiaalia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa.*

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että MAL-sopimusten alaiset suuret kaupunkiseudut on tunnistettu investointiohjelmassa ja nostettu niiden erityispiirteiden vuoksi esiin. Tampereen kaupunkiseutu pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että investointiohjelmassa viitattuihin yhteisrahoituksen periaatteiden määrittämiseksi ei ole esitetty konkreettisia toimenpiteitä.

Yhteisrahoitusmallia ja rahoituksen periaatteita tulee työstää nopealla aikataululla yhdessä MAL-kaupunkiseutujen kanssa, jotta periaatteet ovat hyödynnettävissä kaupunkiseutujen MAL-sopimukseen tähtäävässä suunnittelussa. Yhteisrahoituksen periaatteet tulee määrittää siten, että ne huomioivat investointien edellytykset vaikuttaa asetettuihin valtion tavoitteisiin.

Yhteisrahoitusmallin kehittämisessä tulee huomioida eduskunnan määrittämä edellytys siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita (EK 23/2921) sekä tätä edeltäneet seuraavat liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnöt (LiVM 17/2021 vp), yhteisrahoitusmallin kehittämiseksi:

- edellyttää tapauskohtaista neuvottelumenettelyä*
- yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin*
- ei ole pyrkimys muuttaa liikennehankkeiden peruseriaatteita*
- ei siirrä investointivastuuta kunnille*
- pyrkii selkeyttämään valtion ja kuntien yhteistyötä selkeiden ja ennakoitua parantavien periaatteiden avulla.*

Yhteisrahoituksella toteutettavia hankkeita tulee arvioida hankkeina muiden joukossa. Investointiohjelmassa esitetty kaksijakoisuus, jossa kaupunkiseutujen hankkeet arvioidaan ”omassa sarjassaan” ei ole oikeudenmukainen eikä edistä aidosti vaikuttavimpien hankkeiden tunnistamista. Kaupunkiseutujen hankkeisiin allokoitavaa rahoitusta tulee kasvattaa vaikuttavuutta vastaavasti

Rataverkko

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että seudun raideliikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet on huomioitu investointiohjelmassa hyvin. Investointiohjelmassa on tunnistettu hyvin myös seudun liikennejärjestelmätöissä keskeisiksi määritettyjä tarpeita kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen edellytyksien eteenpäin viemiseksi.

Hyvänä esimerkkinä toimivasta yhteistyöstä ja suunnittelutasojen yhteensovittamisesta on seudulla käynnissä olevan lähijunaliikenteen suunnittelutyön tunnistaminen investointiohjelmassa.

*Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että Tampereen henkilöratapihan kehittäminen on tunnistettu 1A koriin. Alue on muodostaa valtakunnallisesti hyvin merkittävän modernin kaupunkikeskuksen ja solmupisteen. Tampereen asemanseudulla tapahtunut kehitys ja multimodaalisuus on tärkeää tunnistaa yhteistyössä ja edunvalvonnassa EU:n suuntaan. **Tampereen seudun kannalta on erittäin tärkeää, että hankkeessa edetään määrätietoisesti kohti toteutusta. EU-rahoituksen mahdollistamiseksi Tampereen kaupunkiseutu pitää***

tärkeänä, että Tampere on tunnistettu TEN-T verkoston kaupunkisolmuksi ja että hankkeelle on määritetty H/K-suhde hankkeen eteenpäin viemiseksi. H/K-arviointiin liittyen seutu tuo esille, että menetelmä ei tuo esiin hankkeen, kuten ei yleisesti kaupunkiraidehankkeiden, strategista merkitystä osana kaupunkiseudun kehittämistä. Tampereen kaupunkiseutu tuo myös esille, että Tampere on voittanut SUMP award 2022 palkinnon kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelmastaan. Hanketta tulee viedä eteenpäin kansallisesti ja seudullisesti merkittävänä hankkeena riippumatta EU-rahoituksesta.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että Riihimäki-Tampere -välin matkustajalaitureita pidennetään, vastaamaan lisääntyvän junaliikenteen tarpeita. Tampereen kaupunkiseutu tekee lähijunaliikenteen kehittämisessä yhteistyötä maakunnallisesti ja tarkastelee jatkossa edellytyksiä tarkoituksenmukaisen liikennöinnin kehittämiseksi myös ylimaakunnallisesti. Laiturialueiden kehittämisessä on tärkeää kehittää myös mm. liityntäpysäköintiä.

*Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että koriin 1B tunnistetun pääradan peruskorjauksen suunnittelun kanssa edetään määrätietoisesti. Seudullinen lähijunaliikenteen selvitys muodostaa nopealla aikajänteellä lähtökohtia lähijunaliikenteen huomioimiseksi pääradalla. Suunnittelussa on jo tunnistettu, että lähijunaliikennettä on mahdollista lisätä käytävässä nopeassakin aikataulussa verrattain kevyillä toimenpiteillä. **Suunnittelua on määrä tarkentaa yhteistyössä valtiotoimijan kanssa nopealla aikataululla. Pääradan peruskorjauksen yhteydessä tulee varautua tekemään pieniä ja kustannustehokkaita kehittämistoimenpiteitä myös uusien seisakkeiden mahdollistamiseksi.***

*Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä myös sitä, että Helsinki-Riihimäki hankkeen 3. vaihe on tunnistettu toteutukseen etenevään 1A koriin. Tampereelta etelään johtavan raidekäytävän varrella on tapahtunut merkittävää maankäytön kehittämistä. Yhteyden varrella on edelleen merkittävää kehittämisen potentiaalia ja tahtotilaa lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Seudun MAL-sopimuksessa on sovittu asumisen keskittämistä joukkoliikennekäytävän varrelle. Näkemykset junaliikenteen kehittymisen aikajänteistä ja potentiaalista ohjaavat vahvasti suunnitelmien toteutumista. Myös Tampereen järjestelyratapihan siirtoon liittyvää suunnittelua tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin. **Järjestelyratapihan siirto ja siihen liittyvä tarkentuva suunnittelutieto vaikuttaa merkittävästi ja laajasti seudun muuhun suunnitteluun.***

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että pääradan kehittämissuunnittelussa on tärkeää tunnistaa edellä mainittu aluekehitys ja sen edellytykset multimodaalisille solmuille ja edelleen CEF-avustusten edellytysten täyttymiselle. Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että yksittäisten liikennepaikkojen arvioinnissa tulee tunnistaa laajasti niiden rooli osana järjestelmää. Esimerkiksi Sääksjärvellä on edellytyksiä kehittyä lähi- ja kaukojunayhteyksiä, kumipyöräyhteyksiä ja jatkossa mahdollisesti myös lentokenttäyhteyksiä palvelevaksi solmuksi. Koko liikennejärjestelmään vaikuttavien kohteiden tulee vaikuttaa myös rahoituksen määrittämisessä ja suunnittelun rajausten määrittelyssä: valtion ja kaupunkiseutujen välisessä yhteistyössä tulee pyrkiä tavoitteita palvelevien kokonaisuuksien kehittämiseen kustannustehokkaasti. Tämä tarkoittaa, että mm. pääradan peruskorjauksen suunnittelua tulee toteuttaa riittävässä laajuudessa siten, että muodostetaan edellytyksiä raidekäytävän ja

siihen kytkeytyvän maankäytön toteutumiselle ja pitkäjänteiselle suunnittelulle.

Pitkämatkaisen junaliikenteen suunnittelussa tulee tunnistaa edellytykset ja vaikutukset lähijunaliikenteen kehittämiseen ja päinvastoin.

Investointiohjelmassa on MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitteisesti kehitettäviin hankkeisiin tunnistettu keskeiseksi teemaksi lähijunaliikenteen edistäminen, johon liittyen seudulla on tehty viime aikoina yhteistyötä. Seudun ja valtion yhteistyössä on käynnissä ohjelmointi kapasiteettitarkastelujen toteuttamiseksi ja seudullisen selvityksen tarkentamiseksi, työssä määritetyn tiekartan mukaisesti. Seuraavassa vaiheessa toteutettavan selvityksen tavoitteena on tuottaa tarkempaa tietoa edellyksistä lisätä liikennettä ja seisakkeita lyhyellä aikajänteellä. Seisakkeiden osalta on tärkeää päästä esiselvitysvaiheeseen ja edelleen toteuttamiseen tähtäävään suunnitteluun. Tampereen kaupunkiseutu kiittää Väylävirastoa määrätietoista otteesta lähijunaliikenteen kehittämiseksi.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että seudun lähijunaliikenteen sekä lähi- ja kaukojunaliikenteen yhteensovittamiseksi tulee lähitulevaisuudessa toteuttaa myös merkittäviä raideinvestointeja, joiden rahoituksesta sekä suunnittelun edistämisestä tulee saada parempaa selvyttä. Tampere-Lielähti ja Lielähti-Nokia raiteiden kehittäminen on kapasiteettirajoitteiden vuoksi ajankohtaista jo lähitulevaisuudessa ja työtä suunnittelun edistämiseksi tulee tehdä pian. *Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että raidekapasiteetin lisäämiseen tähtäävää suunnittelua viedään eteenpäin nopealla aikataululla noudattaen yhteisrahoitukseen kehitettäviä periaatteita.*

Tampere-Pori -ratayhteyden kehittäminen tulee tunnistaa määrätietoisesti edistettäväksi kohteeksi. Yhteyden kehittäminen on seudun logistisen aseman kannalta tärkeä ja mahdollistaisi mm. seudullisen lähijunaliikenteen laajentamisen sekä paremman yhteensovittamisen valtakunnallisen junaliikenteen kanssa.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että Ylöjärven raakapuunkuormauspaikan siirtoa edistetään määrätietoisesti. Raakapuun kuormauspaikan siirto kytkeytyy Ylöjärven kestävään liikkumiseen tukeutuvan kaupunkirakenteen kehittämiseen ja multimodaalisen solmun kehittämiseen sekä kehittämisestä tehtäviin päätöksiin. Kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva suunnitelmaa ei ole vielä julkaistu. Tampereen kaupunkiseudun näkemys on, että suunnitelman pohjalta tulee voida edetä kohti raakapuuterminaalien siirtoa hyödyntäen raakapuun kuormauspaikkojen kehittämiseen määritettyä määrärahaa.

Kaupunkiseutu tuo esille, että sekä Tampere-Lielähti yhteyden kehittäminen sekä Ylöjärven asema-alueenkehittäminen kytkeytyvät myös osaksi investointiohjelman ulkopuolelle jäänyttä Tampere-Seinäjoki -välin kehittämistä. Lähi- ja kaukojunaliikenteen yhteensovittamisella ja kehittämisen yhteistyöllä on koko Tampere-Seinäjoki välin hankkeen hyötyjä edellytyksiä kasvattaa. Tampere-Seinäjoki välin suunnittelua tulee viedä eteenpäin sekä valtakunnallinen että edellä kuvattu paikallinen ulottuvuus huomioiden.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että myös Tampere-Jyväskylä välin kehittämissuunnittelussa tunnistetaan seudun lähijunaliikenteen kehittämisen edellytykset ja potentiaali mm. Kangasalla.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että MAL-rahoituskohteena seudun raitiotien kehittäminen tulee tunnistaa merkittävänä seudun kuntien ja valtion yhteiskehittämisen kohteena. *Seudun raitiotien laajenemisen ja siihen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen suunnittelu on käynnissä. Raitiotiehen kytkeytyvien eri kulkutapoja yhdistävien solmujen kehittämiseen tulee myös kohdistaa yhteistyötä ja suunnittelupanoksia. Raitiotien kehitys ja kytkentä raskaaseen raideliikenteeseen mahdollistaa seudulle uusien merkittävien liikenteen solmupisteiden kehitystä ja mahdollisen CEF-tukikelpoisuuden täyttymisen.*

Maantieverkko

Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Vt9 Tampere-Orivesi 1.vaihe on vahvasti perusteltu tiellä jo nykytilassa olevien turvallisuuspuutteiden sekä elinkeinoelämän kuljetusten pullonkaulan vuoksi ja pitää hyvänä, että hanke on tunnistettu 1A koriin.

Tieverkon perusväylänpidon yhteydessä on tunnistettu Tampereen kaupunkiseudun kestävän ja turvallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oleellisia investointeja seudun tie- ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi. Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että seudun liikennejärjestelmätyön yhteydessä on tunnistettu mittava joukko vastaavia kehittämistarpeita, joiden toteuttaminen ei ole mahdollista tai ei priorisoidu MAL-sopimuksessa määritetyn rahoituksen ja sen kohdentamisen periaatteiden kautta. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että valtion verkolle kohdentuvia keskisuuria ja kustannustehokkaita hankkeita edistetään myös valtion suoralla budjettirahoituksella ja osana MAL-sopimuksia. Kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen kytkeytyvien keskisuurten ja kustannustehokkaiden hankkeiden osuutta rahoituksessa tulee lisätä: hankkeita voidaan toteuttaa paketteina, jolloin niiden systemaattinen vaikutus voi olla merkittävä.

Tampereen kaupunkiseudulla on vuonna 2022 laadittu pyöräliikenteen tavoiteverkko ja laatutasotavoite valtakunnallisen ohjeen mukaisesti. Tarpeet tavoitteeseen vastaamiseksi määritetään vuoden 2022 lopulla, jolloin kehittämistarpeet on hyödynnettävissä seuraavan investointiohjelmanpäivityksen yhteydessä. Tampereen kaupunkiseudun yhteistyössä fokus on tiiviin yhdyskuntarakenteen sisällä, missä kestävän liikenteen kehittämiseksi on suurin potentiaali. Tämän lisäksi Tampereen kaupunkiseudulla on tiiviin ytimen lievealueilla sekä taajamien välillä, erityisesti yliseudullisen pyöräilyn ja matkailun tarpeiden vuoksi, kehittämistarpeita. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että investointiohjelman yhteydessä nimetään toteutettavia hankkeita ja pitää hyvänä, että seudun tiiviin ytimen yhteyteen kytkeytyviin Tampereen Vt 12 Teiskontien jkpp (seudullinen pääreitti) ja Nokian Mt2501 jkpp (alueellinen pääreitti) kehittämishankkeet on nimetty investointiohjelmassa. Hankkeet on tärkeää saada pian myös toteutukseen.

Vt 12 ja kt65 Vaitinaron eritasoliittymä on määritetty yhteisrahoituksella toteutettavaksi hankkeeksi, mikä on linjassa seudun MAL-sopimuksen kanssa. Vaitinaron liittymän kehittäminen on raitiotiehen tukeutuvan kestävän ja älykkään Hiedanrannan suunnitellun toteutumisen kannalta erittäin tärkeää.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä MAL-sopimuksessa tunnistettujen Vt3 (Lempäälä-Pirkkala-Tampere ja Ylöjärvi-Hämeenkyrö) ja Vt12 (Alasjärvi-Huutijärvi ja Nokian alue) sekä Tampereen lentoaseman kehittämistä. Kohteet on tunnistettu tärkeiksi Suomen kakkoskeskuksen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta parantaviksi hankkeiksi. Ne tulee huomioida investointiohjelmassa ja hankkeiden suunnitteluvalmiutta tulee parantaa. MAL-neuvottelujen yhteydessä asiat on määritetty Liikenne12-suunnitelman investointiohjelman yhteydessä ratkaistaviksi.

Vt3 osalta Lempäälä-Pirkkala väli on kokonaissaavutettavuuden kannalta merkittävä pitkän jänteen kehittämishanke. Ns. Sarankulman rampit kytkeytyvät voimakkaasti nykytilan turvallisuuspuutteiden sekä elinkeinoelämän kuljetusten pullonkaulan ratkaisemiseen. Vt3:n kehittäminen myös pohjoiseen (Hämeenkyrö-Ylöjärvi) on seudun logistisen aseman hyödyntämisen kannalta tärkeää.

Vt12 osalta Alasjärvi-Huutijärvi ja Nokian kohdan eritasoliittymä sekä kaistajärjestelyt kytkeytyvät kaupunkirakenteen kehittämiseen sekä nykytilanteen sujuvuus- ja turvallisuusongelmien ratkaisemiseen.

Muuta

Tampereen kaupunkiseudulla on toteutettu kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma, jonka toimeenpanoa viedään eteenpäin seudullisessa yhteistyössä. On tunnistettu, että autoille kilpailukykyisten yhteyksien muodostamiseksi tullaan tarvitsemaan myös uusia yhteyksiä, vanhojen yhteyksien merkittävää parantamista sekä merkittävästi nykyistä parempaa kunnossapitoa. On siis ilmeistä, että palvelutason korottaminen edellyttää tasoloikkaa sekä valtion että kuntien verkolla tapahtuvissa investoinneissa. Pyöräilyn laatukäytävien kehittämistä tulee jatkossa tarkastella myös merkittävinä uusina investointeina, esimerkiksi ratojen varsien laatukäytävät, joiden avulla pyritään vähentämään tieliikenteen kehittämistarpeita kestävästi. Investoinnit on perusteltua kohdentaa investointiohjelmassa kuvatun mukaisesti potentiaalisen vaikuttavuuden pohjalta.

Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimuksissa on määritetty valtion osallistumisesta seudun pieniin ja kustannustehokkaisiin liikenneympäristön kehittämisinvestointeihin, joilla pyritään edistämään kestävä ja turvallista liikkumista. Rahoitusta allokoidaan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän toimesta. Seudulla on tehty myös liityntäpysäköinnin kehittämiseen tähtävää suunnittelua, jota tarkennetaan MAL-rahoituksella. Tavoitteena on saada liityntäpysäköinnin kohteiden toteutukseen MAL-rahoituksella kuntien ja valtion yhteistyössä. Valtion ja kuntien yhteistyöhankkeissa keskeiseksi haasteeksi muodostuu rajoitteet valtion rahoituksen kohdentamisessa. ELY:n kanssa yhteistyössä toteutettavia pieniä ja kustannustehokkaita hankkeita ei aina saada kohdennettua kaupunkiseudun näkökulmasta keskeisiin hankkeisiin. Suunnitelmavalmius kestävä liikennejärjestelmää edistäviin hankkeisiin on myös usein heikko. Liityntäpysäköinnissä merkittävimmät kehittämistarpeet kohdentuvat usein asemanseuduilla, missä rahoitusvastuut ovat väylässä. Yhdessä sovittuja liityntäpysäköinnin rahoitusperiaatteita ei ole hyödynnetty. Tampereen kaupunkiseutu esittää, että rahoitusta pieniin ja kustannustehokkaisiin kestävä liikennejärjestelmää edistäviin hankkeisiin lisätään, rahoituksen kohdentamisen hallinnollisia rajoitteita vähennetään ja hankkeet kohdennetaan niiden vaikuttavuuden perusteella. MAL-sopimusten ja seudullisen

yhteistyön roolia tulee nostaa ja kehittää kustannustehokkaiden hankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa.