

Aika: Perjantai 21.2.2025 klo 8.00-9.45

Paikka: Tampereen kaupunkiseutu, kh. Valimo, Kelloportinkatu 1 B

Osallistujat:

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi
Latvala Mikko	kunnanjohtaja	Vesilahti, 1. vpj.
Linnamaa Reija	johtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Pajari Noora	kunnanjohtaja	Lempäälä
Piiparinen Pauli	kaupunginjohtaja	Ylöjärvi, 2. vpj.
Väätäinen Eero	kaupunginjohtaja	Nokia
tilalla:		
Mikko Nieminen	kaupunkikehitysjohtaja	Nokia
Nurminen Päivi	seutujohtaja	esittelijä, TKS
Palosaari Saija	hallintopäällikkö	sihteeri, TKS

Kutsutut:

Kummola Kalervo	seutuhallituksen puheenjohtaja	Tampere
Saastamoinen Eriikka	johtava asiantuntija	FCG, § 23
Savisaari Lauri	johtaja	Tampere, § 23
Nordling Merja	Hyvinvointipäällikkö	TKS, § 23
Kauppinen Eero	Liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, § 24-25
Periviita Mika	joukkoliikennejohtaja	Tampere, § 24
Taverne Mari	palvelujohtaja	Tampere, § 26

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

22 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO.....	3
23 § KATSAUS VARHAISKASVATUKSEN PALVELUSETELISELVITYKSEN TALOUSLUKUIHIN	4
24 § RAIDEREFORMIN TILANNEKATSAUS	7
25 § LAUSUNTO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA 2026-2037..	10
26 § INTERNATIONAL HOUSE TAMPERE -TOIMINNAN SEUDULLISTAMINEN	15
27 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT.....	16
28 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET	17
29 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN	17

22 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

Kokouksen 14.2.2025 täytäntöönpano

Asiat	Toimenpiteiden eteneminen	Vastuu
Edunvalvontakatsaus	Kaupunkiseudun edunvalvontaa toteutetaan painopisteiden mukaisesti.	TKS
Kuntayhtymän perussopimuksen muutos	Seutuhallitus 25.2.	TKS, kunnat

Liitteet:

KJK muistio 14.2.2025

23 § KATSAUS VARHAISKASVATUKSEN PALVELUSETELISELVITYKSEN TALOUSLUKUIHIN

Päätösehdotus.	<p>Kuntajohtajakokous 21.2.2025</p> <p>Seutujohtaja Nurminen:</p> <p>Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan merkitä tiedoksi selvityksen talousanalyysin.</p>
Päätös.	<p>Päätösehdotus hyväksyttiin.</p>
Liitteet.	<p>Varhaiskasvatuksen palveluseteliselvitys 2025</p>
Käsittelyvaiheet.	<p>KJK 8.3.2024, 24.5.2024, 23.8.2024, 1.11.2024, Sivistyspalvelujen työryhmä 21.3.2024, 23.5.2024 ja 20.2.2025</p>
Perustelut.	<p>Hyvinvointipäällikkö Nordling</p> <p>Kaupunkiseudun kuntajohtajat antoivat sivistyspalvelujen työryhmälle (SIPA) ja kuntayhtymälle tehtävän seudullisen palveluseteliselvityksen laatimisesta 8.3.2024. Varhaiskasvatustyöryhmä valmisteli tietopohjan seudullisesta palvelusetelikäytännöstä ja tulokset esiteltiin kuntajohtajakokouksessa 1.11.2024.</p> <p>Kuntajohtajakokous päätti 23.8.2024 laajentaa selvitystä ulkopuolisen konsultin työnä. Kuntayhtymän kilpailuttaman hankinnan työstä voitti Finnish Consulting Group (FCG), joka käynnisti työn 3.12.2024.</p> <p>Katsaus talouslukuihin</p> <p>FCG on tehnyt Tampereen kaupunkiseudun kunnille selvitystä, jolla tuotetaan strategisen tason tietoa tukemaan keskustelua varhaiskasvatuksen palvelujen järjestämisestä ja yksityisen palvelutuotannon edellytyksistä keskittyen omana päiväkotitoimintana ja palvelusetelitoimintana järjestettyyn varhaiskasvatukseen. Selvitys pitää sisällään tietoa varhaiskasvatuksen kustannusrakenteesta, taloudellisuudesta ja kannattavuudesta sekä analyysin varhaiskasvatuksen laadusta.</p> <p>Selvityksen ensimmäisessä vaiheessa on työstetty analyysiä varhaiskasvatuksen oman tuotannon ja palvelusetelitoiminnan taloudellisuudesta, kustannuskehityksestä ja niihin vaikuttaneista tekijöistä sekä varhaiskasvatuksen tarpeen muutoksista.</p> <p>Analyysin perusteella kunnallisen varhaiskasvatuksen piirissä on kaupunkiseudulla keskimäärin noin 75 % ja palvelusetelipäiväkodeissa noin 20 % varhaiskasvatuksessa olevista lapsista.</p>

Palvelusetelipäiväkodeissa olevien lasten suhteellinen osuus on jonkin verran koko maan keskiarvoa (14 %) suurempi. Kunnallisissa päiväkodeissa ja palvelusetelipäiväkodeissa alle 3-vuotiaiden ja 3–5-vuotiaiden suhteelliset osuudet ovat lähes samat. Alle 3-vuotiaita on lapsista noin kolmannes ja 3–5-vuotiaita noin kaksi kolmannesta.

Tuen tarpeisten lasten osuus on sen sijaan kunnallisen varhaiskasvatuksen piirissä selkeästi suurempi. Keskimäärin erityistä ja tehostettua tukea saaneita lapsia on kunnallisen varhaiskasvatuksen piirissä noin 10 % lapsista ja palvelusetelipäiväkodeissa vain 2 %. Tällä on merkittävä vaikutus niin henkilöstön määrään kuin kustannuksiin. Kunnallisen toiminnan piirissä on myös suhteellisesti enemmän varhaiskasvatuksen opettajia ja erityisopettajia, palvelusetelipäiväkodeissa puolestaan lastenhoitajia ja avustajia.

Kuntien varhaiskasvatuksen kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi lähivuosien aikana. Vuodesta 2022 vuoteen 2023 kasvu on ollut lähes 17 %. Taustalla ovat vaikuttaneet niin lainsäädännölliset muutokset vuosien 2021–2023 aikana kuin työehtosopimusten mukaiset palkankorotukset, henkilöstöressurin lisääntynyt tarve sekä yleinen kustannustason nousu, joka on vaikuttanut kiinteistökuluihin, ateriahintaan, palveluiden ostoihin ja tarvikkehankintoihin.

Samat kustannuskasvuun vaikuttaneet tekijät ovat nostaneet kustannuksia niin kunnallisen kuin yksityisenkin toiminnan piirissä. Vuosina 2023 ja 2024 sekä kunta-alan työehtosopimuksen että yksityisen sosiaalipalvelualan työehtosopimuksen mukaiset palkankorotukset ovat olleet merkittäviä.

Asiakasmaksulakia koskeneiden muutosten vuoksi koko maan tasolla lähes 54 % perheistä ei maksa enää varhaiskasvatuksen asiakasmaksuja. Tampereen kaupunkiseudun kunnissa osuus vaihtelee Pirkkalan 36 prosentista Oriveden 69 prosenttiin. Tämä on vaikuttanut merkittävästi varhaiskasvatuksen nettokustannusten kasvuun ja samalla myös palvelusetelikustannusten kasvuun.

Talusanalyysin perusteella kunnallisen varhaiskasvatuksen lapsikohtainen kustannus on hieman palvelusetelin enimmäisarvoa korkeampi. Poikkeuksen muodostavat Kangasala ja Nokia, joissa kunnallisen toiminnan lapsikohtainen kustannus on hieman edukkaampi. Koska lähes 70 % varhaiskasvatuksen kustannuksista aiheutuu henkilöstökustannuksista, ovat ne myös merkittävin kustannuseroja selittävä tekijä. Kunnallisen toiminnan piirissä on suhteellisesti enemmän varhaiskasvatuksen opettajia ja erityisopettajia, joiden palkkataso on hoitajia ja avustajia korkeampi.

Tilastokeskuksen vuoden 2023 palkkatilastojen mukaan yksityisen puolen mediaanipalkka on lastentarhanopettajilla reilut 300 euroa alhaisempi ja lastenhoitajilla reilut 200 euroa alhaisempi kuin paikallishallinnon puolella.

Tuen tarpeisia lapsia on kunnallisen varhaiskasvatuksen piirissä suhteellisesti huomattavasti enemmän kuin palvelusetelipäiväkodeissa, joka kasvattaa henkilöresurssin tarvetta.

Alustavaa laatuanalyysiä haastattelujen pohjalta

Talousanalyysin lisäksi osana selvitystä on toteutettu yhteensä 14 kaupunkiseudun kuntien varhaiskasvatusjohtajan ja palvelusetelitoiminnan valvonnasta vastaavan haastattelut.

Haastattelujen avulla on syvennetty havaintoja varhaiskasvatuksen toiminnan laatuun, henkilöstöön ja kustannuseroihin vaikuttavista tekijöistä kunnallisen ja palvelusetelitoiminnan välillä.

Haastattelujen perusteella osaava ja koulutettu henkilöstö on tärkein laatutekijä varhaiskasvatuksessa, jonka vuoksi kelpoisten varhaiskasvatuksen opettajien puute ja henkilöstön vaihtuvuus aiheuttavat laadun näkökulmasta myös suurimmat haasteet.

Henkilöstön saatavuuden osalta yksityisillä päiväkodeilla on ollut enemmän haasteita, mikä johtuu osittain myös yksityisen heikommasta palkkatasosta kunnalliseen toimintaan verrattuna. Kunnallinen varhaiskasvatus tarjoaa myös paremmat työolosuhteet (esim. lomaedut) ja resurssit.

Varhaiskasvatuksessa olevien lasten tuen tarpeiden osalta kunnallisissa päiväkodeissa erityisopettajien saatavuus on säännöllisempää, kun taas yksityisillä toimijoilla tuki perustuu enemmän varhaiskasvatuksen erityisopettajien (VEO) konsultaatioon, jota kunnat tarjoavat palvelusetelipäiväkodeille. Lisäksi korotettu palvelusetelin arvo tuen tarpeisten lasten osalta voi auttaa lisäresurssien hankinnassa, mutta sen riittävyys ei ole aina taattu.

Haastatteluissa nousi esille, että kuntien on vaikea arvioida yksityisten toimijoiden taloudellista tilannetta, koska yksityiset eivät ole velvollisia raportoimaan tarkkoja taloustietojaan yksikkökohtaisesti.

Selvityksen jatkokäsittely

Palveluseteliselvityksen loppuraportti käsitellään kuntajohtajakokouksessa ja seutuhallituksessa huhti- ja toukokuussa 2025.

Hyvinvointipäällikkö Nordling, johtaja Lauri Savisaari ja FCG:n johtava asiantuntija Eriikka Saastamoinen selostavat asiaa kokouksessa.

24 § RAIDEREFORMIN TILANNEKATSAUS

Kuntajohtajakokous 21.2.2025

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä tilannekatsauksen tiedoksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Liitteet.

Selvitys: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla, Traficom

Käsittelyvaiheet.

Liikennejärjestelmä työryhmä 19.2.2025, Seutuhallitus 25.2.2025

Perustelut.

Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen

Lähijunaliikenteen edistäminen osana kaupunkiseudun raideliikennettä on keskeinen osa Rakennesuunnitelman 2040+ toteutumista. Raidereformi on puolestaan Orpon hallitusohjelman keskeisiä uudistuksia, jossa tavoitteena on kilpailuttaa valtion tilaama ostoliikenne ensi kertaa Suomen historiassa. Ostoliikenteeseen kuuluu koko Suomen tuettu junaliikenne lukuun ottamatta HSL-liikennettä. Raidereformia valmistellaan 2020-luvun loppupuoliskolla, ja uudet kilpailutetut liikennekokonaisuudet alkaisivat vuoden 2031 alusta.

Raidereformissa on kyse valtakunnallisesta uudistuksesta henkilöjunaliikenteeseen. Traficom on julkaissut raidereformista uuden kattavan valtakunnallisen selvityksen: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla (liite). Sen myötä myös hankkeen aikataulu on tarkentunut. Selvitys luo tietopohjaa valtakunnallisesta ostoliikenteestä hyödynnettäväksi päätöksenteossa koskien 2030-luvun henkilöjunaliikenteen palveluiden järjestämistä. Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita ja kaupunkiseudun liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Touru (9/2024 asti) ovat osallistuneet raidereformin valmisteluun kommentoijana.

Vuodelle 2025 Traficom ohjelmoinut paljon päätettäviä asioita. Ostoliikenteen osalta asiat liittyvät erityisesti asiakkaille tarjottaviin palvelukokonaisuuksiin, reitteihin, vuorotarjontaan ja käytettävään kalustoon.

Keskeiset ehdotukset raidereformissa Tampereen kaupunkiseudun osalta ovat:

Tampereen alue kuuluu Etelä-Suomen liikenne- ja kilpailukokonaisuuteen, johon kuuluu myös Porin, Turun, Hämeenlinnan, Lahden, Kouvolan ja Kotkan ostoliikenne.

Palvelutarjonnasta on esitetty kolme vaihtoehtoa:

Ve1+, rahoitus kasvaa merkittävästi ja liikenne kehittyy:

- Porin suunta ja (2 h) vuoroväli ennallaan. Raumalle mahdollisesti vaihtoyhteys Kokemäeltä. Mahdollisesti aamulla ja iltapäivällä lisävuoroja?
- M-juna edelleen Nokialta Tampereelle 1 h vuorovälillä, mutta etelän sijaan jatkaisi Tampereelta Orivedelle.
- R-junaliikenne 1 h vuorovälillä Toijalaan ja 2 h vuorovälillä Riihimäelle, josta vaihtoyhteys Helsinkiin.
- Turku-Tampere-välin junaliikenne muuttuu markkinaehtoisesta ostoliikenteeksi.

Ve2, rahoitus kasvaa erittäin merkittävästi ja liikenne kehittyy:

- Porin suunta ja (2 h) vuoroväli ennallaan. Raumalta 2 h vuoroväli.
- M-juna Nokia-Tampere-Orivesi 1 h vuoroväli.
- R-juna 1 h vuorovälillä Riihimäelle ja se jatkaisi Tampereelta myös Ylöjärvelle.
- Lisäksi Lempäälä-Tampere-välille lisälinja, jonka reitistä ja vuorovälistä tulee keskustella vielä tarkemmin.

Ve3, supistuva liikennetarjonta

Käytettävä kalusto Tampereen kaupunkiseudulla olisi esteettömiä SmX-junia, jotka ovat 110 m pitkiä ja soveltuvat myös pitkämatkaiseen matkustamiseen (mm. ”työtiloja”).

Suurimpia epävarmuuksia ja riskejä raidereformissa

Raidereformi tuo suuria mahdollisuuksia lähijunaliikenteen kehittämiseen. Uudistukseen liittyy myös poliittisia epävarmuuksia, koska rahoitustason tulisi kasvaa merkittävästi. Traficomien raportin mukaan nykyinen ostoliikenteen rahoitus, noin 35 miljoonaa euroa vuodessa, ei riitä uudessa mallissa edes nykyisen ostoliikennekokonaisuuden rahoittamiseen.

Pohdittavaksi tulee mm.

- Saadaanko syntymään hintoja laskeva kilpailutus Suomessa? Riittämätön kilpailu nostaa kustannuksia.
- Kuka/ketkä maksavat kasvavat kustannukset? Mikä on kuntien ja kaupunkien valmius rahoittaa ostoliikennettä?

- Miten kustannukset jaetaan kilpailuttavien osuuksien kanssa? Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenne on selkeä, mutta esimerkiksi Porin ja Turun suunnan kaukoliikenteen kustannusjako on avoinna.
- Tampereen kaupunkiseudulla on pitkäjänteinen ja realistinen investointitarve lähijunaliikenteeseen. Muiden alueiden ostoliikenteen reitit vaativat suuria infrainvestointeja kymmenistä satoihin miljooniin, jolloin niiden toteutuminen on epävarmaa. Suuret investointi- ja liikennöintikustannukset saattavat johtaa siihen, että kilpailutettavat kokonaisuudet vähenevät.
- Nykyinen henkilöjunaliikenne koostuu ostoliikenteestä ja markkinaehtoisesta junaliikenteestä. Suurin osa kaukojunaliikenteestä on markkinaehtoista. Ostoliikenteen uudistaminen vaikuttaa epäsuorasti myös markkinaehtoiseen kaukojunaliikenteeseen.

Traficommin aikataulu uudistuksen valmistelussa on kireä, kun huomioidaan rahoitustason ja kuntaosuuksien epävarmuus. Sujuvan tiedonkulun varmistamiseksi liikennejärjestelmä työryhmä muodostaa raidereformin etenemistä seuraavan seudullisen yhteistyöryhmän valmistelevaan neuvotteluita ja kannanottoja.

Raidereformin yhteistyöryhmä toimii liikennejärjestelmätyöryhmän, seutuhallituksen ja seudun KJK:n ohjauksessa. Työryhmään ehdotetaan kutsuttavaksi asiantuntijaedustajat seudun radanvarsikunnista, seudullisesta joukkoliikenneviranomaisesta ja kaupunkiseudun kuntayhtymästä.

Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen ja joukkoliikennejohtaja Periviita selostavat asiaa kokouksessa.

25 § LAUSUNTO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA 2026-2037

	Kuntajohtajakokous 21.2.2025
Päätösehdotus.	Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan hyväksyä Tampereen kaupunkiseudun lausunnon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Liitteet.	Tampereen kaupunkiseudun lausuntoluonnos LVM:n valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan 2026–2037 Tiivistelmä Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksesta vuosille 2026–2037, LVM Rahoitusohjelma liikenne 12-suunnitelman lausuntokierros, LVM
Käsittelyvaiheet.	Liikennejärjestelmä työryhmä 19.2.2025, Seutuhallitus 25.2.2025
Perustelut.	Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki). Lausunnot pyydetään 5.3.2025 mennessä. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat ovat korostaneet liikenne12-suunnitelman roolia strategisena suunnitelmana, jossa tehdään valintoja rahoituksen kohdentamisen periaatteista, ei rahoituksen kohdentamisesta yksittäisiin hankkeisiin. Hankkeiden priorisoinnista päätetään Liikenne12-suunnitelman investointiohjelmassa, jota tullaan päivittämään jatkossa säännöllisesti tulevan liikenne12-suunnitelman antamiin lähtökohtiin nojaten. Tiivistelmä Liikenne12-suunnitelman sisällöstä (pp) on liitteenä.

Tampereen kaupunkiseudun lähtökohdat lausuntopyyntöön

Tampereen kaupunkiseudun liikenteelliset kehittämistarpeet on tunnistettu seudullisessa liikennejärjestelmätyössä ja valtuustojen hyväksymässä Rakennesuunnitelmassa. Ne korostavat kestävän kaupunkiliikenteen kehittämistä ja seudun sijaintia valtakunnallisen väyläverkon solmupisteenä. Kiireisimmät kehittämistarpeet valtion väyläverkolla on kuvattu valtion ja kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa. Lähtökohtien määrittämisessä Tampereen kaupunkiseutu on tehnyt yhteistyötä suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen kanssa (MAL-seudut), maakunnan liiton sekä alueen elinkeinoelämän kanssa

Ministeriön lausuntopyynnön kysymykset:

1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
2. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
4. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
5. Muut huomiot?

Lausuntoluonnos on kokonaisuudessaan asian liitteenä. Lausuntoluonnoksen keskeisimpiä nostoja ovat seuraavat:

Alueellisia painotuksia koskevat kohdat

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että suunnitelmassa tunnistettu ”*Kaupunkiseudut koko maassa*” on hyvä huomio kaupunkiseutujen liikennenympäristöstä. Matkaketjujen parantaminen ja kestävä liikkuminen ovat tärkeitä tavoitteita kasvavilla kaupunkiseuduilla. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan tunnisteta erikseen MAL-kaupunkiseutuja, mikä on merkittävä puute huomioiden väestön huomattava kasvu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla eli MAL-kaupunkiseuduilla.

MAL-sopimuksia koskevat kohdat

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että suunnitelma tunnistaa MAL-sopimukset. Niiden jatkuvuus ja kohdentaminen kaupunkiseutujen sisäiseen kestäväan liikenteen edistämiseen on kansallinen etu. Sopimuksilla toteutetaan turvallista, tehokasta ja kestäväa liikennejärjestelmää. Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että yhteisrahoitteisia MAL-sopimuksia eikä MAL-rahoitusta ei pidä painottaa valtion väyläverkon kehittämiseen.

Tampereen kaupunkiseutu pitää välttämättömänä, että yhteisrahoitteisissa investoinneissa valtion väyläverkolle (esim. raideliikenne) rahoituskriteerit määritellään yhdessä kaupunkiseutujen kanssa. Yhteisrahoitteisuuden kriteerinä ei lähtökohtaisesti voi kuitenkaan olla valtion

väyläverkon sijoittuminen MAL-seudulle. Suurten kaupunkiseutujen osalta tulee tunnistaa niiden erityissijainti valtakunnallisena solmukohdaksi tai TEN-T-verkon solmuna.

Tampereen kaupunkiseutu pitää perusteltuna, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on jatkossakin vähintään 30 % ja että avustusten rahoitustaso turvataan pitkäjänteisesti seuraavalle 12 vuodelle. Hankkeet ovat pitkäkestoisia ja luottamus niiden toteutumiseen tukee kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheytymistä.

Raidereformi ja väyläverkon kehittäminen

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä pääradan ja sen peruskorjauksen huomiointia suunnitelmassa. Sen sijaan esitetty rahoitustaso ei vastaa pääradan peruskorjaustarpeita. Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että päärata on Suomen vilkkaimmin liikennöity henkilörata, joka yhdistää suuret työmarkkina-alueet ja edistää työvoiman liikkuvuutta.

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että valtion varautuminen junaliikenteen raidereformiin ja sen vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen on olennaista. Liikenne-12 Suunnitelmassa tulee varata reformin toteuttamiseen riittävät resurssit. Raideinvestointien infratoimenpiteistä tulee neuvotella kuntien kanssa, mikäli odotetaan kuntien osallistuvan kustannuksiin.

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että suurille kaupunkiseuduille kävelyn ja pyöräliikenteen verkkojen kehittäminen on merkityksellistä ja pienemmälläkin investoinnilla vaikuttavaa työtä. Teema on tunnistettu Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa, mutta rahoitus ja toimenpiteet ovat vähäiset.

Liikenteen verotus

Tampereen kaupunkiseutu toteaa tieliikenteen verotuspohjan olevan suuressa murroksessa ajoneuvoliikenteen sähköistymisen myötä. Kaupunkiseutu kannustaa valtiota tarkastelemaan liikenteen verotusta kokonaisvaltaisesti huomioiden suurten kaupunkiseutujen näkökulman.

Rahoitusohjelma

Tampereen kaupunkiseutu pitää suunnitelmassa esitettävän kehittämiseen kohdistuvan rahoituksen vähentämisen uhkaavan suurten kaupunkiseutujen kasvun ja tätä kautta Suomen talouskasvun mahdollisuuksia. Ko. rahasta MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa aiempien vuosien tasolle.

Kaupunkiseutu toteaa, että junaliikenteen ostoihin osoitettu 34,9 miljoonan varaus on täysin riittämätön hallitusohjelmassa asetettuun tavoitteeseen mm. lähijunaliikenteen lisäämisestä, vaikka kuntien maksuosuutta ostoliikenteen kustannuksista lisättäisiinkin.

Kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen varatun valtionavustuksen rahoitusosuus on vuosittain vain 2,7 miljoonaa euroa vuosina 2026–2028, mikä on riittämätön terveellisen ja sujuvan arkiliikkumisen edistämiseksi.

Vaikutusten arviointi

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että kestävä liikunnan edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakauman muuttamisessa kestävämpään suuntaan. Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvuhuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa niitä. Myös tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen.

Muut huomiot

Tampereen kaupunki seutu toistaa seuraavat MAL-sopimukseen 2024–kirjatut keskeisimmät suunnittelu- ja investointitarpeet:

- Pääradan kehittäminen: suunnittelussa huomioidaan Tampereen seudun lähijunaliikenteen tarpeet, mm. Lielähti-Lakiala suunnittelua jatketaan.
- Tampere-Pori/Rauma-radon kehittäminen: suunnittelua jatketaan Lielähti-Nokia YVA:n muodostamalla perusteilla. Suunnittelussa huomioidaan Tampereen seudun lähijunaliikenteen tarpeet sekä seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittäminen.
- Tampere-Pirkkala lentokentän ja lentokenttäyhteyksien (kehä2) kehittäminen: suunnittelua jatketaan kansainvälisen saavutettavuuden ja seudun elinkeinorakenteen kehittämiseksi. Suunnittelussa huomioidaan järjestelyratapihan siirto, seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittäminen sekä lentokentän ja varuskunta-alueen rooli Naton tukikohtana.
- Valtateiden 9, 12 ja 3 kehittäminen seudun alueella: suunnittelua jatketaan liikenneturvallisuuden, saavutettavuuden sekä seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittämiseksi. VT9 toteutusta edistetään aktiivisesti.
- Vt 1 ja Kt 65 suunnittelua Tampereen Hiedanrannan kohdalla jatketaan siten, että toteuttamisesta voidaan päättää viimeistään MAL-sopimuksen päivittämisen yhteydessä.
- Tampereen järjestelyratapihan siirto: suunnittelua jatketaan uuden multimodaalin logistisen solmun mahdollistamiseksi uudessa sijainnissa Tampereen seudun eteläpuolella.
- Henkilöratapihojen kehittämishankkeet Tampereella ja Nokialla toteutetaan.

Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen ja joukkoliikennejohtaja Periviita selostavat asiaa kokouksessa.

26 § INTERNATIONAL HOUSE TAMPERE -TOIMINNAN SEUDULLISTAMINEN

	Kuntajohtajakokous 21.2.2025
Päätösehdotus.	Seutujohtaja Nurminen: Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan hyväksyä valmistelun jatkaminen International House Tampere -toimintamallin seudullistamiseksi, käydä asiasta ohjaava keskustelu, sitoutua AIKO-rahoituksen 20 % omarahoitusosuuteen.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin. Lisäksi päätettiin, että AIKO-rahoituksen 20 % omarahoitusosuus rahoitetaan kuntayhtymän budjetista vuosina 2025–2026.
Liitteet.	
Käsittelyvaiheet.	
Perustelut.	Seutujohtaja Nurminen Seutustrategian toteutusohjelmassa ja kuntayhtymän talousarviossa 2025 on asetettu tavoitteeksi International House Tampere -toiminnan seudullistaminen. Tarve luoda seudullinen toimintamalli osaavan kv-työvoiman saamiseksi palvelee seudun yrityksiä ja pohjaa seudulla vahvistuneeseen kansainväliseen muuttoliikkeeseen. Asiaa on tunnusteltu kuntajohtajakokouksessa jo vuonna 2024 Tampereen kaupungin palvelujohtaja Mari Tavernen valmistelun pohjalta. Valmisteluun päätettiin ottaa lisäaika ja tähdätä uudelleen vuoden 2026 budjettivalmisteluun. Valmistelua on käynnistetty uudelleen hanke pohjalta, eli on tunnusteltu maakunnan liiton yhteistyömallia koskevan kehittämishankkeen rahoitusmahdollisuutta noin 100 000 euron 1-2 vuotiselle hankkeelle. Hankkeen omarahoitusosuus on 20 %. Hanke tulee rahoittajan mukaan käynnistää jo kuluvana vuonna. Mari Taverne esittelee hankeidean/suunnitelmaluonnoksen ja ehdotuksen rahoitusratkaisuksi. Kuntajohtajilta odotetaan tahtotilan ilmaisua ja sitoutumista 20 % omarahoitusosuuteen.

27 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT

Seutujohtaja:

Kuntajohtajat:

28 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET

Vuoden 2025 kokoukset perjantaisin klo 8.15–10.15

5.3.–7.3. Matkakokous, Bryssel
Strategia-arviointi
Tilinpäätös

14.3.,
Business Tampereen asiat

Ke 26.3. klo 10–13

Yhteiskokous seutuhallituksen kanssa, Lapland Hotels Arena (Ratapihankatu 54)

28.3, 11.4., 25.4., 9.5, 23.5., 6.6., 27.6.,
teemoja mm:

Alueidenkäyttölaki, lausunto
MAL5-seuranta

Asumisen laatuohjelma, lähetekeskustelu

Asuinalueiden eriytymisen seuranta

Koulusegregaation ehkäisemisen edistäminen (loppuraportti)

Maahanmuuton tilannekuva II/Väestöhankkeen tulokset

Raidereformiin valmistautuminen

Sini-viherstrategia Sini-viherstrategian vaihe I

Seutupäivä

Kuntien hyte-johtamisen tilannekatsaus

Seutupäivän juhla Lempäälässä 5.6.

Heinäkuussa ei kokouksia

22.8., 29.8., 12.9., 26.9., 10.10., 24.10., 7.11., 21.11., 5.12. ja 19.12.

29 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN