

Tampereen kaupunkiseudun lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) ja lausuntopyyntö:

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. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki).

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 Liikenne 12 -suunnitelman investointiohjelmassa, jota tullaan päivittämään jatkossa säännöllisesti tulevan Liikenne 12 -suunnitelman antamiin lähtökohtiin nojaten.

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. Mielenpitoenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
4. Mielenpitoenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
5. Muut huomiot?

Tampereen kaupunkiseudun vastaukset ministeriön esittämiin kysymyksiin:**1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Tampereen kaupunkiseudun osalta ”*Kaupunkiseudut koko maassa*” -kohdan alueelliset painotukset ovat lähtökohdiltaan hyviä. Matkaketjujen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden ja häiriöherkkyyden parantaminen ovat tärkeitä tavoitteita kasvavien kaupunkiseutujen tarpeisiin. Kestävän liikkumisen kehittäminen näillä alueilla on keskeinen osa kestävyysteeman toteuttamista.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu väestön huomattava kasvu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla eli MAL-kaupunkiseuduilla. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan tunnisteta erikseen MAL-kaupunkiseutuja, mikä on merkittävä puute suunnitelman alueellisissa painotuksissa. MAL-kaupunkiseuduilla on mittavat tarpeet kehittää valtion väyläverkkoa lisääntyvien asukasmäärien, työpaikkojen ja siitä syntyvän liikenteen vuoksi. Myös kaupunkiseutujen välisistä yhteyksistä, kuten pääradan parantamisesta, on huolehdittava.

Liikenteen neliporrasperiaatteen hyödyntäminen Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelman runkona on luonteva valinta. Myös liikenteen 0-visioon sitoutuminen (kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä), safe system -lähestymistapa (monikerroksisen suojan muodostaminen liikenneturvallisuuden edistämiseksi) ja esteettömyysvisio ovat erinomaisia lähtökohtia Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa.

2. Mielpiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Liikenne 12-suunnitelman visio ja tavoitteet ovat pohjimmiltaan hyviä. Yleisen turvallisuustilanteen huomiointi on tärkeää, mutta suunnitelman ei tulisi keskittyä liiaksi varautumiseen. Liikennejärjestelmän ensisijainen tarve on jokapäiväisessä arjen turallisessa liikkumisessa ja toimivissa kuljetuksissa.

Kestävän liikkumisen korostaminen erityisesti kaupunkiseuduilla tehokkaan kasvun näkökulmasta on hyvä valinta, mutta sitä tukevat toimenpiteet ja rahoitus jäävät laihoiksi suunnitelmaluonnoksessa.

MAL-sopimuksia koskevat kohdat

Suuret MAL-kaupunkiseudut, kuten Tampereen kaupunkiseutu, ovat kasvun vetureita Suomessa. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n TEN-T SUMP-määrittelyn mukaisesti. MAL-kaupunkiseutujen voimakas kasvu ja solmupisterooli edellyttävät kehittämisinvestointeja valtion väyläverkolla. Valtion tulee jatkossakin huolehtia kansallisen väyläverkon rahoituksesta, eikä Liikenne 12 -suunnitelma voi nojata väyläverkon osalta suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen rahoitukseen. Myöskään suurten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi luotua MAL-sopimusmenettelyä ei pidä suunnata valtion väyläverkon kehittämiseen.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että tulevaisuudessa Väylävirasto sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat valtion väyläverkon kehittämishankkeet. Väyläviraston investointiohjelmassa tunnistettaisiin, mikäli hanke on yhteisrahoitteinen. Tällaisessa tilanteessa yhteisrahoituksen kriteerit ja rahoitusosuudet tulee määrittellä aina yhdessä kaupunkien kanssa. Niiden tulee selkeät ja pitkän aikavälin ennakoitavuutta tukevat. Yhteisrahoitteisuuden kriteerinä ei voi olla ainoastaan valtion väyläverkon sijoittuminen MAL-kaupunkiseudulle.

Tampereen kaupunkiseutu on määritelty TEN-T ydinverkon kaupunkisolmukohdaksi. Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon sisältyvät Tampereen kaupunkiseudun alueelta päärata ja TEN-T kattavaan verkkoon valtatie 3, 12 ja 9. Tampereen kaupunkiseudulla valtion väyläverkon pääväylät palvelevat olennaisesti

kansallista pitkämatkaista ja elinkeinoelämän liikennettä, minkä vuoksi valtion väyläverkon yhteisrahoitteisuuden kynnys on hyvin korkea.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arvioinnin perusteella merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurten kaupunkiseutujen ratahankkeista. On täysin perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on jatkossakin vähintään 30 %, jonka pohjalle MAL-seutujen pitkäjänteiset suunnitelmat on laadittu. Valtion rahoitusosuutta ei pidä kesken toteutuksen muuttaa vaan rahoitustaso turvata seuraavalle 12 vuodelle.

MAL-sopimuksen hankkeisiin tulisi olla oma budjetti erillään valtion väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta. Tietopohjan kehittämisessä on tärkeää huomioida MAL-kaupunkiseutujen kasvu ja pitkäjänteinen suunnitelmallisuus kehittämisessä. Etenkin Tampereen kaupunkiseudulla liikenneverkon kehittäminen on ollut pitkäjänteistä ja suunnitelmallista ja parantanut päätöksentekokykyä merkittävässä investoinneissa.

Traficomien kansallinen kaupunkiraideliikenteen hankearviointiohje ei palvele kaupunkiseutujen erityispiirteitä, vaan sitä tulisi kehittää. Kaupunkiraideliikenteen arviointiin on jatkossa tarpeen laatia erilliset yksikköarvo-ohjeet kansallisista ohjeista, jotka tunnistavat paremmin kaupunkiseudulliset ominaisuudet.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että ”Liikenteen osalta MAL-sopimuksissa käsitellään mm. liikennejärjestelmän edellyttämää maankäyttöä, joukkoliikenteen jne.” Liikenne on maankäytöstä aiheutuvaa tarvetta, minkä vuoksi lause pitäisi muotoilla toisin päin, eli MAL-sopimuksissa käsitellään kestävän yhdyskuntarakenteen edellyttämää liikennejärjestelmää.

Suunnitelmaluonnoksessa kysymyksiä herättää kirjaus, jossa esitetään selvitetäväksi uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti. Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että valtion väyläverkon perusväylänpidon rahoittaminen kuuluu valtiolle, ei kunnille.

Väyläverkon kehittäminen

Suurten kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden parantaminen ovat hyviä tavoitteita, jotka on tunnistettu Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa.

Väyläverkon kehittämisessä priorisointi TEN-T-ydinverkon pullonkauloihin on hyvä valinta. Tampereen kaupunkiseutu painottaa, että päärata on osa TEN-T-ydinverkkoa. Päärata on Suomen vilkkaimmin liikennöity ja henkilöliikenteen matkoissa mitattuna ruuhkaisin rata Suomessa. Pääradan häiriöalttius heijastuu koko maan rataverkkoon tavara- ja etenkin henkilöjunaliikenteessä aiheuttaen taloudellisia menetyksiä.

Pääradan merkittäviä peruskorjaus- ja kehittämistarpeita ei voida sivuuttaa. Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että pääradan (Helsinki–Tampere) peruskorjaus ja parantaminen on mainittu erikseen yksityiskohtaisella kirjauksella Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa. Esitetty keskiarvorahoitus 30 miljoonaa euroa per vuosi on kuitenkin täysin riittämätön panostus verrattuna Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032 ja hankearviointien myötä täsmentyneisiin kustannusarvioihin. Mikäli peruskorjaustarpeista ei huolehdi ajoissa riittävällä panostuksella, johtaa se entistä suurempiin ja kalliimpiin korjaustoimenpiteisiin myöhemmin sekä viivästyttää nopeasta ja sujuvasta yhteyksistä saatavia taloudellisia hyötyjä.

Digiradan rahoituksen turvaaminen on tärkeää, koska se mahdollistaa junaliikenteen tehostamisen ja ratakapasiteetin kasvattamisen etenkin kaksiraiteisilla rataosuuksilla. Kansallisessa Digiradan toteutuksessa on synergiaetuja ja kustannussäästömahdollisuuksia Tampereen kaupunkiseudun uusien junaliikenteen seisakkeiden ja asemien toteutuksessa. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että näiden synergiaetujen ja kustannussäästöjen saavuttaminen vaatii suunnitelmallista vuoropuhelua Väyläviraston, Digiratahankkeen ja kuntien kanssa. Vasta kaksi- tai useampiraiteisilla rataosuuksilla Digiradan ratakapasiteettiä hyödynnetään täysimääräisesti hyödynnettyä. Täten myös Tampereen kaupunkiseudulla on tarkasteltava rataosuuksien lisäraidetarpeita pohjoisen, lännen ja etelän suuntiin suunnitelmallisesti Digiradan toteutuksen yhteydessä.

Valtion varautuminen raidereformiin ja sen vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen on olennaista. Vuorovaikutteinen suunnittelu ja vuoropuhelu kuntien ja valtion välillä on tarpeen raidereformin ja sen edellyttämien infratoimenpiteiden yhteensovittamisessa. Valtio ei voi yksin päättää infratoimenpiteitä, mikäli olettaa kuntien osallistuvan myös kustannuksiin. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainittu raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän laadinnassa on tärkeää huomioida vuoropuhelu radanvarsikuntien kanssa, samoin keskeiset raideliikenteen solmukohdat, kuten Tampereen kaupunkiseutu.

Junaliikenteen asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvien mallien selvittämisessä tulee huomioida kuntien, matkustajien ja matkaketjujen tarpeet.

Valtio tunnistaa kävelyn ja pyöräliikenteen verkkojen kehittämisen tarpeet Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa, mutta valtion rahoitus ja toimenpiteet jäävät hyvin laihoiksi. Tampereen kaupunkiseudulla on pitkäjänteiset suunnitelmat seudullisen pyöräliikenteen verkoston kehittämiseksi ja vaikuttavia tuloksia yhteisrahoituksesta valtion kanssa. Pyöräliikenteen verkon valtionrahoitus tulisi palauttaa osaksi MAL-sopimusmenettelyä.

Ostoliikenne

Orpon hallitusohjelman mukaisesti Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Hallitusohjelmassa mainittu julkisen kalustoyhtiön perustaminen julkisesti tuetulle ostoliikenteelle on askel oikeaan suuntaan, kunhan vuoropuhelu ja yhteistyö etenkin MAL-kaupunkiseutujen kanssa jatkuu. Traficomien tuoreen raportin mukaan nykytasoinen ostoliikennerahoitus on riittämätön uudistuksen toteuttamiseen. Liikenne 12 -suunnitelmassa tuleekin varautua raidereformin toteuttamiseen nykyistä ostoliikennettä huomattavasti suuremmalla valtion rahoituksella.

Kuten Liikenne 12 -suunnitelmassa on tunnistettu, on tarpeen muodostaa pitkän aikavälin rahoitusnäkökulma kotimaan raideliikenteen ratakapasiteetin ja investointien lisäämiseksi henkilöjunaliikenteen palveluissa ja sitä mahdollistavassa infrassa. Pitkän aikavälin näkymässä on tärkeää huomioida MAL-kaupunkiseutujen, kuten Tampereen kaupunkiseudun, voimakas kasvu. Kasvatavat MAL-kaupunkiseudut vaativat investointeja uusiin seisakkeisiin ja asemiin sekä raideinfraan, jotta kustannustehokas ja toimiva ostoliikennekokonaisuus mahdollistetaan Suomessa. Tampereen kaupunkiseudulla korostuvat seisakkeiden lisäksi lisäraidetarpeet etelän, lännen ja pohjoisen suuntiin.

Lentoliikenne

Tampereen kaupunkiseutu tunnistaa, että Suomen lentoliikenne on joutunut murrokseen Venäjän vuoden 2022 hyökkäyksen myötä. Suomen sijaintiin liittyvä kilpailuetu Euroopan ja Aasian välillä on menetetty lentoliikenteessä. Tampereen kaupunkiseutu tunnistaa, että Suomen Nato-jäsenyys lisää kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa ja etenkin Tampere-Pirkkalan lentoasemalla. Suunnitelmaluonnos tunnistaa tarpeen lentoasemaverkoston kokonaisuuden tarkastelulle, johon Tampereen kaupunkiseutu yhtyy.

Suunnitelmaluonnos ei kuitenkaan tunnista monitoimilentoasemia erikseen. Tampere-Pirkkala lentoasema on monipuolinen asema, jolla on tärkeä rooli matkustajaliikenteessä, maanpuolustuksessa ja koulutustoiminnassa. Kansallisessa lentoasemaverkostotarkastelussa tulee huomioida matkustajaliikenteen lisäksi maanpuolustukselliset, elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja matkailun ulottuvuudet alueet osallistaen.

Liikenteen verotus ja yhteisrahoituksen periaatteet

Tieliikenteen verotuspohja on suuressa murroksessa ajoneuvoliikenteen sähköistymisen myötä. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa valtiota tarkastelemaan liikenteen verotusta kokonaisvaltaisesti huomioiden suurten kaupunkiseutujen tarpeet. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että joukkoliikenteen arvonlisäveron korotus oli epäedullinen päätös suurten kaupunkiseutujen sekä valtion itsensä kannalta.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos jatkaa edellisen Liikenne 12 -suunnitelman mukaista yhteisrahoituksen periaatteita mukaan lukien ns. hyötyjä maksaa -periaatetta. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että hyötyjä maksaa -periaate rasittaa kohtuuttomasti suuria kaupunkiseutuja. Tampereen kaupunkiseutu sijoittuu valtion väyläverkon pääväylien solmukohtaan, jolloin pitkämatkaisen liikenteen osuus on erittäin suuri maantie- ja rataverkolla.

3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Tampereen kaupunkiseudun toteaa, ettei suunnitelmaluonnoksen rahoitusohjelma tue liikennejärjestelmän pitkäjänteisyyttä tai jatkuvuutta. Esitetyllä runsaalla 2 miljardin rahoituskehyksellä ei voida mitenkään saavuttaa tyydyttävää lopputulosta perusväylänpidon, kehittämisinvestointien, joukkoliikenteen rahoituksen ja muiden tarpeiden osalta. Väyläverkon korjausvelan vähentämiseen osoitettu rahoitusosuus on kohtuullinen, huomioon ottaen Suomen taloudellinen kantokyky. Väyläverkon korjausvelan vähentämisessä on erityisen tärkeää kohdentaa korjausvelan vähentäminen valtion ja elinkeinoelämän kannalta kriittiseen liikenneinfrastruktuuriin, kuten Suomen pääraataan välillä Tampere–Helsinki, jossa korjausvelka on jo kasvanut vuosikymmeniä.

Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta vähennetään Liikenne 12 -suunnitelman luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa Suomen ja suurten kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa ja sen tulee olla suunnitelmallista. Valtion ja kaupunkien sovituisissa kustannusjakoperiaatteissa tulee pysyä.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa suurten kaupunkiseutujen MAL-sopimuksia varten ei ole kirjattu minkäänlaisia rahoitusvarauksia vuodesta 2030 eteenpäin. Valtion ja kaupunkien MAL-sopimusten hankkeisiin tulisi olla oma budjettinsa erillään valtion väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta, jotta MAL-sopimuksissa tavoiteltava pitkäjänteisyys toteutuisi. Tampereen kaupunkiseudulla suunnitellaan pitkäjänteisesti raitiotien, lähijunaliikenteen ja maankäytön ja asumisen kehittämistä vuosikymmeniksi eteenpäin. Raitiotien 30 % valtionavustus samoin kuin lähijunaseisakkeiden tai -asemien 50 %:n 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. Tampereen kaupunkiseudun alueella on merkittävä potentiaali lähijunaliikenteen kehittämisessä jo nykytilassa raitiotien laajentumisesta huolimatta. Tampereen kaupunkiseudulla on vahva tahtotila ja selkeät tavoitteet seudullisen lähijunaliikenteen kehittämiseen.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa tunnistetaan, että kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä sekä pyöräliikenteellä on merkittävä potentiaali. Kuitenkin valtion rahoitus kestävään liikkumiseen jää todella vaisuksi. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen varatun

valtionavustuksen rahoitusosuus on vuosittain vain 2,7 miljoonaa euroa vuosina 2026–2028, mikä on tyystin riittämätön kestävä liikunnan edistämiseksi. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa on esitetty vasta vuodesta 2029 lähtien kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen määräraha- ja korotusta.

Tampereen kaupunkiseutu on määritelty EU:n TEN-T ydinverkon kaupunkisolmukohtaksi uudessa TEN-T asetuksessa. Uusi asetus velvoittaa laadittavaksi kaupunkiseudullinen kestävä liikunnan suunnitelman (SUMP). Lisäksi uusi asetus velvoittaa Tampereen kaupunkiseutua raportoimaan keskeisiä kestävä liikunnan tietoja määräajoin EU:lle. Täten on perusteltua, että MAL-sopimuksissa tulisi myöntää rahoitusta myös näihin uusiin kansallisiin EU:n velvoitteisiin.

4. Mieliapiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvuhuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa niitä, kuten suunnitelmaluonnoksen ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävä liikunnan edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakauman 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.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen ympäristöarvioinnin perusteella mahdollisuudet kulkea työmatka jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä ovat heikentyneet 2000-luvulla kaikilla kaupunkiseuduilla. Tästä huolimatta Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet kestävä liikunnan edistämiseksi jäävät ohuen laihoiksi.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen vertailuvaihtoehdon vaikutusten arvioinnin perusteella Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusta tulisi kohdistaa enemmän kaupunkiseutujen raidehankkeisiin, kuten raitiotiehin ja henkilöjunaliikennettä parantaviin kehittämishankkeisiin, jotta koko maan taloudellisen kasvun edellytykset parantuisivat. Vaikutusten arvioinnissa korostuvat kaupunkiseutujen sisäistä saavutettavuutta parantavina hankkeina mm. Tampereen raitiotien Partola–Niihama-yhteys ja Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenne sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke. Edellä mainitut hankkeet ovat loistavia esimerkkejä valtion osallistumisesta koko maan taloudellista kasvua luoviin hankkeisiin suurilla kaupunkiseuduilla. Tampereen kaupunkiseutu muistuttaa, että Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kaupunkiseutujen saavutettavuutta parantavien hankkeiden mahdollisuuden kasvattaa myös valtion ansiotulo-, kiinteistövero- ja yhteisöverotuloja, ja siten vahvistavan julkista taloutta.

5. Muut huomiot?

Tampereen kaupunkiseutu on Suomen pääväylien keskeisin solmukohtia, toiseksi suurin kaupunkiseutu sekä laaja työmarkkina-alue aina pääkaupunkiseudulle asti. Tampereen kaupunkiseudun asema pääradan sekä valtateiden 3, 9 ja 12 solmukohtassa on tehnyt kaupunkiseudusta taloudellisesti kasvavan ja vetovoimaisen alueen. Kyseisiin valtavyyliin kohdistuu kasvusta johtuvia merkittäviä yhdyskuntarakenteellisia ja elinkeinoelämän kehityksestä johtuvia kehitystarpeita.

Tampereelta on raiteet jokaiseen pääilmansuuntaan, mutta uutta raidekapasiteettia tarvitaan Seinäjoen, Porin ja etenkin Helsingin suuntaan. Ainoastaan idän suuntaan on ratakapasiteettia kohtuullisesti saatavana. Erityisesti Seinäjoen suunnalta satamiin kulkevan tavaraliikenteen vaihtoehtoisena kuljetusreitinä ja huoltovarmuuden turvaamiseksi kaikissa olosuhteissa, toteutetaan kansainvälisten sitoumuksien kannalta tärkeä PPH (Pori–Parkano–Haapamäki) -ratayhteys.

Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke kasvattaa olennaisesti Tampereen henkilöratapihan laiturikapasiteettia, mikä on ollut keskeisimpiä edellytyksiä sekä seudun lähijunaliikenteen että kaukojunaliikenteen lisäämiseksi. Mittavan investointihankkeen toteutuksen varmistuttua lähijunaliikenteen kehittäminen Tampereen kaupunkiseudulla varmistaa myös Tampereen henkilöratapihan investoinnin täysimääräisen hyödyntämisen.

Liikenneverkon korjausvelan vähentämisessä ja verkon kehittämisessä tulee huomioida entistä paremmin liikennevolyymit, jotka ovat erityisen suuret Tampereen kaupunkiseudulla.

Tampereen kaupunkiseudun keskeisimmät suunnittelu- ja investointiohjelmat on kirjattu hyväksytyyn Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimukseen vuosille 2024–2027. Ne ovat seuraavat:

- Valtatie 9 Tampereelta Oriveden suuntaan on maan ruuhkaisin kaksikaistatie, jonka kehittämisen toteutus tulee käynnistää viipymättä.
- Pääradan kehittäminen: suunnittelussa huomioidaan Tampereen seudun lähijunaliikenteen tarpeet, mm. Lielähti-Lakiala suunnittelua jatketaan.
- Tampere-Pori/Rauma-radon kehittäminen: suunnittelua jatketaan Lielähti-Nokia YVA:n muodostamilla 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 12 ja 3 kehittäminen seudun alueella: suunnittelua jatketaan liikenneturvallisuuden, saavutettavuuden sekä seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittämiseksi.
- Vt 12 ja Kt 65 suunnittelua Tampereen Hiedanrannan kohdalla eli Vaitinaron liittymässä 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 Nokiolla toteutetaan.

Tampereen kaupunkiseudun kunnat, Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Ylöjärvi ja Vesilahti, yhtyvät kaupunkiseudun lausuntoon. Kaupunkiseudun lausuntoa tukevan oman lausunnon ovat antaneet Tampereen ja Kangasalan kaupungit.

Tampereella 28.2.2025, hyväksytty seutuhallituksessa 25.2.2025



Päivi Nurminen
Seutujohtaja

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Lisätiedot:

Eero Kauppinen
Liikennejärjestelmäpäällikkö, Tampereen kaupunkiseutu