

Eriävä mielipide

Tampereen kaupunginvaltuusto 17.8.2020 § 97 Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL4) -sopimus 2020-2023

Lähtökohtaisesti on hyvä asia, että maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä sekä yhdyskuntarakenteen toteuttamisesta tehdään alueen kuntien sekä valtion kesken sopimus.

Valtuuston mahdollisuus vaikuttaa sopimukseen

Kuten valtuustossa todettiin, MAL4 -sopimusta ei ole aikaisemmin käsitelty valtuustossa. On huonoa hallintoa se, että valtuuston toimivaltaan kuuluva asia tuodaan ainoassa käsittelyssä hyväksyttäväksi sellaisessa muodossa, ettei valtuuston tosiasiallisesti haluta tekevän siihen muutoksia. Huomattava osa valtuutetuista sai asiankokonaisuuden eteensä täysin uutena asiana.

Sekä valtuustossa että myös julkisuudessa on esitetty huomattavasti kunnianhimoisempia painotuksia vastuullisimmista linjauksista alueen kehittämiseksi. Samansuuntaisia ajatuksia on esittänyt myös liikenne- ja viestintäministeri (Aamulehti 14.7.2020).

Todennäköisesti valtuuston viesti, pormestarikoalition valtuutettujen julkisuudessa esitetyt linjaukset, liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakan Aamulehdessä 14.7.2020 ilmoittama tahtotila sekä myös Lauri Lylyn pormestariohjelman valtuustososopimuksen kaltaiset linjaukset lähijunasta sekä Tampere-Pietari junayhteydestä olisivat palautuksen jälkeen tulleet paremmin huomioitua sopimuksessa.

Oli valitettavaa, ettei valtuuston enemmistö halunnut palauttaa asiaa uudelleen valmisteluun.

Ihmettelin, miksi eräät valtuutetut eivät halunneetkaan senkaltaista sopimusta, mitä he julkisuudessa ovat mainostaneet. Toivoin, etteivät julkisuudessa esitetyt vastuulliset linjaukset tällä kertaa olleet pelkkiä vaalipuheita.

Aiesopimus ilman sitoumuksia

MAL4 -sopimus on siirtynyt lähemmäksi aiesopimusta. Yleisellä tasolla olevien lupauksien, aikomuksien ja tavoitetilojen kirjaamisen sijaan pitäisi isojen hankkeiden osalta olla selkeät sitoumukset. Julkisen sektorin luottamuksensuojaa inflatoituu tämänkaltaisella menettelyllä.

Ongelma on erityisesti uusien alueiden kehittämisen osalta. On vaikea uskoa, että kaupungit ja kunnat sekä yksityiset toimijat olisivat valmiita satojen miljoonien investointeihin asemaseuduille, mikäli valtio ei omalta osaltaan olisi valmis sopimaan edes olemassa olevan infran käyttämisestä.

Valtion ainoa lähijuniin liittyvä lupaus, muutaman seisakkeen lisäksi, liittyi siihen, että lähijunapilotti lopetetaan vuoden 2020 lopussa.

Huomioiden asian merkittävyyden, jo tehdyt selvitykset ja myös pormestarikoalition valtuutettujen julkisesti esitetyt näkemykset sekä ministeri Timo Harakan 14.7.2020 esittämät linjaukset nyt

käsiteltävässä MAL4 -sopimuksessa olisi pitänyt olla sopijaosapuolia sitovia ratkaisuja lähijunan toteuttamiseksi.

Valtuustosta käsin on vaikea arvioida oliko syynä kaupungin viranhaltijat, valtion halu välttää taloudellisia sitoumuksia, epäily ratikkahankkeen uskottavuudesta vertailutilanteessa lähijunaan vai jokin epäselvyys valtuuston linjauksista.

Tesoman seisake

On hyvä, että valtion sitoumuksella Tesoman seisakkeen toteuttamiseksi tosiasiallisesti ohitetaan Tampereen kaupunginvaltuustossa 18.12.2017 § 343 hyväksytyn myös Tesoman rautatiekorttelia koskevan asemakaavan nro 8527 linjaus seisakkeen rakentamisesta vasta 2030-luvulla.

Valitettavasti Tesoman seisaketta koskeva asemakaavoitus hyväksyttiin ajankohtana, jolloin ei ollut vaalien luomaa vastuullisuus -painetta.

Mahdollisesti Tesoman seisake olisi toteutunut erään kaupallisen liikkeen hankkeena tai maksimissaan noin 60 000 euron julkisella kustannuksella jo vuonna 2018 mikäli esittämäni toivomusponsi olisi hyväksytty ja toteutettu.

OTE KV 18.12.2017 § 343 PÖYTÄKIRJASTA:

Aarne Raevara teki seuraavan toivomusponsiehdotuksen:

Hankkeen viitesuunnitelman vaiheen I toteutuksen aikataulussa on huomioitava Lauri Lylyn pormestariohjelman sekä Tampereen strategian 2030 linjaus lähijunaliikenteen kehittämisestä. Tesoman lähijunaseisake otetaan käyttöön nopealla aikataululla. Tesoman seisake voi aluksi olla tilapäinen.

Raevaran toivomusponsiehdotus raukesi kannatuksen puuttuessa.

Koska seudullinen lähijuna Tampereen kaupunkiseudulla kulkee Tampereen kannaksen kautta, valtion lähijunapilotti Nokialta Tampereelle käytännössä kumosi ne kaikki väitteet, miksi Tesomalle ei kannattaisi välittömästi rakentaa lähijunaseisaketta. Vaikka seisake ei valmistu pilottihankkeen aikana, se pitää toteuttaa.

Ratikan toisen vaiheen epäselvyydet

Ratikan toisen vaiheen osalta valtion ilmoitus lisätä alkuperäisen kustannusarvion 30 prosentin 14.9 miljoonaa 10 miljoonalla tarkoittaa sitä, että ensimmäisen vaiheen yhteydessä Tampereen kaupunginvaltuustolle esitetyt kustannukset ovat virheellisiä. Kuinka paljon virheellisiä jää epäselväksi, koska sopimuksessa ei ole mainintaa 30 prosentin osuudesta?

Ratikan toisen vaiheen osalta olisi tärkeä huomioida valtuuston jo tekemät päätökset ja niiden taloudelliset rajaukset. Nyt esitetyillä luvuilla valtuuston hankkeelle asettamat ehdot eivät enää täyty.

Kestävän kehityksen vastaisuus

On kestävän kehityksen vastaista mikäli selkeästi pienemmillä kustannuksilla olemassa olevaa infraa hyötykäyttävä ja nopeasti toteutettavissa oleva, myös seudullinen joukkoliikenteen muoto eli lähijuna on neuvotteluissa joutunut näin alisteiseen asemaan hyvin kiistanalaisen, täysin uuden infran eli raitiotien kanssa. Raitiotie palvelee noin 10 prosenttia yhden kunnan pinta-alasta.

Yhtiömallisten hankkeiden edistäminen

Pääkaupunkiseudun Länsimetron kokemuksista voi todeta sen, että Helsingin ja Espoon kokonaan omistaman Länsimetro yhtiön satojen miljoonien menojen ylityksiä ei voitu kertoa valtuutetuille liikesalaisuuteen vedoten.

Länsimetron valtuustossa hyväksytyn kustannustason satojen miljoonien ylitykset tulivat kyseisten kaupunkien valtuutetuille yllätyksenä. Toivoin, että kyseisen hankkeen opetus olisi riittänyt myös valtiolle sekä Tampereelle. Helsingille ja Espoolle se riitti. Seuraavaksi pääkaupunkiseudulla toteutettava Raide- Jokeri -nimisen raitiotien rakennuttaja on Helsingin liikelaitos.

Etenkin tilanteessa, jossa Vaasan hallinto-oikeus on 13.12.2019 linjannut, ettei Näsijärven täyttö ole vesilain mukaan mahdollista, hankkeen eteenpäin ajamisesta maksajilla, tässä tapauksessa tamperelaisilla, pitää olla oikeus tietää, vaikuttaa ja valvoa ympäristön tilaa, rahojen käyttöä ja rakentamista. Esitetyllä yhtiömallilla se ei onnistu.

Hallinto-oikeuden lainvoimaistuneen päätöksen ohittaminen

Valtio on siis myöntämässä rahoitusta hankkeelle, jonka toteuttamisen kannalta välttämätön vesilupa on lainvoimaistuneella päätöksellä kumottu Vaasan hallinto-oikeudessa 13.12.2019. Se, ettei Tampereen kaupunki valittanut päätöksestä vaan teki käytännössä toisen samankaltaisen päätöksen, ei muuta itse asetelmaa.

Vallan kolmijako-opin mukaisesti ei oikeusvaltiossa ole mahdollista sopimuksella ohittaa hallinto-oikeuden lainvoimaistunutta päätöstä.

Tampereella 17.8.2020

Aarne Raevaara
kaupunginvaltuutettu