

Tampereen kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032

Yleistä

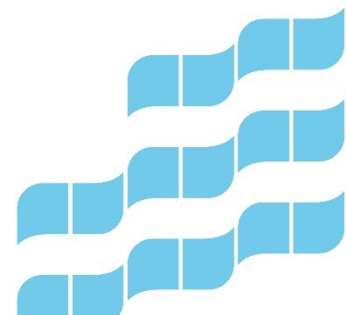
Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2025–2032 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Kyseessä on tammikuussa 2022 julkaistun ensimmäisen investointiohjelman kolmas päivitys. Investointiohjelmien seurantajaksolla, Liikenne 12- selonteon jälkeen uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätöksiä on tehty yhteensä 476 miljoonan euron verran (edellisessä investointisuunnitelmassa 226 milj. euroa). Uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätökset ovat kohdistuneet sekä väyläverkon investointiohjelmassa esitettyihin hankkeisiin (korit 1A ja 1B) että muihin hankkeisiin.

Kustannustason nousun, käynnissä olevien hankkeiden rahoituspäätösten tarkistamisen, uusien hankkeiden toteutuspäätösten ja suunnittelussa olevien hankkeiden kustannusten nousun takia edellisessä investointiohjelmassa 2025–2032 esitettyjen maantieverkon kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset ovat nousseet noin 33 milj. euroa yli maantieverkon kehittämisen talouskehyksen (1 249 milj. euroa). Tämän seurauksena investointiohjelmassa ei esitetä uusia maantieverkon kehittämishankkeita.

Perusväylänpidon parantamishankkeiden talouskehys on 320 milj. euroa. Investointiohjelmassa sitomattomasta perusväylänpidon parantamishankkeiden rahoituksesta noin 162 milj. euroa kohdistetaan nimettyihin parantamishankkeisiin vuosille 2025–2032. Loput noin 158 milj. euroa kohdistetaan myöhemmin mm. liikenneturvallisuutta, matkojen toimivuutta, kävelyä ja pyöräilyä sekä liityntäpysäköintiä edistäviin kohteisiin.

CEF-ohjelmakauden rahoituksen alkupainotteisuuden vuoksi, useat potentiaaliset tukihankkeet on priorisoitu ja siten jo siirretty toteutukseen. Alustavan arvion mukaan investointiohjelma sisältää vielä kuusi ratahanketta ja kolme vesiväylähanketta, joiden suunnitteluun ja/tai toteutukseen olisi mahdollista hakea CEF-rahoitusta. Lisäksi on mahdollista hakea tukea hankkeille osana sotilaallisen liikkuvuuden haku (edellyttää puolustusvoimien puolta).

Investointiohjelman hankkeiden toteutusjärjestykseen otetaan kantaa prioriteettiluokilla. Prioriteettiluokkien määrä on kasvanut edellisen suunnitelman kahdesta kolmeen. Vaikutuksiltaan parhaat toteutusvalmiit hankkeet ovat prioriteettiluokkaa 1. Muut (prioriteettiluokkaan 1 kuulumattomat) toteutusvalmiit ja lähes toteutumiskykyiset (esim. tie- tai ratasuunnitelma valmistumassa) hankkeet ovat prioriteettiluokassa 2. Vielä suunnittelua vaativat hankkeet ovat prioriteettiluokassa 3.



Pirkanmaan ja Tampereen seudun kannalta merkittävin rahoituspäätös on ollut Tampereen henkilöratapihan toteuttaminen, mikä sisältyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen. Tampereen henkilöratapihan kokonaiskustannusarvio on 218 miljoonaa euroa, josta valtion osuus on 163 miljoonaa euroa. Valtatien 9 parantaminen välillä Alasjärvi – Käpykangas ei ole toistaiseksi saanut rahoitusta. Valtatien 9 parantaminen on prioriteettiluokassa 1 eli sen suunnitteluvalmius ja vaikuttavuus on hyvä.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Investointiohjelma on tarkoitus päivittää seuraavan kerran Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen jälkeen keväällä 2025.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta lausuntopyynnössä annettujen kysymysten kautta.

Tampereen kaupunki kiittää mahdollisuudesta saada lausua tästä liikenneverkon kehittämisen kannalta erittäin merkittävästä suunnitelmasta. Tampereen kaupunki on erittäin tyytyväinen Tampereen henkilöratapihan toteutuksen saamaan rahoitukseen. Tampereen kaupunki esittää kuitenkin vakavan huolensa ja tyytymättömyytensä investointiohjelman toimeenpanon muuhun hitauteen, mikä heijastuu koko Suomen kilpailukykyyn ja suunnitelman vaikuttavuuteen. Tampereen kaupunki pitää sinänsä investointisuunnitelmaa annetun liian tiukan budjettiraamin sisällä onnistuneena ja siinä on laaja kokonaisuus huomioon ottaen onnistuttu hyvin tunnistamaan Tampereen kaupunkiseudun lähiaikojen keskeiset hankkeet. Näitä ovat erityisesti Helsinki – Tampere radan peruskorjaushanke, lähijunaliikenteen kehittämis- ja kapasiteettiselvitykset ja niihen liittyvät raideosuuksien kehittämistarpeet, Tampereen ratikan kehittäminen, vt 9 Alasjärvi-Käpykangas tieosuuden parantaminen, vt 12 ja kt 65 liikennejärjestelyiden rakentaminen Hiedanrannan kohdalla sekä pidemmällä ajanjaksolla edistettävät rata- ja maantieverkon hankkeet. Tampereen kaupunki viittaa lausunnon sisällön yksityiskohtien osalta pitkälti aikaisemmin antamiinsa lausuntoihin investointiohjelmista.

Tampereen kaupunki korostaa edelleen, että investointiohjelman ja siihen kytköksissä olevien MAL-sopimusten tulee myös mahdollistaa enemmän kestäväää liikennettä ja yhdyskuntarakennetta tukevia ratkaisuja, kuten esimerkiksi lähijunaliikenteen seisakeratkaisuja sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista.

Tampereen kaupungin näkemykset annettuihin kysymyksiin ovat seuraavat:

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

Toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi vuosien 2022-23 aikana. Taustalla on ennen kaikkea Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tuodaan esiin Venäjän suunnan rautatieliikenteen määrän romahdus ja muutokset kuljetusvirtoihin Suomessa. Polttoaineiden



ja raaka-aineiden jyrkkä hinnannousu kasvattaa väylähankkeiden kustannuksia, mikä näkyy myös investointiohjelman hankkeiden kustannusarvioissa. Investointiohjelman talouskehys on nykyisissä olosuhteissa riittämätön ja varsinkin maanteiden korjausvelka kasvaa edelleen. Nykyisellä rahoitustasolla ei päästä lähellekään pääväylien ja TEN-T verkon parantamistarvetasoa. Vuosien 2025–2032 investointiohjelman talouskehyksessä rahoituksen painopiste on edelliseen investointisuunnitelmaan verrattuna siirtynyt jonkin verran maantieverkon kehittämisen suuntaan.

Keskeytetyistä kehittämishankkeista vapautuvaa rahoitusta tulisi siirtää vaikutuksiltaan merkittävimpien hankkeiden nopeaan toteuttamiseen. Tehtyjen vaikutusarviointien mukaan Länsi-Suomen investointihankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on kaikkein suurin.

Tampereen kaupunkiseudun tärkein hanke Tampere-Orivesi (Alasjärvi-Käpykangas) on investointisuunnitelmassa todettu hyvin valtakunnalliseksi hankkeeksi. Vaikka se on kaupunkiseutuhanke, vain noin puolet hyödyistä kohdistuu hankkeen sijaintimaakuntaan. Hyödyt leviävät laajalle alueelle Etelä- ja Keski-Suomeen. Investointisuunnitelmassa on lisäksi todettu, että vt 9 Tampere – Orivesi hanke aikaansaa laaja-alaisimmat hyödyt alueiden väliseen saavutettavuuteen.

Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman tavoitteisiin vastaamisen sekä perustelujen osalta viittaamme syyskuussa 2021 antamaamme lausuntoon vuosien 2022–2029 investointiohjelmasta.

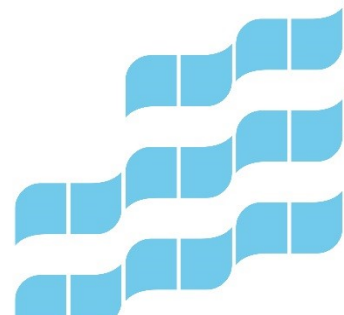
Aikaisemmassa lausunnossa nostimme esiin mm. käytetyn liikennemäärien kasvun perusennusteen kriittisen arvioinnin, kun tavoitellaan kestäväää liikennejärjestelmää. Virallisten perusennusteiden mukainen liikennemäärien kasvu kuvaa lähinnä mitoitustilannetta, johon on syytä varautua, mutta sitä ei pidä tavoitella.

Hankkeiden yhteismitallinen arviointi on vaikeaa ja usein perinteiset tiehankkeet nousevat helposti esiin, koska niiden arviointiin on vuosien aikana hioutuneet selkeät menetelmät. Kestävyysteemaan liittyvien hankkeiden vaikutusten arviointimenettelyä tulee edelleen kehittää.

Liikenne 12 suunnitelman tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus) mukainen priorisointi nostaa Tampereen kaupungin mielestä isojen kaupunkiseutujen hankkeet keskiöön. Koska suuri osa liikennesuoritteesta syntyy juuri suurien kaupunkiseutujen alueella, on vaikuttavuus kestävyystavoitteiden toteuttamiseen erityisen suuri.

Investointiohjelmassa on todettu, että suurimmilla kaupunkiseuduilla liikennemäärät ja toimivuusongelmat kasvavat investointiohjelman hankkeista huolimatta, mikä heikentää saavutettavuutta. Tampereen kaupunkiseudulla erityisen haastavia kohteita ovat vt 12 / kt 65 Hiedanrannan kohdalla sekä vt 3 Lempäälän ja Pirkkalan välillä.

Investointiohjelman hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyötyjen asukaslukuun suhteutetun maakunnittaisen kohdentumisen (investointiohjelman s. 31) osalta Pirkanmaa jää selkeästi Keski-Suomen sekä eteläisten ja läntisten maakuntien taakse. Liikennemäärät ovat kuitenkin Pirkanmaalla suuret.



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

Investointiohjelma on käytettävissä olevan rahoitustason huomioiden Tampereen kaupungin kannalta hyvin laadittu. Hankearviointia tulisi kuitenkin kehittää siten, että nykyisillä arviointimenetelmillä heikosti esiin nousevat kestävät liikennehankkeet nousisivat paremmin esiin. Hankkeiden epävarmuus tavoitteiden toteutumisessa tulee huomioida ja niiden vaikutus priorisoinnissa tulisi näkyä konkreettisesti.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Tampereen kaupunki on säännöllisen vuoropuhelun myötä ollut hyvin tietoinen investointiohjelman päivittämisen tilanteesta. Prosessi on perusteltu ja looginen ja vaikutustenarviointia kehitetään jatkuvana prosessina. Tampereen kaupunki on pääosin tyytyväinen investointiohjelman laatimisen prosessiin, sen päivittämiseen ja seurantaan. Suurin ongelma on rahoituksen niukkuus, joka ei mahdollista tehokkaimpien hankkeiden nopeaa toteutusta.

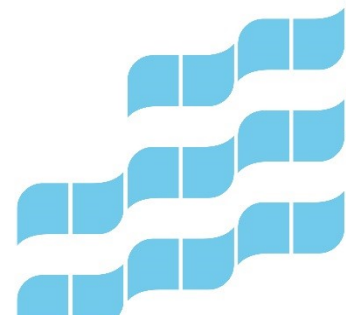
Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelussa tulee painottaa vaikuttavuudeltaan merkittävimpien hankkeiden suunnittelua. Kuten aiemmin on jo todettu niin Länsi-Suomen investointihankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on kaikkein suurin. Tehtyjen arviointien mukaisesti erityisesti Helsingin ja Tampereen seutujen hankkeet tukevat talouskasvun edellytyksiä vahvistamalla niiden työmarkkina-alueita. Tampereen kaupungin kannalta tällaisia hankkeita ovat vt12/ kt 65 parantaminen Hiedanrannan kohdalla sekä vt 12 Alasjärven ja Kangasalan välillä, rataverkon kehittäminen (mm. lisäraiteet Tampereelta länteen) ja valtatie 3 kehittäminen Lempäälän ja Pirkkalan välillä.

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Tampereen kaupunki on huolissaan kehittämishankkeiden kehityksiin kohdistuvista varsin suurista pienennyksistä vuosien 2024–2027 osalta. Rahoitus kuitenkin täydentyy hallituksen määräaikaisen investointiohjelman osalta ja tämän tulisi vähentää uhkaa siirtää uusien kehittämishankkeiden aloittamista usealla vuodella. On kuitenkin todennäköistä, että ohjelman vaikutukset toteutuvat myöhemmin kuin on arvioitu eivätkä ne toteudu täysimääräisinä. Ristiriita investointiohjelman ja sen toteutuksen välillä aiheuttaa pitkittyessään riskin sinänsä tärkeän ja tarkoituksenmukaisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) ja siihen liittyvän investointiohjelman merkityksen liudentumisesta liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden ja ennakoitavuuden työkaluna.

Tampereen kaupungin kannalta tärkein rahoitusta odottava hanke on valtatie 9 parantaminen välillä Alasjärvi – Käpykangas. Pikaista toteutusta perustelevat myös neutraalit kestävyysvaikutukset ja hyötyjen



kohdentuminen laajalle alueelle sekä tien turvallisuus- ja sujuvuuspuutteet. Hankkeesta tulisi tehdä rahoituspäätös mahdollisimman nopeasti tiesuunnitelman hyväksynnän jälkeen.

Hankkeeseen liittyy merkittävä kaupungin osallistuminen rahoitukseen etenkin eritasoliittymien osalta. Hankkeella on myös suuri merkitys Linnainmaan alueen kehittämiseen ja suunnitteilla olevan idän suunnan raitiotien jatkeen toteuttamiseen. Hankkeeseen kuuluvan Tasanteen eritasoliittymän avulla pystytään varmistamaan moottoritien rinnakkaistienä toimivan Aitolahdentien ja sitä risteävän raitiotien toimivuus, kun liikennettä saadaan siirrettyä moottoritielle. Tampereen kaupunki on käynnistänyt myös Nurmi-Sorila alueen yleiskaavan laatimisen tavoitteena lisätä merkittävästi maankäyttöä alueella.

Hallitusohjelman mukaan Suomi-radon eli nopean junayhteyden suunnittelu Tampereelta Helsinkiin keskeytetään. Lentorata-hanketta, eli Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkevaa uutta rataosuutta, viedään kuitenkin eteenpäin. Tampereen kaupunki korostaa nykyisen radan kapasiteetin parantamisen tärkeyttä muuttuneessa tilanteessa.

Tampereen kaupunki haluaa lisäksi nostaa esiin järjestelyratapihan siirron suunnittelun käynnistämisen. Nykyinen sijainti aiheuttaa haasteita niin ympäröivän maankäytön kehittämisen kuin ratapihan toiminnan laajentamisen suhteen.

MAL-kaupunkiseutuja koskevien kommenttien, mm. yhteisrahoituksen periaatteiden osalta, kuten myös rataverkon ja maantieverkon sekä kaupunkiseutujen hankkeiden osalta viittaamme vuoden 2021 syyskuussa antamaamme lausuntoon.

Tampereen kaupunki haluaa korostaa väyläverkon kehittämisessä EU – tukien (CEF-tuen haku TEN-T liikenneverkolle) haun tärkeyttä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Tukien tärkeyttä korostaa vielä väyläverkon investointitasojen leikkaus.

