

## **Tampereen kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022 – 2029**

### **Yleistä**

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2022-2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

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.

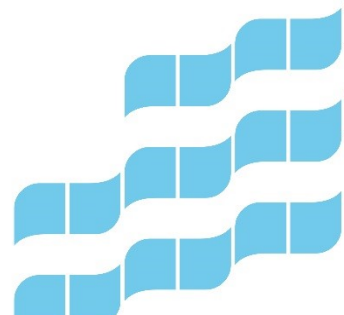
Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi. Lausuntokierroksella saatu palaute tullaan huomioimaan kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta lausuntopyynnössä annettujen kysymysten kautta.

Tampereen kaupunki kiittää mahdollisuudesta saada lausua tästä liikenneverkon kehittämisen kannalta erittäin merkittävästä suunnitelmasta. Tampereen kaupunki pitää suunnitelmaa onnistuneena ja siinä on laaja kokonaisuus huomioon ottaen onnistuttu hyvin tunnistamaan Tampereen kaupunkiseudun lähiaikojen keskeiset hankkeet. Näitä ovat erityisesti henkilöratapihan kehittäminen, Helsinki – Tampere radan peruskorjaushanke, lähijunaliikenteen kehittämiselvitys ja siihen liittyvät raideosuuksien kehittämistarpeet, Tampereen ratikan kehittäminen, vt 9 Alasjärvi-Käpykangas tieosuuden parantaminen, vt 12 ja kt 65 eritasoliittymän (Vaitinaro) rakentaminen sekä pitemmällä ajanjaksolla edistettävät rata- ja maantieverkon hankkeet.

Tampereen kaupungin näkemykset annettuihin kysymyksiin ovat seuraavat:

### **Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?**

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan investointiohjelman valmisteluperiaatteet on kuvattu selkeästi ja ymmärrettävästi. Investointisuunnitelman pohjana käytetyt suunnitelmat ovat perusteellisesti ja



kattavasti laadittuja. Investointiohjelman laadinnassa tehty suuri ja ansiokas työ, jota voidaan seuraavien suunnitelmien yhteydessä mm. saatujen lausuntojen pohjalta edelleen kehittää.

**Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Investointiohjelmassa on hankkeiden valinnassa ollut melko paljon painoa saavutettavuudella ja palvelutasopuutteiden poistamisella. Tampereen kaupungin mielestä tämä on perusteltavissa etenkin kuljetusten täsmällisyyden ja taloudellisen kestävyuden (tehokkuus, julkistalous ja taloudellinen kasvu) perusteella. Tampereen kaupunki korostaa hyvän saavutettavuuden tärkeyttä erityisesti suurten kaupunkiseutujen näkökulmasta. Myös liikenneturvallisuus on investointiohjelmassa tärkeä asia ja se nousee ohjelmassa myös melko hyvin esiin.

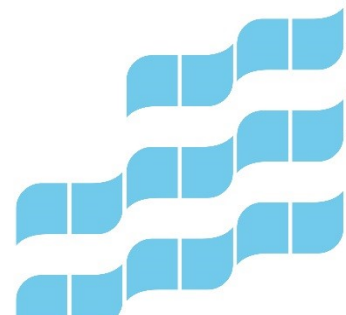
Investointiohjelmaa jatkossa päivitettäessä on tarpeen huomioida päästövähennystarpeet nykyistä voimakkaammin. Investointiohjelman ajattelumalli on melko perinteinen ja jatkossa kestävyystavoitteita tulisi korostaa nykyistä enemmän. Tässä merkittävä lähtökohta on riittävä väyläverkon kehittämisen rahoitustaso. Ehdotetulla rahoitustasolla toimenpiteet kohdistuvat pääosin välttämättömiin väyläverkon palvelutasotavoitteita parantaviin hankkeisiin. Rahoitustaso pitäisi saada sellaiseksi, että myös liikennejärjestelmää merkittävästi kestävämmäksi mahdollistavat toimenpiteet olisivat mahdollisia.

Investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden vaikutusten esittämistä suhteessa tavoitteisiin pitäisi kehittää visuaalisempaan suuntaan. Päästövähennystavoitteiden kannalta ristiriitaisten hankkeiden perustelut tulisi avata nykyistä paremmin. Esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantaminen ajosuunnat erottelemalla on tärkeä peruste, toisaalta hankkeilla voi olla välillisesti merkittäviä vaikutuksia kestävästä yhdiskunnan rakentamiseksi. Tällainen hanke on esimerkiksi vt 12 ja kt 65 eritasoliittymä (Vaitinara), mikä on edellytys Hiedanrannan uudenlaisen kestävä ja älykkään kaupunginosan rakentamiselle.

Myös käytetyn liikennemäärien kasvun perusennusteen kriittinen arviointi on jatkossa tärkeää, kun tavoitellaan kestävästä liikennejärjestelmästä. Virallisten perusennusteiden mukainen liikennemäärien kasvu kuvaa lähinnä mitoitustilannetta, johon on syytä varautua, mutta sitä ei pidä tavoitella. Hankkeiden arviointi ja priorisointi voitaisiin jatkossa tehdä tavoitteellisen liikenne-ennusteen pohjalta, jolloin huomioitaisiin vain kuljetusten sekä työmatka- ja asiointiliikenteen kannalta välttämättömän liikenteen kasvu.

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.



**Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette 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. Myös vaikutuksiltaan ristiriitaisten hankkeiden perusteluja ja esittämistapaa tulisi täsmentää. Hankkeiden epävarmuus tavoitteiden toteutumisessa tulee huomioida ja niiden vaikutus priorisoinnissa tulisi näkyä konkreettisesti.

**Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väyliä suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?**

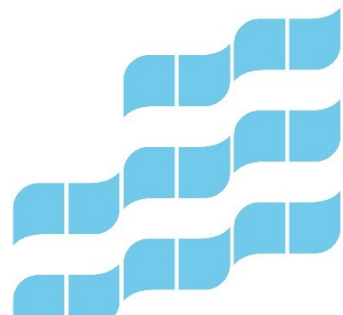
Tampereen kaupunki pitää yhteistyötä Väyläviraston, Traficom ja liikenneministeriön suuntaan jo nykyisellään melko hyvänä ja säännöllisenä. Seudullisessa liikennejärjestelmätöryhmässä on ollut jo pitkään kattava valtion edustus ja tiedonvälitys molempiin suuntiin on ollut hyvällä tasolla. Lisäksi muita tapaamisia on ollut säännöllisesti ajankohtaisiin suuriin hankkeisiin liittyen.

Alueellinen liikennejärjestelmätö tulisi kuitenkin huomioida entistä parempi investointiohjelman laatimisen prosessin eri vaiheissa ja prosesseja tulee kehittää entistä tiiviimmässä yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. Tampereen kaupunki on mielellään mukana arviointimenetelmien kehittämisessä.

**Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

MAL-kaupunkiseudut erityispiirteinen on investointiohjelmassa sinänsä huomioitu hyvin, mutta suurten kaupunkiseutujen merkittävä osuus liikennetuotoksesta tulisi hankkeiden rahoitusta ja vaikuttavuutta arvioitaessa korostua nykyistä enemmän. Suuret kaupunkiseudut ovat aikaisemmassa lausunnossaan Liikenne12-suunnitelmasta korostaneet seuraavien teemojen tärkeyttä:

- A) Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 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 kaupunkiseutujen suunnitteluun.*



*D) Kaupunkiseudut haluavat korostaa halukkuuttaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa ja liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa, missä suurilla kaupunkiseuduilla on paljon potentiaalia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa.*

Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että investointiohjelmassa mainitut yhteisrahoituksen periaatteet muodostetaan yhteistyössä MAL-kaupunkiseutujen kanssa mahdollisimman pikaisesti. Yhteisrahoitusmallia muodostettaessa tulee huomioida Liikenne12-suunnitelman käsittelyn yhteydessä eduskunnan sekä liikenne- ja viestintävaliokunnan antamat evästyksiset yhteisrahoitusmallin kehittämiseksi. Yhteisrahoitusmallin käyttö edellyttää mm. tapauskohtaista neuvottelumenettelyä ja sillä ei muuteta liikennehankkeiden kustannusjaon peruseriaatteita eikä siirretä kustannusvastuuta kunnille. Yhteisrahoitusmalli sopii suuriin hankekokonaisuuksiin, joissa ei voida soveltaa hyväksytyjä kustannusjakosuosituksia. Yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden arviointi tulee tehdä yhteismitallisesti muiden hankkeiden kanssa.

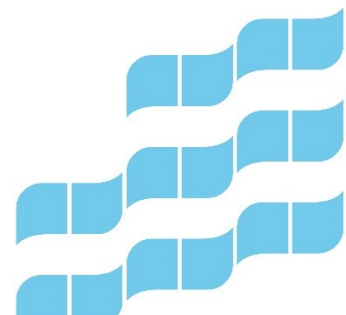
### **Rataverkko**

Tampereen kaupungin näkökulmasta raideliikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet on investointisuunnitelmassa huomioitu pääosin hyvin ja ne tukevat kestävyystavoitteiden saavuttamista. Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että henkilöratapiha on sijoitettu koriin 1A. Henkilöratapiha on Tampereen kaupungin kannalta erittäin tärkeä hanke ja TEN-T verkon valtakunnan tärkeimpiä solmupisteitä. Tampereen henkilöratapihan tunnistaminen tärkeänä solmupisteenä osana TEN-T verkkoa on tärkeää edunvalvonnassa EU:n suuntaan. Suunnittelua tulee tarkentaa (mm. H/K -suhteen laskenta) siten, että CEF-tukia voidaan hakea.

Hankekorissa 1B olevaa Helsinki – Tampere välin radan peruskorjaushankkeen suunnitteluvalmiutta tulee parantaa nopeasti tavoitteena hankkeen saaminen pikaisesti koriin 1A. Hankkeen toteutus liittyy kiinteästi myös Tampereen lähijunaliikenteen kehittämiseen.

Käynnissä oleva lähijunaliikenteen kehittämiselvitys on huomioitu investointiohjelmassa. Rataverkon kehittämisen tulee tukea Tampereen seudun lähiliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Tampere – Lielähti ja Lielähti – Nokia raideosuuksien kehittäminen osana MAL -yhteisrahoitteisesti kehitettäviä hankkeita on investointiohjelmassa tunnistettu. Kyseiset rataosuudet liittyvät kiinteästi lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksiin ja näitä hankkeita tulisi edistää mahdollisimman nopeasti.

Tampereen ratikan kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että myös tulevaisuudessa MAL -sopimuksissa varaudutaan raitiotiejärjestelmän laajentamiseen.



Tampereen seudulla investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä ratahankkeista erityisen tärkeä on järjestelyratapihan jatkosuunnittelun edistäminen. Järjestelyratapihan toteutus liittyy kiinteästi myös pääradan Riihimäki – Tampere osuuden kehittämiseen.

### **Maantieverkko**

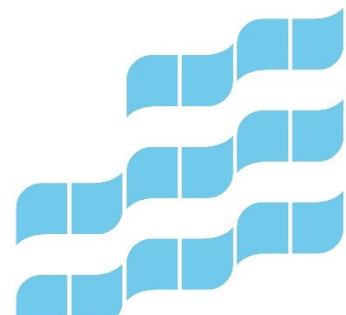
Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että vt 9 Alasjärvi -Käpykangas on sijoitettu koriin 1A. Vt 9 Alasjärvi – Käpykangas on seudulle erittäin tärkeä hanke ja sen toteutus tulisi saada 1A korin kiireellisimpien hankkeiden joukkoon. Vt 9 nopeaa parantamista puoltavat nykyisen tien heikko liikenneturvallisuus ja liikenteen välityskyky. Kyseinen tiejakso on myös valtakunnan tasolla merkittävä pullonkaula saavutettavuuden kannalta.

Vt 12 ja kt 65 eritasoliittymä (Vaitinara) on MAL -sopimuksen mukaisesti yhteisrahoitushanke ja sen toteutus on merkittävä kynnysinvestointi Hiedanrannan kestävä ja älykkään liikenteen kaupunginosan toteutukselle. Vaitinaron eritasoliittymän toteuttaminen parantaa myös merkittävästi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita vähentämällä merkittävästi estevaikutusta ja poistamalla nykyiset tasoyliytykset vt 12 ja kt 65 liittymässä. Eritasoliittymän ja Hiedanrannan rakentaminen mahdollistaa myös yhtenäiset ja korkeatasoiset päätien etelä- ja pohjoispuoliset jalankulku ja pyörävyylät. Vaitinaron eritasoliittymän tiesuunnittelu tulisi saada käyntiin jo vuoden 2022 aikana, jotta Hiedanrannan alueen kehittäminen ei viivästyisi.

Tampereen kaupunki korostaa myös, että investointiohjelman ulkopuolelle jääneitä tärkeitä kaupunkiseudun hankkeita pitää myös edistää. Näitä hankkeita ovat Tampereen kehävyylän lisäkaistat välillä Lakalaiva – Sarankulma, Teiskontien jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen (etenkin alikulkujärjestelyjen toteuttaminen), vt 12 Tampere – Kangasala tieosuuden kehittäminen ja Puskiaisten oikaisun (vt3) ja Tampereen kakkoskehän suunnittelun jatkaminen ja toteutuksen edistäminen. Viimeksi mainittuihin hankkeisiin liittyy myös yhteyksien kehittäminen Tampere – Pirkkala lentoasemalle, joka on henkilöliikenteen lisäksi erittäin merkittävä sotilasilmailun, koulutuksen ja logistiikan keskus.

### **Kaupunkiseutujen hankkeet**

Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimusten mukaista yhteistyötä ja valtion osallistumista seudun pieniin ja kustannustehokkaisiin saavutettavuutta sekä liikennenympäristön turvallisuutta ja kestävyyttä tukeviin kehittämisinvestointeihin. Tulevaisuudessa panostusta tulisi lisätä erityisesti kävelyn ja pyöräilyn sekä matkaketjujen kehittämiseen liittyviin hankkeisiin kuten esimerkiksi liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Tampereen kaupungilla on



kunnianhimoiset tavoitteet kestävien liikennemuotojen kehittämiseen ja tämä edellyttää merkittävää panostusta mm. pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. Tässä myös valtion osallistuminen ja rahoitus on tärkeää.

Tampereen kaupunki pitää tärkeänä, että MAL -sopimusten hankkeiden toteutusmalleja tulisi kehittää.

Valtion ja kuntien yhteistyöhankeissa ei saisi olla hallinnollisia rajoitteita ja rahoitus tulisi kohdentua aina vaikuttavimpiin hankkeisiin. MAL-rahoituksella tehtävissä hankkeissa ei saisi olla vaikutusta sillä sijaitseeko hanke maantieverkolla vai kadulla jos hanke on seudullisesti vaikuttava. Suunnitteluvalmiutta on syytä kasvattaa ja varautua mm. merkittävien pyöräily-yhteyksien ja keskeisten liityntäpysäköintialueiden toteuttamiseen. Myös MAL-hankkeiden rahoitustasoa tulisi kasvattaa kestävä liikennejärjestelmän edistämiseksi.

