

Tampereen kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024–2031

Yleistä

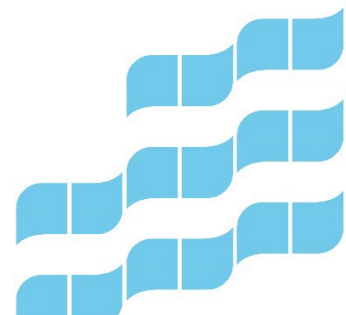
Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2024–2031 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Kyseessä on tammikuussa 2022 julkaistun ensimmäisen investointiohjelman toinen päivitys. Investointiohjelmien seurantajaksolla, Liikenne 12- selonteon jälkeen uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätöksiä on tehty yhteensä 226 miljoonan euron verran. Rahoituspäätöksistä viisi on kohdistunut maantieverkolle ja yksi rataverkolle. Kaikki rahoituspäätöksen saaneet hankkeet ovat sisältyneet edellisiin investointiohjelmiin. Rahoituspäätöksistä yksikään ei ole kohdistunut Pirkanmaalle. Tampereen seudun kaikki hankkeet ovat suunnitelman korissa 1A eli niiden suunnitteluvalmius ja vaikuttavuus on hyvä. Hankkeiden suunnitelmavalmiutta on viety eteenpäin suunnitteluohjelmissa (2022–2025 ja 2023–2026), mukaan lukien hankearvioinnit. Perusväylänpidon parantamishankkeita edistetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.

Edellisen investointisuunnitelman hankkeiden kustannukset nousseet n. 200 milj. euroa yli 1166 M€ kehyksen. Investointiohjelmaan ei ole ollut mahdollista lisätä uusia kehittämishankkeita ja ohjelman ulkopuolelle on jäänyt 4 aiemmin esitettyä kehittämishanketta.

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 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 esittää vakavan huolensa ja tyytymättömyytensä investointiohjelman toimeenpanon 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 henkilöratapihan kehittäminen, Helsinki – Tampere radan peruskorjaushanke, lähijunaliikenteen kehittämisselvitys ja siihen liittyvät raideosuukien



kehittämistarpeet, Tampereen ratikan kehittäminen, vt 9 Alasjärvi-Käpykangas tieosuuden parantaminen, vt 12 ja kt 65 eritasoliittymän (Vaitinara) rakentaminen 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 kestävää 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 vuoden 2022 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 2024–2031 investointiohjelman talouskehyksessä rahoituksen painopiste on edelleen siirtynyt rataverkon kehittämisen suuntaan.

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

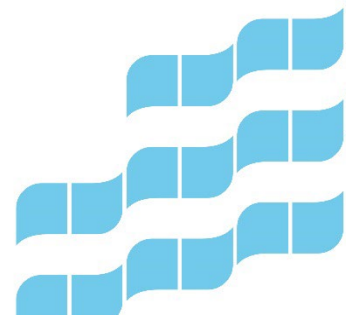
Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

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 kestävää 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.

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 seurantaa?

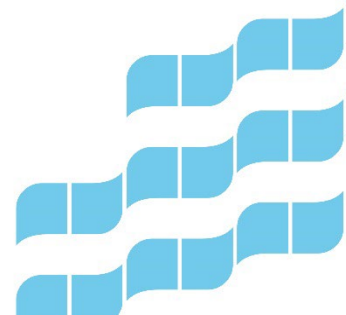
Tampereen kaupunki on säännöllisen vuoropuhelun myötä ollut hyvin tietoinen investointiohjelman päivittämisen tilanteesta. Prosessi on perusteltu ja looginen ja vaikutustenarviointia kehitetään jatkuvana prosessina. Tampereen kaupunki on pääosin tyytyväinen investointiohjelman laatimisen prosessiin, 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 tulevia päivityskierroksia varten?

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 mm. vt12 parantaminen Vaitinarossa ja Alasjärven ja Kangasalan välillä sekä rataverkon kehittäminen (mm. lisäraiteet Tampereelta länteen).

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Tampereen kaupunki on huolissaan kehittämishankkeiden kehyksiin kohdistuvista varsin suurista pienennyksistä vuosien 2023–2025 osalta. Tämä uhkaa siirtää uusien kehittämishankkeiden aloittamista usealla vuodella. Tästä seuraa, 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.



Erittäin tärkeänä ja kiireellisenä kehittämishankkeena Tampereen kaupunki haluaa nostaa Tampereen henkilöratapihan rahoituksen varmistamisen ja töiden nopean käynnistämisen. Tampere on henkilöliikenteen keskeisin junanvaihtopaikka Suomessa ja tärkeä TEN-T liikenneverkon solmupiste. Nykyiset viisi matkustajalaituria ovat tiettyinä kellonaikoina erittäin kuormittuneita ja rajoittavat mm. lähijunaliikenteen kehittämistä. Tarve kolmannelle henkilöliikenteen välilaiturille on kiireellinen. Myös katosten ja kulkuyhteyksien kehittäminen sekä raiteiston parantamistyöt tulisi saada nopeasti käyntiin. Hankkeeseen sisältyy myös useita uusittavia siltoja. Tampereen henkilöratapihan toteuttaminen on Tampereen asemakeskushankkeen kannalta välttämätöntä. Nykyinen tilanne, jossa tieto rahoituksen saamisesta puuttuu vaikuttaa monien Tampereen keskustan infrahankkeiden aikataulutukseen. Varsinkin Tampereen asematunnelin siltojen uusiminen on erittäin vaativa hanke ja aiheuttaa katujen ainakin osittaista sulkemista ja mm. joukkoliikenteen siirtämistä poikkeusreiteille. Tampereen keskustassa on samaan aikaan paljon muitakin kehittämishankkeita, joiden suunnittelu ja aikatauluttaminen on vaikeaa, jos henkilöratapihan rahoitus on epäselvää.

Tampereen kaupungin kannalta toinen erityisen tärkeä hanke on valtatie 9 parantaminen välillä Alasjärvi – Käpykangas. Kun huomioidaan kestävyys, saavutettavuus ja turvallisuus on hanke tehokkuudeltaan investointiohjelmassa tarkastelluista hankkeista 2. suurin. 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.

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. CEF rahoitushaku Tampereen henkilöratapihahankkeen toteutukselle tulisi tehdä CEF-ohjelmakauden mahdollisesti viimeisessä varsinaisessa haussa vuoden 2023 lopussa. Haulle ehtona oleva kansallinen rahoitus tulisi myöntää mahdollisimman pikaisesti.

