

Tampereen kaupunkiseudun lausunto väyläviraston investointiohjelmasta vuosille 2022-2029

Tampereen kaupunkiseudun **pääviestit** on koottu lausunnon alkuun (osa1).

Laajempi asiantuntijanäkemys investointiohjelman pitkäjänteiseen laadintaprosessin edelleen kehittämiseksi esitetään pääviestien jälkeen (osa 2):

OSA 1, pääviestit

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän mielestä investointiohjelman valmisteluperiaatteet on kuvattu johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi.

Tampereen kaupunkiseutu kiittää Liikenne12-suunnitelman sekä sen myötä virastojen toimista laadittuja suunnitelmia ja ohjelmia. Lausunnoilla oleva investointiohjelma ja siihen tähdännyt prosessi on ensimmäinen laatuaan, eikä sitä siten ole perusteita pitää täysin kehittyneenä vaan osana iteratiivisesti kehittyvää prosessia.

2. 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?

Investointiohjelman laatimista ohjaavan Liikenne12-suunnitelman tavoitteet kytkeytyvät säävutettavuuteen, kestävyYTEEN ja tehokkuuteen, jotka kaikki pyrkivät vähentämään liikenteestä aiheutuvia päästöjä.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että investointiohjelmassa on tunnistettu ansiokkaasti Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyössä kriittisiksi tunnistettuja kehittämishankkeita. Peilaten seudun omiin arviointeihin, Tampereen kaupunkiseutu seudun keskeisten kehittämishankkeiden määrittämistä koriin 1A hyvin perusteltuna.

Tampereen kaupunkiseutu painottaa kuitenkin myös korissa 1B olevien sekä korituksesta että tarkasteluista puuttuvien, strategisesti merkittävien, hankkeiden tunnistamista ja suunnitteluvalmiuden määrätietoista edistämistä. Hankkeisiin liittyviä huomioita on käsitelty laajemmin kysymyksen 5 yhteydessä.

Läpileikkaavan tavoitteen huomioiden Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kiinnittää huomioita, että investointiohjelma ei lyhyellä tähtäimellä osoita merkittävää kestävyysmuutosta liikennejärjestelmän kehittämiseksi huomioiden erityisesti investointiohjelmassa allokoitava merkittävä rahallinen panostus.

3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että seudun keskeiset hankkeet on tunnistettu.

Investointiohjelman edelleen kehittämiseksi Tampereen kaupunkiseutu esittää mahdollisuutena, että merkittäviä epävarmuuksia tai ristiriitoja sisältävien hankkeiden sijoittamista koriin 1A edelleen harkitaan. Tällaisten hankkeiden yhteydessä tulisi edelleen pohtia hankkeiden vaiheittaista kehittämistä ja siten vähentää riskejä, joita niiden toteuttaminen, vaikuttavuus ja perusteet sisältävät. Samalla voidaan vapauttaa rahoitusta strategisesti merkittävien kestävyys-hankkeisiin, jotka eivät toistaiseksi ole saaneet riittävää rahoitusta ja tunnustusta. Strategisesti merkittävien kestävyys-hankkeiden suunnitteluun tulee varata riittävästi määrärahoja ja toteuttaa niitä riittävässä laajuudessa kehittämisedellytysten parantamiseksi.

MAL-sopimusten roolia paikallisesti ja valtakunnallisesti keskeisten hankkeiden tunnistamiseksi ja määrätietoiseksi edistämiseksi tulee voimistaa ja selkeyttää.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että ELY-keskukset, Väylä ja Traficom ovat osallistuneet aktiivisesti seudulliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön ja investointiohjelman laatimiseen. Kokonaiskuvan muodostamiseksi olisi perusteltua, että myös kaupunkiseutuorganisaatioista olisi mahdollista osallistua ohjelman työstämiseen jo sen valmisteluvaiheessa

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin hyvänä, että seudulliselle liikennejärjestelmätyölle annetaan painoa valtakunnallisen suunnittelun lähtöaineistona ja että eri prosesseilla on selkeästi toisiaan tukevat funktiot. Jatkotyössä on keskeistä tunnistaa seudullinen ja valtakunnallinen tietotuotanto toisiaan tukevin ja kehittää lisää suunnittelun eri tasojen yhteistyötä.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

MAL-hankkeiden yhteisrahoitus

Suuret kaupunkiseudut ovat aiemmin lausuneet Liikenne12-suunnitelmasta ja kiinnittäneet huomiota seuraaviin teemoihin:

- A. Suunnitelman 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 kaupunkiseutusunnitteluun.

D. Suuret kaupunkiseudut ovat halukkaita yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa ja liikenteen tavoitteiden saavuttamisessa, missä niillä on paljon potentiaalia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa.

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että MAL-sopimusten alaiset suuret kaupunkiseudut on tunnistettu investointiohjelmassa ja nostettu niiden erityispiirteiden vuoksi esiin. Tampereen kaupunkiseutu pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että investointiohjelmassa viitattuihin yhteisrahoituksen periaatteiden määrittämiseksi ei ole esitetty konkreettisia toimenpiteitä.

Yhteisrahoitusmallia ja rahoituksen periaatteita tulee työstää nopealla aikataululla yhdessä MAL-kaupunkiseutujen kanssa, jotta periaatteet ovat hyödynnettävissä kaupunkiseutujen MAL-sopimukseen tähtäävässä suunnittelussa. Yhteisrahoituksen periaatteet tulee määrittää siten, että ne huomioivat investointien edellytykset vaikuttaa asetettuihin valtion tavoitteisiin.

Yhteisrahoitusmallin kehittämisessä tulee huomioida eduskunnan määrittämä edellytys siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita (EK 23/2921) sekä tätä edeltäneet seuraavat liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnöt (LiVM 17/2021 vp), yhteisrahoitusmallin kehittämiseksi:

- edellyttää tapauskohtaista neuvottelumenettelyä
- yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin
- ei ole pyrkimys muuttaa liikennehankkeiden peruseriaatteita
- ei siirrä investointivastuuta kunnille
- pyrkii selkeyttämään valtion ja kuntien yhteistyötä selkeiden ja ennakkointia parantavien periaatteiden avulla.

Yhteisrahoituksella toteutettavia hankkeita tulee arvioida hankkeina muiden joukossa. Investointiohjelmassa esitetty kaksijakoisuus, jossa kaupunkiseutujen hankkeet arvioidaan ”omassa sarjassaan” ei ole oikeudenmukainen eikä edistä aidosti vaikuttavimpien hankkeiden tunnistamista. Kaupunkiseutujen hankkeisiin allokoitavaa rahoitusta tulee kasvattaa vaikuttavuutta vastaavasti

Rataverkko

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että seudun raideliikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet on huomioitu investointiohjelmassa hyvin. Investointiohjelmassa on tunnistettu hyvin myös seudun liikennejärjestelmätyössä keskeisiksi määritettyjä tarpeita kauko- ja lähijunaliihteen kehittämisen edellytyksien eteenpäin viemiseksi.

Hyvänä esimerkkinä toimivasta yhteistyöstä ja suunnittelutasojen yhteensovittamisesta on seudulla käynnissä olevan lähijunaliihteen suunnittelutyön tunnistaminen investointiohjelmassa.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että Tampereen henkilöratapihan kehittäminen on tunnistettu 1A koriin. Alue on muodostaa valtakunnallisesti hyvin merkittävän modernin kaupunkikeskuksen ja solmupisteen. Tampereen asemansseudulla tapahtunut kehitys ja multimodaalisuus on tärkeää tunnistaa yhteistyössä ja edunvalvonnassa EU:n suuntaan: Tampereen keskusta tulee tunnistaa TEN-T uudistuksen yhteydessä kaupunkisolmuna. Jotta Tampereen henkilöratapihan kehittämiseen on edellytyksiä hakea myös CEF-tukea, tulee suunnittelua tarkentaa nopeassa aikataulussa ja määrittää hankkeen H/K-suhde. Arvioinnissa tulee tunnistaa laajasti aluekehittämisen vaikutukset ja kytkeytyminen kansallisiin tavoitteisiin.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että koriin 1B tunnistetun pääradan peruskorjauksen suunnittelun kanssa edetään määrätietoisesti. Seudullinen lähijunaliikenteen selvitys muodostaa nopealla aikajänteellä lähtökohtia lähijunaliikenteen huomioimiseksi pääradalla. Suunnittelussa on jo tunnistettu, että lähijunaliikennettä on mahdollista lisätä käytävässä nopeassakin aikataulussa verrattain kevyillä toimenpiteillä. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä myös sitä, että Helsinki-Riihimäki hankkeen 3. vaihe on tunnistettu toteutukseen etenevään 1A koriin. Tampereelta etelään johtavan raidekäytävän varrella on tapahtunut merkittävää maankäytön kehittämistä. Yhteyden varrella on edelleen merkittävää kehittämisen potentiaalia ja tahtotilaa lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Seudun MAL-sopimuksessa on sovittu asumisen keskittämistä joukkoliikennekäytävän varrelle. Näkemykset junaliikenteen kehittymisen aikajänteistä ja potentiaalista ohjaavat vahvasti suunnitelmien toteutumista. Myös Tampereen järjestelyratapihan siirtoon liittyvää suunnittelua tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että pääradan kehittämissuunnittelussa on tärkeää tunnistaa edellä mainittu aluekehitys ja sen edellytykset multimodaalisille solmuille ja edelleen CEF-avustusten edellytysten täyttymiselle. Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että yksittäisten liikennepaikkojen arvioinnissa tulee tunnistaa laajasti niiden rooli osana järjestelmää. Esimerkiksi Sääksjärvellä on edellytyksiä kehittyä lähi- ja kaukojunayhteyksiä, kumipyöräyhteyksiä ja jatkossa mahdollisesti myös lentokenttäyhteyksiä palvelevaksi solmuksi. Koko liikennejärjestelmään vaikuttavien kohteiden tulee vaikuttaa myös rahoituksen määrittämisessä ja suunnittelun rajausten määrittelyssä: valtion ja kaupunkiseutujen välisessä yhteistyössä tulee pyrkiä tavoitteita palvelevien kokonaisuuksien kehittämiseen kustannustehokkaasti. Tämä tarkoittaa, että mm. pääradan peruskorjauksen suunnittelua tulee toteuttaa riittävässä laajuudessa siten, että muodostetaan edellytyksiä raidekäytävän ja siihen kytkeytyvän maankäytön toteutumiselle ja pitkäjänteiselle suunnittelulle.

Investointiohjelmassa on MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitteisesti kehitettäviin hankkeisiin tunnistettu Tampere-Lielahti ja Lielahti-Nokia raiteiden kehittäminen. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että raidekapasiteetin lisäämiseen tähtäävää suunnittelua nopealla aikataululla noudattaen yhteisrahoitukseen kehitettäviä periaatteita.

Tampere-Pori -ratayhteyden kehittäminen tulee tunnistaa määrätietoisesti edistettäväksi kohteeksi. Yhteyden kehittäminen on seudun logistisen aseman kannalta tärkeä ja mahdollistaisi mm. seudullisen lähijunaliikenteen laajentamisen sekä paremman yhteensovittamisen valtakunnallisen junaliikenteen kanssa.

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että Ylöjärven raakapuunkuormauspaikan siirto on tunnistettu investointiohjelmassa. Rakaapuun kuormauspaikan siirto kytkeytyy Ylöjärven kestävään liikkumiseen tukeutuvan kaupunkirakenteen kehittämiseen ja multimodaalisen solmun kehittämiseen. Siirron suunnitteluvalmiutta ja toteuttamisen edellytyksiä tulee parantaa määrätietoisesti.

Kaupunkiseutu tuo esille, että sekä Tampere-Lielahi yhteyden kehittäminen sekä Ylöjärven asema-alueenkehittäminen kytkeytyvät myös osaksi investointiohjelman ulkopuolelle jäänyttä Tampere-Seinäjoki -välin kehittämistä. Lähi- ja kaukojunaliikenteen yhteensovittamisella ja kehittämisen yhteistyöllä on koko Tampere-Seinäjoki välin hankkeen hyötyjä edellytyksiä kasvat-
taa. Tampere-Seinäjoki välin suunnittelua tulee viedä eteenpäin sekä valtakunnallinen että edellä kuvattu paikallinen ulottuvuus huomioiden.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että myös Tampere-Jyväskylä välin kehittämissuunnittelussa tunnistetaan seudun lähijunaliikenteen kehittämisen edellytykset ja potentiaali mm. Kangasalla.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että seudun raitiotien laajenemisen ja siihen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen suunnittelu on käynnissä. Raitiotiehen kytkeytyvien eri kulkutapoja yhdistävien solmujen kehittämiseen tulee myös kohdistaa yhteistyötä ja suunnittelupanoksia. Raitiotien kehitys ja kytkentä raskaaseen raideliikenteeseen mahdollistaa seudulle uusien merkittävien liikenteen solmupisteiden kehitystä ja mahdollisen CEF-tukikelpoisuuden täyttymisen.

Maantieverkko

Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Vt9 Tampere-Orivesi 1.vaihe on vahvasti perusteltu tiellä jo nykytilassa olevien turvallisuuspuutteiden sekä elinkeinoelämän kuljetusten pullonkaulan vuoksi ja pitää hyvänä, että hanke on tunnistettu 1A koriin.

Tieverkon perusväylänpidon yhteydessä on tunnistettu Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oleellisia investointeja seudun tie- ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi. Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että seudun liikennejärjestelmätyön yhteydessä on tunnistettu mittava joukko vastaavia kehittämistarpeita, joiden toteuttaminen ei ole mahdollista tai ei priorisoidu MAL-sopimuksessa määritetyn rahoituksen ja sen kohdentamisen periaatteiden kautta. Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että valtion verkolle kohdentuvia keskisuuria ja kustannustehokkaita hankkeita edistetään myös valtion suoralla budjettirahoituksella ja osana MAL-sopimuksia. Kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseen kytkeytyvien keskisuurten ja kustannustehokkaiden hankkeiden osuutta rahoituksessa tulee lisätä: hankkeita voidaan toteuttaa paketteina, jolloin niiden systemaattinen vaikutus voi olla merkittävä.

Vt 12 ja kt65 Vaitinaron eritasoliittymä on määritetty yhteisrahoituksella toteutettavaksi hankkeeksi, mikä on linjassa seudun MAL-sopimuksen kanssa. Vaitinaron liittymän kehittäminen on raitiotiehen tukeutuvan kestävä ja älykkään Hiedanrannan suunnitellun toteutumisen kannalta erittäin tärkeää.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä MAL-sopimuksessa tunnistettujen Vt3 (Lempäälä-Pirkkala-Tampere ja Ylöjärvi-Hämeenkyrö) ja Vt12 (Alasjärvi-Huutijärvi ja Nokian alue) sekä Tampereen lentoaseman kehittämistä. Kohteet on tunnistettu tärkeiksi Suomen kakkoskeskusten kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta parantaviksi hankkeiksi. Ne tulee huomioida investointiohjelmassa ja hankkeiden suunnitteluvalmiutta tulee parantaa. MAL-neuvottelujen yhteydessä asiat on määritetty Liikenne12-suunnitelman investointiohjelman yhteydessä ratkaistaviksi.

Vt3 osalta Lempäälä-Pirkkala väli on kokonaissaavutettavuuden kannalta merkittävä pitkän janteen kehittämishanke. Ns. Sarankulman rampit kytkeytyvät voimakkaasti nykytilan turvallisuuspuutteiden sekä elinkeinoelämän kuljetusten pullonkaulan ratkaisemiseen. Vt3:n kehittäminen myös pohjoiseen (Hämeenkyrö-Ylöjärvi) on seudun logistisen aseman hyödyntämisen kannalta tärkeää.

Vt12 osalta Alasjärvi-Huutijärvi ja Nokian kohdan eritasoliittymä sekä kaistajärjestelyt kytkeytyvät kaupunkirakenteen kehittämiseen sekä nykytilanteen sujuvuus- ja turvallisuusongelmien ratkaisemiseen.

Muuta

Tampereen kaupunkiseudulla on toteutettu kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma, jonka toimeenpanoa viedään eteenpäin seudullisessa yhteistyössä. On tunnistettu, että autoille kilpailukykyisten yhteyksien muodostamiseksi tullaan tarvitsemaan myös uusia yhteyksiä, vanhojen yhteyksien merkittävää parantamista sekä merkittävästi nykyistä parempaa kunnossapitoa. On siis ilmeistä, että palvelutason korottaminen edellyttää tasoloikkaa sekä valtion että kuntien verkolla tapahtuvissa investoinneissa. Pyöräilyn laatuikäytävien kehittämistä tulee jatkossa tarkastella myös merkittävänä uusina investointeina, esimerkiksi ratojen varsien laatuikäytävät, joiden avulla pyritään vähentämään tieliikenteen kehittämistarpeita kestävästi. Investoinnit on perusteltua kohdentaa investointiohjelmassa kuvatun mukaisesti potentiaalisen vaikuttavuuden pohjalta.

Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimuksissa on määritetty valtion osallistumisesta seudun pieniin ja kustannustehokkaisiin liikenneympäristön kehittämisinvestointeihin, joilla pyritään edistämään kestävä ja turvallista liikkumista. Rahoitusta allokoidaan seudun liikennejärjestelmäryhmän toimesta. Seudulla on tehty myös liityntäpysäköinnin kehittämiseen tähtäävää suunnittelua, jota tarkennetaan MAL-rahoituksella. Tavoitteena on saada liityntäpysäköinnin kohteiden toteutukseen MAL-rahoituksella kuntien ja valtion yhteistyössä. Valtion ja kuntien yhteistyöhankkeissa keskeiseksi haasteeksi muodostuu rajoitteet valtion rahoituksen kohdentamisessa. ELY:n kanssa yhteistyössä toteutettavia pieniä ja kustannustehokkaita hankkeita ei aina saada kohdennettua kaupunkiseudun näkökulmasta keskeisiin hankkeisiin. Suunnitelma- ja valmius kestävä liikennejärjestelmää edistäviin hankkeisiin on myös usein heikko. Liityntäpysäköinnissä merkittävimmät kehittämistarpeet kohdentuvat usein asemanseuduilla, missä rahoitusvastuut ovat väylässä. Yhdessä sovittuja liityntäpysäköinnin rahoitusperiaatteita ei ole hyödynnetty. Tampereen kaupunkiseutu esittää, että rahoitusta pieniin ja kustannustehokkaisiin kestävä liikennejärjestelmää edistäviin hankkeisiin lisätään, rahoituksen kohdentamisen

hallinnollisia rajoitteita vähennetään ja hankkeet kohdennetaan niiden vaikuttavuuden perusteella. MAL-sopimusten ja seudullisen yhteistyön roolia tulee nostaa ja kehittää kustannustehokkaiden hankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa.

OSA 2. Llaajemmat asiantuntijanäkemykset prosessin kehittämiseksi, valmistelija Tapani Touru

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän mielestä investointiohjelman valmisteluperiaatteet on kuvattu johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi. Huomioitavaa toki on, että valmisteluperiaatteiden, käytettyjen aineistojen, menetelmien ja kytkeäntöjen ymmärtäminen sekä prosessin kommentoiminen edellyttävät laaja-alaista ymmärrystä liikennealasta ja sen valmistelun toimintaympäristöstä.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä, että valmisteluperiaatteet, käytetyt aineistot, vaikutusten arviointi sekä hankkeiden priorisoinnin periaatteet on kuvattu kattavasti, jotta niihin voidaan ottaa kantaa sekä tehdä yhteistyötä eri sidosryhmien kesken valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön kehittämiseksi.

Tampereen kaupunkiseutu kiittää Liikenne12-suunnitelman sekä sen myötä virastojen toimesta laadittuja suunnitelmia ja ohjelmia. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on monitahtoinen teema, jota tulee kehittää edelleen, jotta kokonaisuutta koskevien prosessien tuloksena on edellytyksiä vastata entistä paremmin toimintaympäristön asettamiin haasteisiin. Lausunnoilla oleva investointiohjelma ja siihen tähdännyt prosessi on ensimmäinen laatuaan, eikä sitä siten ole perusteita pitää "täysin kehittyneenä" vaan osana iteratiivisesti kehittyvää prosessia.

Tampereen kaupunkiseutu esittää kehittämissuunnitelmia liikenne12-prosessin ja investointiohjelmien laatimisen pitkäjänteiseksi kehittämiseksi liikennesektorin yhteistyön hengessä. Kehittämissuunnitelmät perustuvat Tampereen kaupunkiseutua, liikennejärjestelmäsuunnittelua ja seudullista liikennejärjestelmäyhteistyötä koskevaan asiantuntemukseen.

2. 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?

Investointiohjelman laatimista ohjaavan Liikenne12-suunnitelman tavoitteet kytkeytyvät saavutettavuuteen, kestävyys ja tehokkuuteen, jotka ovat rinnakkain ja pyrkivät kaikki hillitsemään ilmastonmuutosta. Kaupunkiseudun MAL-suunnittelussa on hyödynnetty vastaavia tavoitteita, mm. valtion tasolla liikennesektorille allokoituja päästövähennystavoitteita lähtökohtina seudun toimenpiteiden määrittämisessä.

Kaupunkiseututasoiseen liikennejärjestelmätyöhön nojautuen voidaan perustellusti todeta, että tavoitteiden edellyttämä liikenteen päästöjen vähentäminen on erittäin suuri

haaste, joka edellyttää kaikilta liikennejärjestelmän kehittämisen tasoilta ja siihen kytkeytyviltä sektoreilta oikeita, määrätietoisia ja samansuuntaisia toimia. Jotta kestävyystavoitteet voidaan saavuttaa, liikennejärjestelmäkehittämisen periaatteiden tulee muuttua merkittävästi.

Näistä lähtökohdista Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä joutuu toteamaan, että investointiohjelma ja sen laatimisen prosessi eivät merkittävästi osoita edellytettyä muutosta kohti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Lausunnoilla olevan investointiohjelman luonnoksen vaikutusten arvioinnissa on todettu, että investointiohjelmalla ei ole merkittävästi edellytyksiä vaikuttaa päästöihin. Esitetyllä hankekorituksella saavutetaan arvioinnin mukaan n. 60% suhteessa päästöjen vähentämisen kannalta optimoituun hankekokonaisuuteen. Kun huomioidaan investointiohjelmassa allokoitava merkittävä rahallinen panostus liikennejärjestelmän kehittämiseen, voidaan kestävyystavoitteen näkökulmasta investointiohjelman hyöty-kustannus -suhde tunnistaa hyvin heikoksi. Investointiohjelmassa käsiteltävien väylähankkeiden priorisoinnissa saavutettavuus, turvallisuus ja matkustajien palvelutaso, jotka ovat perinteisiä väylähankkeiden arviointikriteerejä ja tavoitteita tuntuvat ohjanneen vahvasti hankkeiden määrittämistä ja valintaa, mikä selittää päästöjen vähentäminen näkökulmasta saavutettua vähäistä vaikutusta.

Edellä olevan perusteella voidaan todeta, että investointiohjelma ja siinä esitetyt hankkeiden valintaperusteet eivät noudata johdonmukaisesti liikenne12-suunnitelmassa, valtakunnallisten ja edelleen EU-tason asetusten pohjalta, määritettyä tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tai ainakin voidaan todeta, että pyrkimys vähentää päästöjä ei ole kovin määrätietoista.

Tampereen kaupunkiseutu tunnistaa haasteen erityyppisten tavoitteiden samanaikaisessa saavuttamisessa ja investointiohjelman ansiot pyrkimyksessä näiden tavoitteiden yhteensovittamiseksi. Jotta liikennejärjestelmäkehittämisen kestävyys edellyttämä muutos on mahdollista, koko liikennesektorin ja liikennesuunnittelun tulee kehittyä.

Tampereen kaupunkiseutu esittää lausunnossaan liikennesektorin asiantuntemukseen perustuvia näkemyksiä siitä, miten poikkileikkaava päästövähennystavoite olisi jatkossa mahdollista huomioida paremmin erityisesti liikenne12-suunnitelman päivityksen ja siihen liittyvän investointiohjelman määrittämisen yhteydessä.

Päästöjen vähentämistavoite tulee priorisoida määrääväksi tavoitteeksi

Vaikka päästöjen vähentäminen priorisoidaan määrääväksi tavoitteeksi, se ei tarkoita sitä, etteikö saavutettavuuden ja taloudellisen tehokkuuden tavoitteita pidettäisi tärkeinä. Saavutettavuuden ja taloudellisen tehokkuuden tuottamisessa kuitenkin edellytetään uudenlaista kestävää keinovalikoimaa, jotta liikkumisen ja kuljettamisen tarpeet päästövähennystavoitteet halutaan mahdollistaa samanaikaisesti. **Kun päästöjen vähentämistä käsitellään määräävänä, keskeistä on tunnistaa sen saavuttamiseen negatiivisesti vaikuttavat hankkeet. Tämä kiinnittää huomion siihen, että tulee etsiä uudentyyppisiä ratkaisuja, esimerkiksi neliporrasperiaatteen pohjalta.**

Lähtökohtana tulisi olla, että päästöjen vähentämiseen suoraan tai välillisesti negatiivisesti vaikuttavia hankkeita ei toteuteta ilman erityisiä syitä. Erityiset syyt voivat muodostua erityisesti liikenneturvallisuuden ja kestäväan rakenteen edellytysten muodostumisen kautta. Rakentamisen aikaisten päästöjen kuolettaminen tulisi varmistaa tukeamalla investoinnin tarkoituksenmukaisen vaikuttavuuden syntymistä. Toteuttavien investointien odotettua vaikuttavuutta vähentäviä hankkeita ei tulisi toteuttaa harkitsemattomasti.

”Ennusta ja toteuta” -suunnittelu ei tuota kestäväää liikennejärjestelmää

Kun tieverkon hankkeita perustellaan ja toteutetaan liikenteen perusennusteen mukaiseen kasvuun pohjautuvilla tarpeilla ja hyödyillä, myötävaikutetaan kestäväättömän liikenteen kasvutrendin jatkumiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja siihen kytkeytyvässä kehittämishankkeiden määrittämisessä tulee siirtyä voimakkaammin tavoitteiden ohjaamaan kehittämiseen ja tunnistamaan järjestelmätasolla toimenpiteitä ja hankkeita, jotka tukevat tavoitetilan saavuttamista. On keskeistä tunnistaa, että perusennusteen mukainen kehitys ei ole tavoitetila.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa sekä fossiilittoman liikenteen tiekartassa on asetettu haastavia tavoitteita liikennesuoritteiden kasvun päättymisestä. Nämä tavoitteet tulisi huomioida myös liikenneverkon investointitarpeiden ja tavoitetilan määrittämisen taustalla. Tavoitetilan mukainen kehitys tulee ottaa osaksi vertailuasetelmaa ja hankkeiden perusteiden muodostamista.

Investointiohjelman vertailuasetelma ja yksinomaan perusennusteen pohjalta määritetty tarve ei tue päästövähennystavoitetta. Siten hankkeisiin, joiden ainoa tai merkittävin peruste on vastata tulevaisuuden oletettuun liikennemäärän kasvuun, ilman että liikennemäärän kasvu tukee päästövähennystavoitteita, tulee suhtautua kriittisesti.

Vinoutunut tietopohja ei tue kestäväyyttä

Investointiohjelman tietopohja muodostuu monentasoisista selvityksistä ja suunnitelmista. Strateginen tilannekuva muodostaa toimintaympäristöstä ja nykyisistä tarpeista hyvän tietopohjan. Tulevaisuuden tarpeista ja hankkeiden vaikuttavuudesta haetaan osviittaa vertailuasetelmalla ja mallinnuksilla, joihin liittyvää problematiikkaa tavoitteiden saavuttamisessa on kuvattu jo edellä.

Hankearviointeihin asti on nykyisessä toimintaympäristössä edetty edellä kuvatun ”ennusta ja toteuta” -suunnittelufilosofian kautta, mikä jo osaltaan vinouttaa lähtökohtia kestäväyyden tavoittelun näkökulmasta, koska tarpeina nousee esiin erityisesti tieliikenteen pullonkauloja. Hankearvioinneissa pärjäävät erityisesti perusennusteen mukaisessa tilanteessa matka-aikasäästöjä eniten tuottavat hankkeet. Huomionarvoista on

myös se, että hyöty-kustannussuhteiden määrittäminen perustuu vahvasti perusennusteisiin ja eri tekijöiden tavanomaisiin arvotuksiin.

Käytetty tietopohja, menetelmät ja työkalut suosivat perinteisiä tieliikennehankkeita. Voidaan todeta, että liikenne12-suunnitelman kestävyystavoitteiden kannalta strategisesti merkittävistä ja liikennejärjestelmää uudistavista hankkeista ei ensinnä ole hankearviointien tasoista tietoa. Siten nämä hankkeet eivät ole mukana yhteismitallisessa arvioinnissa. Toiseksi, nykyiset ”ennusta ja toteuta” -filosofiaan perustuvat hankearviointien arvotukset eivät edistä kestäväen järjestelmän kehitystä.

Toteuttamisen edellytykset on tärkeä tunnistaa, jotta liikennejärjestelmän kehittäminen on mahdollista jo lähivuosina. On myös tärkeä tunnistaa, että edellä kuvattu vinouma tietopohjassa ja suunnittelufilosofiassa on toiminut keskeisenä tekijänä suunnitelmavalmiuden muodostumisessa. Toteuttamisen edellytykset ja suunnitelmavalmius voidaan siis myös tunnistaa kestävyystavoitteiden kannalta vinoutuneiksi tekijöiksi.

Uudentyyppiset ja kestävyiden tavoitteiden kannalta strategisesti merkittävät hankkeet eivät tule edellä kuvatun tietopohjan vinouman vuoksi tasapuolisesti tunnistetuksi eikä perustelluiksi suhteessa liikenne12-suunnitelman kestävyystavoitteisiin.

Tampereen kaupunkiseutu tunnistaa riskinä sen, jos rahoituksen allokoimisessa hyödynnetään luonnoksen mukaisesti vain olemassa olevia menetelmiä, jotka eivät tunnista kattavasti toimintaympäristön viimeaikaisia muutoksia, tehdään strategisesti merkittävien hankkeiden toteuttamisesta ja tavoitteiden saavuttamisesta jatkossa entistä haastavampaa. Koska kansallisesti ei vielä ole systemaattisesti käytössä tavoitteet kattavasti tunnistavia menetelmiä, tulee arviointeja ja vertailuja täydentää asiantuntija-arvioilla. Koska tunnistetaan, että täydellisiä menetelmiä ei ole olemassa, on toimittava epävarmuus huomioiden. Siten hankkeisiin, jotka eivät yksiselitteisesti tue kokonaisuuden kestävyys tavoitteita ja saavat perusteensa muuten kuin kestävyiden edistämisen kautta, tulee kohdistaa laadullista tarveharkintaa.

Negatiivisten ja paikallisten vaikutusten näkyväksi tekeminen

Investointiohjelmaa laaditaan valtakunnallisella tasolla. Vaikutusten arvioinnissa keskeistä on tunnistaa merkittävät vaikutukset ja kehityksen suunta. Kuitenkin **on huomioitava, että pelkkä kvantitatiivinen aineisto ja valtakunnallisen tason tulosten raportointi ei anna riittävää kuvaa hankkeiden paikallisista vaikutuksista. Tietyt paikalliset vaikutukset voivat vaikuttaa myös järjestelmän systemaattiseen kehitykseen. Tällaisten vaikuttavuusketjujen tunnistamiseksi tarvitaan laadullista arviointia ja paikallistuntemusta.**

Investointiohjelman arvioinnissa on todettu esimerkiksi, että tieliikenteen investoinneilla ei ole merkittävää vaikutusta yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Tämä arvio on todennäköisesti muodostettu valtakunnallisesta perspektiivistä tuotetun hankearviointiaineiston pohjalta. Esimerkiksi nostetussa tapauksessa jää kuitenkin huomioimatta

mm. paikalliset vaikutukset joukkoliikenteen kilpailukykyyn, edelleen joukkoliikenteen lipputuloihin ja kehittämisen edellytyksiin. Joukkoliikenteen kilpailukykyä heikentävillä investoinneilla voidaan heikentää merkittävästi edellytyksiä toteuttaa joukkoliikenteen varaan tukeutuvaa ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästä yhdyskuntarakennetta. Toisena näkökulmana on esimerkiksi vaikutukset ekologiseen kestävyteen ja luonnon monimuotoisuuteen, jossa paikalliset negatiiviset vaikutukset voivat olla jopa globaalissa mittakaavassa merkittäviä. Suorat ja epäsuorat negatiiviset vaikutukset sekä niiden riskit paikallisella ja edelleen valtakunnallisella tasolla tulisi tehdä selvemmin näkyviksi.

Investointiohjelmassa on määritetty, että vaikutukset liikenteen meluun ja paikallis-päästöihin on vähäiset. On kuitenkin todettavissa, että määritetyt hankkeet vastaavat ja mahdollistavat liikenteen kasvun, jolla on merkittävät vaikutukset kaikkiin suoritteeseen kytkeytyviin negatiivisiin ulkoisvaikutuksiin. Tässä on taas tunnistettavissa lähtökohta-asetelman haasteet: perusennusteen käyttö ja vertailuasetelma.

Siiloista takaisin kokonaisuuteen

Investointiohjelman lähtökohdat muodostuvat Liikenne12-suunnitelman tavoitteista ja konkreettisemmin asetetusta budjettikehyksestä. Budjettikehyks on rajannut toimenpidepakettien kokoa ja suunnannut rahoitusta erityyppisiin kehittämisteemoihin. Haasteena on juuri se, että investointeja tarkastellaan väylätyyppi- tai kehittämisteemakohtaisesti, jolloin hankkeiden vaikutukset, tarve ja resilienssi osana kokonaisjärjestelmää jää epäselväksi.

Edellä on esitetty kehittämistarpeita liikennesektorin kestävyden edistämiseksi. Kailta osin näihin kehittämistarpeisiin ei ole edellytyksiä vastata investointiohjelman laatimisessa, vaan kehittäminen tulee tehdä strategisemmalla tasolla, Liikenne12-suunnitelman päivittämisen yhteydessä. Investointiohjelma tulisi tehdä selkeämmin osana koko liikenne12 prosessia, jolloin iteratiivisuus ja tarkentuva tarkastelu voisi edelleen vaikuttaa myös budjettikehyksiin.

Tampereen kaupunkiseutu tuo esille, että nyt toteutetulla investointiohjelman laatimisen prosessilla on tunnistettavissa merkittävää arvoa liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikennepolitiikan kehittämiseen. Prosessin arvioinnilla, jota Tampereen kaupunkiseutu on osaltaan tässä lausunnossa tehnyt, voidaan muodostaa perusteita mm. arviointimenetelmien kehittämiseksi.

Keskeinen huomio joka investointiohjelman laatimisesta voidaan tehdä on, että investointiohjelman edustamalla perinteisellä hankekorituksella ei vastata eikä merkittävästi edistetä päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Investoinneilla vastataan nykyisiin ja ennustettuihin tieverkon palvelutasopuutteisiin. Investointien edellytyksiä vastata tavoitteisiin tulee verrata muihin liikenteen hallinnon alan politiikkatoimiin ja pohtia niiden vaikuttavuutta. Tämä vertailu ja analyysi mahdollistaa aidosti liikennesektorin kustannustehokkuuden lisäämisen.

Investointiohjelman hyväksymisen yhteydessä keskeistä on miettiä, kuinka paljon siinä on perusteltua paaluttaa tulevien investointien toteuttamista, kun huomioidaan että tunnistettu merkittävä investointipaketti ei edistä kestävyystavoitteiden saavuttamista. Tämän epävarmuuden huomioimiseksi tulee hankkeista avoimesti tunnistaa ne, joiden perusteet sisältävät eniten epävarmuuksia tai joiden vaikutukset ovat ristiriidassa asetettujen tavoitteiden kannalta. Tämä on perusteltua koska tavoitteet suurella todennäköisyydellä vain kiristyvät ja resurssit kaikkiin tarpeisiin nähden riittämättöminä: kevein, erityisen ristiriitaisin tai epävarmoin perustein ei ole perusteita tehdä merkittäviä investointeja.

3. 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?

Tampereen kaupunkiseutu on kommentoinut lausunnossaan investointiohjelman laatimisen periaatteita ja hankkeiden määrittämisen perusteita suhteessa liikenne12-suunnitelman läpileikkaavaan tavoitteeseen pyrkiä ilmastonmuutoksen hillintään. Analyysiä on toteutettu teemoissa:

- Päästöjen vähentämistavoite tulee priorisoida määrääväksi tavoitteeksi
- ”Ennusta ja toteuta” -suunnittelu ei tuota kestäväää liikennejärjestelmää
- Vinoutunut tietopohja ei tue kestävyyttä
- Negatiivisten ja paikallisten vaikutusten näkyväksi tekeminen
- Siiloista takaisin kokonaisuuteen.

Edellä kuvatuissa teemoissa yhteisiksi asioiksi nousee hankkeiden sisältämien kestävyiden kannalta kielteisten vaikutusten esiin nostaminen, tulevaisuuden tarpeiden epävarmuuksien tunnistaminen ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta merkittävien hankkeiden, jotka eivät tule tunnistetuksi perinteisillä arviointimenetelmillä, tunnistaminen ja huomioiminen. Investointiohjelma tulee tunnistaa osana jatkuvaa liikenne12-prosessia: investointiohjelman laatimisen yhteydessä tunnistetut haasteet tavoitteiden saavuttamisessa tulee tunnistaa päätöksenteon ja liikenne12-suunnitelman päivittämisen yhteydessä.

Näistä lähtökohdista Tampereen kaupunkiseutu esittää, että investointiohjelman kehittämiseksi hankekoritukseen tehdään seuraavassa esitettäviä muutoksia. Esittäessään muutoksia Tampereen kaupunkiseutu tunnistaa paitsi talousraamin, myös tavoitteen tehdä päätöksiä investointiohjelmassa. Siten esitetyt muutokset ovat verrattain pieniä, suhteessa edellä esitettyihin huomioihin prosessin kehittämismahdollisuuksista, mutta tukevat suunnitteluparadigman muuttumista kestävämmäksi.

1. Päästöjen vähentäminen nostetaan investointiohjelmaa selkeämmin ohjaavaksi tavoitteeksi: päästöjen kehityksen kannalta suoraan tai välillisesti negatiivisesti vaikuttavat hankkeet tunnistetaan.

2. Hankkeiden ja kokonaisuuden arviointiin sisällytetään hankkeiden ilmastonmuutoksen hillintään kytkeytyvän strategisen merkittävyyden kvalitatiivinen arviointi.
3. Koritukseen lisätään kori 1C, joka sisältää toteutuksen edellytyksiltään hyviä, mutta perusteiltaan epävarmoja tai ristiriitaisia hankkeita.
4. Rahoituksen allokoointia hankkeisiin koreissa 1A, 1B ja 1C kehitetään siten, että tunnustetaan hankkeiden strateginen merkittävyys sekä ristiriitaisten hankkeiden perusteiden epävarmuus.

Edellä esitettyjen kehittämissuositusten toimeenpano edellyttää käytännössä esitettyjen hankkeiden suorien ja epäsuorien vaikutusten laadullista arviointia ja osoittamista päästöjen vähentämisen näkökulmasta. Epäsuorien vaikutusten tunnistamiseksi on perusteltua kuvata tutkimustietoon nojaten keskeiset ja selkeät vaikuttavuusketjut. Tällaisia ovat tutkimusten nojalla esimerkiksi tieinvestointien vaikutukset kestävän yhdyskuntarakenteen tavoitteen mukaiseen kehittämisen edellytyksiin, jotka muodostuvat piilevään kysynnän, yhdyskuntarakenteen hajautumisen sekä joukkoliikenteen kilpailukyky muutosten kautta. Tarkoituksenmukaisesti organisoituna tarvittavia kvalitatiivisia arviointeja voidaan muodostaa tehokkaasti jo olemassa olevan tietopohjan, lausuntojen sekä osallistuvien asiantuntijoiden osaamisen pohjalta.

Laadullisen arvioinnin myötä arviointiin laajentaa hankkeita ja hanketyyppejä, joiden tavoitteena on edistää kestävän liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen systemaattista muodostamista. Kvalitatiivisen arvioinnin avulla myös hankkeisiin kytkeytyvien epävarmuuksien tunnistaminen voidaan tuoda laajemmin mukaan, toisin sanoen vähentää investointiohjelman päätöksentekoon liittyviä epävarmuuksia. Strategisesti merkittävien hankkeiden määrittämisen yhteydessä on keskeistä tunnistaa nykyisessä kehittämisessä olevia ns. väliinputoajia, joiden merkitys ja vaikutusten potentiaali on laajasti tunnistettu, mutta jotka eivät perinteisillä arviointimenetelmillä ole nousseet esiin. Tällaisia, enemmän puheissa kuin teoissa näyttäytyneitä hanketyyppejä, ovat esimerkiksi pyöräilyn pääväylät, joukkoliikenteen laatukäytävät, keskeiset solmupisteet (sisältäen liityntäpysäköinnin) ja raskaan liikenteen levähdysalueet. Kuten muutkaan kehittämishankkeet, myöskään edellä kuvatut hankkeet eivät yksin mahdollista merkittäviä muutoksia: merkittävät vaikutukset syntyvät pitkällä aikajänteellä kestävämmän järjestelmän kehittämisen kautta.

Hankkeet, joiden perusteissa on merkittäviä ristiriitoja tai jotka nojaavat ainoastaan perusennusteen mukaisten liikennemäärien kasvuun ja siihen perustuviin matka-aika- sekä palvelutasohyötyihin tai suunnitelmavalmiuteen ja joiden negatiiviset ulkoisvaikutukset ovat merkittäviä, tulee siirtää koriin 1C. Kun korin 1B edellyttävät lähtökohtaisesti suunnittelua toteuttamisedellytysten määrittämiseksi, korin 1C edellyttävät kriittistä tarkastelua niiden tarpeesta ja tarkoituksenmukaisuudesta nykyisessä toimintaympäristössä ja tavoitteen mukaisessa tulevaisuudessa.

Kun strategisesti merkittävien hankkeiden roolista sekä kriittistä tarkastelua edellyttävien hankkeiden perusteista on tehty analyysi, rahoitusta tulee allokoitua tarkennetuista

lähtökohdista. On perusteltua, että hankkeiden perusteiden ollessa erityisen epävarmat, hankkeen rahoitus käsitellään ”varaumana”. Tällöin rahoitusbudjettiin saadaan väljyyttä toimintaympäristön muutoksiin reagoimiseksi ilman, että jatkossa pitää käydä poliittista keskustelua joidenkin hankkeiden tiputtamisesta listalta. On tunnistettavaa, että saavutetuista eduista on vaikea luopua. Siten laatuaan ensimmäisessä investointiohjelmassa ei tulisi paaluttaa kevein perustein koettuja saavutettuja etuja.

Kehittämällä yllä kuvatulla tavalla investointiohjelman muodostamista kokonaisvaltaisen kestävyuden, hankkeiden välttämättömyyden ja resilienssin sekä asetetut tavoitteet paremmin huomioivaksi, voidaan pienentää riskiä ylimitoituksesta sekä rahoituksen epävarmuudesta ja samalla tehdä määrätietoisemmin muutosta kohti kestävämpää liikennesuunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä siihen kytkeytyviä vaikutuksia.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että ELY-keskukset, Väylä ja Traficom ovat osallistuneet aktiivisesti seudulliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön ja investointiohjelman laatimiseen. Kuitenkin, koska toimijat osallistuvat seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön omista lähtökohdistaan ja tekevät omat tulkinnat aineistosta sekä keskusteluista, kokonaiskuvan muodostamiseksi olisi perusteltua, että myös kaupunkiseutu-organisaatioista olisi mahdollista osallistua ohjelman työstämiseen jo sen valmisteluvaiheessa. Tämä on keskeistä esimerkiksi yhdyskuntarakenteen sekä liikenteen paikallisten kehittämissuunnitelmien ja niihin positiivisesti tai negatiivisesti vaikuttavien valtakunnallisten toimenpiteiden huomioimiseksi ja synkronoimiseksi. Investointiohjelman työstäminen voidaan jatkossa ottaa sovitussa aikataulussa osaksi seudullista liikennejärjestelmäyhteistyötä.

Investointiohjelmassa todetaan, että alueelliset tarpeet ovat nousseet esiin alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja strategisten tilannekuvien kautta. Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin hyvänä, että seudulliselle liikennejärjestelmälle sekä siinä tehtäville selvityksille annetaan painoa valtakunnallisen suunnittelun lähtöaineistona ja että eri prosesseilla on selkeästi toisiaan tukevat funktiot. Jatkotyössä on keskeistä tunnistaa, millaista tietoa seudullisessa yhteistyössä tuotetaan ja millaista ei tuoteta. Tämän vuorovaikutuksen avulla voidaan edelleen tunnistaa, millaista tietoa investointiohjelman laatiminen voi tuottaa seudulliseen suunnitteluun. Tampereen kaupunkiseutu esittääkin, että liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasojen yhteistyötä ja vuorovaikutusta tulee edelleen kehittää suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti. Liikennejärjestelmätyön ja -ryhmien sekä niiden tulosten rooli eri viestien viemisessä tulee ilmaista selkeästi.

Tampereen kaupunkiseutu on lausunnossaan esittänyt kehittämisehdotuksia investointiohjelman laatimiseksi ja liikenne12-prosessin kehittämiseksi siten, että se vahvemmin tukisi liikennejärjestelmän kestävästä kehittämistä. Lausunnossa on esitetty ehdotuksia käsillä olevan investointiohjelman kehittämiseksi kevyillä toimenpiteillä siten, että tarpeellisia ja kestäviä investointeja sekä suunnittelua voidaan viedä eteenpäin ohjelman hyväksymisen pohjalta. Keskeisin viesti kuitenkin on, että esitetty investointiohjelma ei merkittävästi edistä kestävyys tavoitteita. Tämä on viesti erityisesti Liikenne12-suunnitelman päivittämiseen ja ministeriöihin, rahoituksen allokointia ja toimenpiteiden roolia tulee tarkastella tavoitteiden valossa nykyistä kriittisemmin, ja päätöksentekoon, olemassa olevien suunnitelmien ja hankkeiden pohjalta ei ole perusteltua linjata 12-vuoden investointiohjelmaa täysin kiinni.