

Lausunto

Maakuntahallitus antaa Liikenne 12 -suunnitelman luonnoksesta seuraavan lausuntopalvelussa esitettyjen kysymysten mukaisesti jäsennellyn lausunnon:

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Pirkanmaan liitto toteaa, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän luonnoksen strategiset linjaukset ovat pääosin hyvät ja perustellut. Kolme päätavoitetta – toimiva, kestävä ja turvallinen – kuvaavat hyvin tämän hetken realiteetteja niin resurssien, geopoliittisen tilanteen kuin liikennejärjestelmän ongelmakohtien osalta. Tavoitteita yhdistävät ja täydentävät näkökulmat – saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus – muodostavat jo varsin kattavan liikennejärjestelmätyön kehikon. Pirkanmaan liitto arvioi, että tällaiset perusarvot ovat ohjanneet liikennejärjestelmätyötä jo vuosia, painopisteiden hieman ajan hengen ja realiteettien mukaisesti vaihdellessa.

Muuttuneen geopoliittisen tilanteen ja vähitellen kärjistyneen korjaus- ja investointivelan vuoksi on turvallisuusnäkökulman ja resurssitehokkuuden aiempaa voimakkaampi huomiointi erittäin perusteltua. Toimiva väyläverkko on elinkeinoelämän, ihmisten liikkumisen ja kokonaisturvallisuuden perusedellytys, jonka on oltava kunnossa kaikissa olosuhteissa. Tämä vaatii riittävää rahoitustasoa ja resurssien oikeaa kohdentamista. Liikennöidyimpien valtasuonien vetävyyden lisäksi on pidettävä huoli siitä, että liikenneympäristö, myös alempi tieverkko, muodostaa ihmisten ja tavaroiden liikkumisen kannalta kauttaaltaan eheän kokonaisuuden.

Pirkanmaan liitto arvioi, että Liikenne 12 -toimeenpanon alueellisen painotuksen kuvaukset ovat pääpiirteiltään osuvat, mutta jäävät suhteellisen pinnallisiksi. Painotusten mukana olo on kuitenkin tärkeä asia, ja niistä käyvät kuitenkin hyvin ilmi läntisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden suuret linjat, kuten läntisten yhteyksien merkitys, kuljetusketjujen huoltovarmuus ja kaupunkiseutujen ja solmupisteiden matkaketjujen kehittäminen. Näistä ensin mainitut ovat elinkeinoelämän ja resilienssin kannalta kansallisia välttämättömyyksiä, minkä lisäksi kestävä liikenteen ja joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen on aivan yhtä tärkeää moninaisten kestävyystavoitteiden näkökulmasta.

Tulkintamme turvallisuudesta sekä strategisena linjauksena että osana alueellisia painotuksia on, että termillä kuvataan ensisijaisesti kokonaisturvallisuutta: maanpuolustusta, huoltovarmuutta ja kriisinkestävyyttä. Aikakauden realiteetit huomioon ottaen tämä on tärkeä näkökulma. Varsinaisen liikenneturvallisuuden parantamista suunnitelma käsittelee vähemmän, mainiten kuitenkin mm. nollavision 2050 ja Safe System -lähestymistavan. Aluepainotuksissa liikenneturvallisuuden parantaminen on kohdennettu koskemaan erityisesti kaupunkiseutuja. Muistutamme, että vaikka määrällisesti suurin osa onnettomuuksista tapahtuukin kaupunkiseuduilla, jakautuvat vakavammat, kuolemantapauksiinkin johtavat onnettomuudet tasaisemmin myös kaupunkialueiden ulkopuoliselle maantieverkolle. Liikenneturvallisuuden parantamisen tulee olla nyt kirjattua selkeämpi painopiste koko tieverkolla.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Pirkanmaan liitto katsoo, että suunnitelmaluonnoksen noin 140 toimenpidettä muodostavat kattavan kokonaisuuden, eikä asiakirjan strateginen luonne huomioiden varsinaisia keskeisiä katvealueita ole. Erityisesti osioon 4.5 ”Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen” niputetut toimenpiteet tietopohjan, seurannan sekä valtion ja alueiden välisen yhteistyön kehittämistä ovat hyvä kokonaisuus. Korostamme, että mahdollisimman yhtenäinen näkemys ja tilannekuva sekä sujuva vuoro vaikutus kaikkien liikennejärjestelmätyötä tekevien tasojen välillä on tärkeä tavoite.

Tietopohjan keräämisen ja seurantamenetelmien kehittämisen lisäksi on tärkeää varmistaa, että asiantuntijatyön tulokset välittyvät myös päätöksentekoon ja toimeenpanoon. Erityisesti niukkuuden aikakaudella on varmistettava, että rajalliset resurssit kohdennetaan mahdollisimman vaikuttavasti, eikä liikenneinvestointeja toteuteta aluepoliittisin perustein.

Valtion väyläverkon kehittämisestä (osio 4.6.1) Pirkanmaan liitto toteaa, että toimenpiteille on leimallista jo aiemmin lausunnossa mainittu niukkuus. Suunnitelmassa esitetyt lisäpanostukset perusväylänpitoon ja korjausvelan hallintaan ovat tärkeitä, ja korjausvelan kasvun taittaminen, mahdollisuuksien mukaan vähentäminen onkin pidettävä pitkän aikavälin vähimmäistavoitteena. Myös kehittämisinvestoinneille osoitettu rahoituskehys on pieni suhteessa valtakunnallisesti kasautuneeseen investointivelkaan. Aiemmin todetun mukaisesti, tietopohjainen priorisointi on välttämätöntä, jotta resursseista saadaan paras mahdollinen hyöty irti.

Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että Pääradan Helsinki–Tampere -välin peruskorjaus ja parantaminen on noteerattu suunnitelmassa omalla, varsin yksityiskohtaisellakin toimenpidekirjauksella. Suomen liikennöidyimmän rataosuuden kunto, kapasiteetti ja

häiriöalttius heijastuvat koko maan rataverkkoon, ja Päärata kokonaisuutena on monesta näkökulmasta maan liikennejärjestelmän selkäranka.

Pirkanmaan liitto huomauttaa kuitenkin ristiriidasta suunnitteluohjelmassa peruskorjaukseen osoitetun rahoituksen ja arvioitujen todellisten kustannusten välillä. Verrattuna mm. Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032 ja hankearviointien myötä vähitellen täsmentyneisiin kustannusarvioihin, on suunnitelmassa esitetty keskiarvorahoitus 30 m€ / vuosi täysin riittämätön panostus. Pirkanmaan liitto esittää huolensa, että pakollisten korjaustoimien viivyttäminen vajavaisella rahoituspanoksella johtaa vain entistä kalliimpiin ja arvaamattomampiin korjaustarpeisiin myöhemmin 2030-luvulla.

Henkilöliikenteen palvelujen kokonaisuus (4.7) vaatii aktiivista vuoropuhelua valtion, alueiden ja kuntien kesken. Pirkanmaan liitto toteaa, että suunnitelmassa esitetty valtion rahoitus on erityisesti henkilöjunaliikenteen osalta riittämätön. Kuten suunnitelmassakin mainitaan, on valtion turvattava joukkoliikenteen palvelujen vähimmäistaso koko Suomessa.

Haja-asutusalueiden joukkoliikenteen palvelutaso on monin paikoin todella huono. Vähenevä väestöpohja ja heikko kannattavuus houkuttavat herkästi leikkaamaan tätä entisestään. Näin saattaa olla käymässä esimerkiksi sähköistämättömien rataosien henkilöjunaliikenteelle eli kiskobussiliikenteelle. Pirkanmaan liitto katsoo, että kiskobussireitit ovat hyvä esimerkki sellaisista haja-asutusalueiden jäljellä olevista runkoyhteyksistä, joista on syytä pitää muodossa tai toisessa kiinni.

Minimitason turvaamisen lisäksi on kuitenkin kyettävä panostamaan kattavaan, aidosti palvelemaan palvelutasoon siellä, missä se asukastiheyden sekä työssäkäynti- ja muiden asiointiyhteyksien myötä mahdollista on. Esimerkkejä tällaisista tehokkaista yhteyksistä ovat kasvukolmion suuret kaupunkiseudut sekä läntisen Suomen hyvin verkottuneet maakunta- ja aluekeskukset. Alueellinen junaliikenne on erittäin tärkeä kasvun ja kestävä liikunnan mahdollistaja.

Pirkanmaan liitto esittää huolensa, että henkilöjunaliikenteen 2030-luvun kokonaisuuden määrittämisessä kaikkine ulottuvuuksineen on riskinä prosessin aikataulun pettäminen. Palvelutason määrittely, alueiden osallistaminen, rahoituksesta ja kalustosta päättäminen sekä kilpailutus ovat aikaa vievä prosessi suhteessa siihen, että nykyinen ostoliikennesopimus päättyy vuoteen 2030. Edellytämme prosessista vastaavilta toimijoilta aktiivista viestintää, tiedottamista ja osallistamista prosessin etenemisestä.

Suunnitelman lentoliikennettä ja lentoasemaverkostoa koskevat kirjaukset antavat kuvan kaksijakoisesta tilanteesta: Helsinki-Vantaan kannattava keskuslentoasema ja

kannattavuudeltaan haastavat maakuntakentät. Pirkanmaan liitto arvioi, että tarve lentokenttäverkoston muodostaman kokonaisuuden tarkastelulle on ilmeinen. Suunnitelma ei kuitenkaan tunnista maakuntakenttien toisistaan paljonkin poikkeavia toiminnallisia erityispiirteitä. Esimerkiksi Tampere-Pirkkalan lentoaseman monipuolista roolia matkustajaliikenteen, maanpuolustuksen ja koulutustoiminnan monitoimikenttänä ei noteerata.

Lentoliikenteen osalta Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen tuleekin turvata. Tampere-Pirkkalan lentokenttä on lentojen kokonaismäärän osalta Suomen toiseksi vilkkaimmin operoitu ja sillä on vahva kansallinen ja kansainvälinen merkitys myös Helsinki-Vantaan varakenttänä. NATO-jäsenyyden myötä lentokentän merkitys korostuu edelleen. Kentän ja sen toiminnan kehittämiseen tulee investoida ja panostaa tulevaisuudessakin. Seudun kilpailukyvyyn kannalta nopeat yhteydet Euroopan kentille ovat elintärkeät. Myös yhteydet Helsinki-Vantaalle ovat välttämättömät, nykyinen junayhteys ei ole kilpailukykyinen vaihtoehto.

Maakuntakenttien muodostamaa verkostoa sekä paikallista merkitystä elinkeinoelämälle ja matkailulle tulee tarkastella riittävän kattavasti, alueita osallistaen. Huomioitava on myös suunnitelmassa lyhyesti mainittu sähköisen lentoliikenteen kehittyminen.

Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia kartoitetaan kattavasti (osio 4.8). Läntisten yhteyksien toimintavarmuuden takaaminen on elintärkeää, mutta hankkeet ovat vastaavasti todella kalliita. Raidelevyden muutoksen ja Itämeren ylittävien yhteyksien tapauksissa kustannukset liikkunevat miljardeissa. Kannustamme potentiaalisesti elintärkeiden hankkeiden huolelliseen selvitystyöhön ja jatkosuunnitteluun, mutta myös kustannustehokkuuteen ja hankkeiden keskinäiseen, harkittuun priorisointiin.

Kuljetusten toimintavarmuuden kannalta kriittisiä pullonkauloja ja ongelmakohtia löytyy läntisten rajojen lisäksi myös sisämaasta. Myös tällaisten hankkeiden toteutusvalmiuden edistäminen on huomioitava kv. yhteyksien rinnalla. Eräänä keskeisenä pullonkaulana mainittakoon Tampereen kannaksen rautatieyhteydet. Tampereen läntisen oikoratayhteyden ja järjestelyratapihan siirron suunnitteluvaihtoehtoa tulee edistää vielä 2020-luvun aikana osana huolto- ja kuljetusvarmuuden kokonaiskuvan tarkastelua.

Pirkanmaan liitto allekirjoittaa osion 4.10 toteamuksen, jonka mukaan valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Osiossa käsitellään myös mahdollisuuksia yhteisrahoitukseen, mikä tietyissä erityistapauksissa voi olla perusteltua. Korostamme kuitenkin, että rahoitusvastuun vierittäminen kunnille tai alueille on

johdonmukaisen ja tasapuolisen liikennepolitiikan näkökulmasta kestävä ratkaisu, ja rikkoo kuntien ja valtion välistä rahoitusperiaatetta.

Pirkanmaalla sijaitsevat valtion väyläverkon kehittämishankkeet ovat lähes poikkeuksetta vaikutuksiltaan ylimaakunnallisia, jopa valtakunnallisia hankkeita. Pirkanmaan liitto toteaa, että erityisesti Pääradan ja keskeisimpien valtateiden hankkeissa, joiden hyödyistä suuri osa kohdistuu pitkämatkaiselle liikenteelle, on varmistettava hankkeiden asianmukainen eteneminen ilman, että rahoitusvastuuta siirretään kunnille. Myös kunnossapidon ja hallinnollisten luokkien muutosten osalta on oltava varovainen. Tieverkon luokittelun heikentäminen kevyin perustein ei ole hyväksyttävissä.

EU-rahoitusmahdollisuudet ja muut kansainväliset rahoituskanavat kuten sotilaalliset kumppanuudet, on kyettävä hyödyntämään täysimääräisesti. On hyvä, että toimenpidesuunnitelmaan on kirjattu myös valtion vaikuttaminen seuraavan MFF-kauden valmisteluun. Korostamme, että TEN-T -ydinverkkoinkin kuuluva Päärata on valtakunnallisesti keskeisin, jo olemassa oleva väyläyhteys Pohjoismaihin ja Eurooppaan. Raidelevyyden muutos ja suuri osa ratayhteyden kehittämisinvestoinneista lienee erittäin haastavia toteuttaa ilman kansallista onnistumista EU-edunvalvonnassa. Ministeriön johdolla ja koordinaatiossa on varmistettava, että suomalaisesta viestinnästä EU:n suuntaan muodostuu yhtenäinen kokonaiskuva.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Pirkanmaan liitto toteaa, että nykyisillä rahoituskehyksillä ei voida saavuttaa hyvää lopputulosta kaikkien tarpeiden osalta (perusväylänpito, kehittämisinvestoinnit, joukkoliikenteen rahoitus ja muut teemat). Suunnitelmassa nyt esitetty rahoitusohjelma riittää hädin tuskin korjausvelan kasvun taittumiseen, mutta kehittämisinvestointien ja joukkoliikenteen rahoitus on auttamatta vajavainen. Näiden rahoitusosuuksien kasvattaminen perusväylänpidon kustannuksella olisi kuitenkin yhtä lailla kestävä ratkaisu.

Huolimatta julkisen talouden haasteista ja säästöpainesta on tulevina vuosina systemaattisesti tarkasteltava mahdollisuuksia kasvattaa rahoituksia erityisesti investointirahoitusta ja palveluiden rahoitusta. Myös perusväylänpidon osalta on varmistettava, että tie- ja rataverkon korjausvelka mieluummin laskee kuin kasvaa. Liikenneinvestointien rahoituksen kokonaisvaltainen uudelleentarkastelu sekä muu vaihtoehtoisten rahoitusmallien tarkastelu on syytä toteuttaa. Kunnille tai alueille rahoitusvastuuta ei voi siirtää.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista?

Vaikutus- ja ympäristöarvioinnin ongelma tämäntapaisissa strategisen tason suunnitelmissa on järkevän vertailuvaihtoehdon määrittäminen. Lisäksi arviointia vaikeuttaa se, että monet suunnitelman toimenpiteistä voivat realisoitua eri muodoissa ja erilaisin painotuksin. Pirkanmaan liitto arvioi, että nämä seikat on ympäristöselostuksen luonnoksessa huomioitu hyvin, ja varsinainen vertailuvaihtoehto kuvataankin monesta syystä epärealistiseksi.

Kannustamme kuitenkin syventämään vaikutusten arviointia niin, että yhden vertailuvaihtoehdon sijaan arvioitaisiin selkeästi eri tavalla painotettujen suunnitelmien keskinäisiä vaikutuseroja. Eräs luonteva tapa tähän olisi rahoituskehityksen kohdentaminen eri tavoin: millaisia vaikutuksia olisi erityisen vahvalla panostuksella perusväylänpitoon, kehittämisinvestointeihin tai avustuksiin ja palveluihin muiden kustannuksella? Vastaavasti muita strategisia kärkiä on mahdollista painottaa ja näin syntyviä vaihtoehtoskenaarioita arvioida.

Vaikutus- ja ympäristöarvioinnin haasteet yleisellä tasolla huomioiden kannustamme aktiiviseen toteutumisen seurantaan ja tietopohjan kartuttamiseen, mikä suunnitelmassa vahvasti noteerattu teema onkin.

Muut huomiot?

Pirkanmaa on Suomen liikennejärjestelmän keskeisimpiä solmukohtia, maan toiseksi suurin talousalue ja harvoja yhä kasvavia maakuntia. Pirkanmaan liikenneyhteyksistä erityisesti Päärata sekä valtatie 3, 9 ja 12 kuuluvat maan keskeisimpiin runkoväyliin. Merkittävä osa koko maan pitkän matkan liikenteestä ja kuljetuksista hyödyntää maakunnan väyläverkkoa.

Maakunnan väylien asema osana valtakunnallista liikenneverkostoa aiheuttaa sen, että viivytykset ja häiriötilanteet Pirkanmaan tie- ja rataverkolla heijastuvat paljon maakunnan rajojen ulkopuolellekin. Erityisesti Pääradan osalta tämä on toistuvasti viime vuosina havaittu, kun liikenteen katkokset Pirkanmaalla ovat sekoittaneet koko maan junaliikenteen. Vastaavasti useimpien maakunnan väylähankkeiden hyödyt heijastuvat koko läntiseen ja eteläiseen Suomeen. Tällaisen solmupisteroolin tuottama kumulatiivinen liikennejärjestelmävaikutus tulisi paremmin huomioida seuraavassa Liikenne 12 - suunnitelmassa.

Suuret kaupunkiseudut ovat kasvun veturi Suomessa. Suuret kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti ja vaativat kehittämisinvestointeja myös valtion väyläverkolla. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n SUMP-määrittelyn mukaisesti. Yhteisrahoitteiset MAL-sopimukset eivät voi muuttua välineeksi valtion väyläverkon

kehittämiseksi. Liikenne12 –suunnitelma ei voi nojata valtion väyläverkon osalta kaupunkien rahoitukseen.

Kun väylien rahoitusta kohdennetaan kansallisesti, on katsottava nykyistä enemmän liikennesuoritteen roolia ja suoritteiden kasvunäkymiä. Suhteessa liikennemääriin ja kasvuennusteisiin on Pirkanmaalla maan alikehitetyin tie- ja rataverkko. Suhteessa tarpeisiin Pirkanmaa onkin 2000-luvun ajan ollut maan suurimpia häviäjiä väylärahoituksen kohdentumisessa.

Suomen nykyisen tie- ja rataverkon ruuhkaisimmat osuudet ovat Pirkanmaalla. Pääradan Helsinki–Tampere-osuuden kapasiteetti on lopussa, ja Tampere–Seinäjoki on matkustajamääriltään maan liikennöidyin yksiraiteinen rataosuus. Valtatie 9 Tampereelta Oriveden suuntaan on maan ruuhkaisin kaksikaistatie, ja toisella sijalla perässä seuraa valtatie 12 Tampereelta Kangasalan suuntaan. Näiden molempien liikennemäärä ylittää paikoin 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tällaista Väyläviraston poikkileikkausohjeistuksen kanssa jyrkässä ristiriidassa olevaa valtatieverkkoa on Pirkanmaalla enemmän kuin koko muussa Suomessa yhteensä.

Luonnoksen mukaisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta laaditaan erikseen suunnitteluohjelma ja investointiohjelma. Niiden merkitys on keskeinen tavoitteiden toteutumisen kannalta. Traficomien laatima ja puolivuositain päivitettävä liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee muodostamaan hyvän tietopohjan suunnittelu- ja investointiohjelmien laatimiselle. Kehittämisinvestointien kohdentamisesta tulee ottaa huomioon merkittävimmät palvelutasopuutteet sekä tieliikenteessä että raideliikenteessä. Edelleen tulee korostaa, että strateginen tilannekuva hyvästä tietopohjasta huolimatta ei yksin voi olla pohja tulevien investointien kohdentamisessa. Esimerkiksi merkittävät kaupunkiseutujen maankäytön kehittämishankkeet eivät kaikilta osin automaattisesti ole tilannekuvan pohjana.

Pirkanmaan liitto on huolissaan liikennerahoituksen riittämättömästä kokonaistasosta. Tilanne korostaa investointirahoitusten kohdentumisen pitkäaikaista ongelmaa, jossa aluepoliittiset seikat liian herkästi ajavat asiantuntijankemysten ja tietopohjaisen päätöksenteon edelle. Ristiriidat investointiohjelman ja sen toteutuksen välillä aiheuttavat pitkittyessään riskin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja siihen liittyvän investointiohjelman merkityksen rapautumisesta liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden ja ennakoitavuuden työkaluna. Viittaamme myös Pirkanmaan muiden toimijoiden lausuntoihin.