

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

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

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 on lähtökohtaisesti kannatettava. Erityisesti painotamme, että Suomen liikennejärjestelmän tulee olla toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava, kuten visiossa mainitaan.

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.

Tieverkon riittävä kunnossapito on keskeinen tiestön toimintavarmuuteen ja tien käytön turvallisuuteen vaikuttava tekijä. Väylien kunnossapitoon tarvittavien resurssien rajallisuus on osaltaan johtanut priorisointiin, minkä seurauksena kunnossapito on jossain määrin keskittynyt vilkasliikenteisille tieosuuksille. Vähäliikenteisen tieverkon ylläpito sekä korjausvelan purku edistää myös huoltovarmuuden ja varautumisen sekä sotilaallisen liikkuvuuden tavoitteita. Tämä tulee ottaa huomioon erityisesti harvaan asuttujen alueiden tieverkon ylläpitoa ja kehittämistä ja sen rahoitusta määriteltäessä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Mänttä-Vilppulan saavutettavuuden näkökulmasta valtakunnallisesti tärkeitä toimenpiteitä ovat Helsinki-Tampere pääradan investoinnit jotka on hyvin otettu esille suunnitelmassa, mutta niiden rahoitus ei ole riittävä. Tieliikenteen osalta 3- ja 9-tielle investointeja tulee kiirehtiä.

Mänttä-Vilppulassa ja naapurikunnissa on vahvaa teollisuutta ja metsäteollisuutta, joten vähäliikenteisten tieverkon vahvempi huomioiminen ylläpidon ja investointien osalta on tärkeää. Myös arjen turvan palveluiden saatavuus johtuen hyvinvointialueen päätöksistä on lisännyt liikennettä. Pendelöinti, vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden tarpeet vaativat enemmän nykyiseltä tieverkolta.

Suunnitelmassa on hyvin kevyesti huomioitu yksityistieverkon nykyiset ylläpito- ja kunnostustarpeet. Niihin osoitetut toimenpiteet ja määrärahat ovat vain murto-osa verrattuna edelliseen suunnitelmaan.

Henkilöjuna yhteyden säilyttäminen Vilppula-Tampere välillä on Mänttä-Vilppulalle elintärkeää. Alueelliseen liikenteen kaavailtua Kaupungin elinvoimajaosto on lausunut asiasta seuraavasti: <https://manttavilppula.fi/ajankohtaiset/raideliikenne-on-oleellinen-elinvoimatekija-mantta-vilppulassa/> Yhdymme lisäksi Pirkanmaan liiton lausuntoon henkilö liikenteen palveluiden kokonaisuudesta:

”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.”

Tietoliikenneyhteyksien toimimattomuus on vakava ja huolestuttava asia erityisesti maaseutualueilla. Riittämättömistä ja toimimattomista tietoliikenneyhteyksistä johtuen suomalaiset ovat eriarvoisessa asemassa etätyöskentelyn, liiketoiminnan harjoittamisen tai asumisen

perusedellytysten näkökulmasta. Hyvinvointialueiden sosiaali- ja terveystalouden digitalisoituessa, suomalaisilla ei ole osin heikoista ja olemattomista tietoliikenneyhteyksistä johtuen mahdollisuutta käyttää ko. palveluja. Sisäministeriön harvaturvaraportti 2025 toteaa: ” Esimerkiksi hätäpuheluiden soittaminen vaikeutuu, kun ei ole kattavaa verkkoa saatavilla. Useimmat turvallisuuteen, autojen ja talojen ohjauksiin liittyvät järjestelmät sekä maatalouden tuotantojärjestelmät voivat lakata toimimasta ilman 2G- ja 3G-verkkoja.”

Paikkariippumattomuuden ja pitkän matkan työmatkaliikenteen näkökulmasta junakuuluvuuden nykytilanne on kestävä. Junakuuluvuuteen on panostettava nopealla aikataululla. Tällä on vaikutusta lisäksi yritystoiminnan ja matkailun edellytyksiin.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Perusväyläpidon rahoituksen lähtötaso on alempi kuin edellisessä suunnitelmassa ja korjausvelka on miltei kaksinkertainen. Tällä yhtälöllä korjausvelkaa ei saada edes taittumaan. Rahoitusta tuli nostaa jo tällä hallituskaudella eikä jättää sitä tulevaisuuteen. Kehittämisinvestointien ja joukkoliikenteen rahoitus on auttamatta vajavainen. Näiden rahoitusosuuksien kasvattaminen perusväyläpidon 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 perusväyläpidon osalta on varmistettava, että tie- ja rataverkon korjausvelka mieluummin laskee kuin kasvaa. Infraan sijoittaminen riittämättömällä tasolla on kestävä tilanne.

Maaseudun tiestön kunto koskettaa myös muiden paikkakuntalaisten vapaa-ajan asukkaita, elinkeinon harjoittamista, matkailua, huoltovarmuutta ja varautumista. Vähäliikenteisen tien ja yksityisteiden huono kunto hidastaa ja vaarantaa myös pelastuspalveluiden toiminnan.

Yksityisteiden rahoitus on vain murto-osa edellisen suunnitelman rahoituksesta ja kattaa vain lossien kustannukset.

Liikenneinvestointien rahoituksen kokonaisvaltainen uudelleentarkastelu sekä muu vaihtoehtoisten rahoitusmallien tarkastelu on syytä toteuttaa. Kunnille tai alueille rahoitusvastuuta ei voi siirtää.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa on arvioitava kokonaisvaikutukset Suomen turvallisuuden ja huoltovarmuuden, aluekehittämisen, elinkeinotoiminnan kehittämisen sekä asuinolosuhteiden ja saavutettavuuden sekä maaseutuvaikutusten näkökulmasta.

Muun muassa liikenteelle ohjatun rahoituksen määrä ja kohdentaminen vaikuttaa vahvasti kuntien ja maakuntien elinvoimaan, joten päätöksen teon pohjaksi tulee tarkastella eri skenaarioita.

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 7 kehittämiseksi. Liikenne12 –suunnitelma ei voi nojata valtion väyläverkon osalta kaupunkien rahoitukseen. Kun väylien rahoitusta kohdennetaan kansallisesti, on katsottava nykyistä enemmän liikennesuoritteiden 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 liikennöidyn yksiraiteinen rataosuus. Valtatie 9 Tampereelta Oriveden suuntaan on maan ruuhkaisin kaksikaistatie, ja toisella sijalla perässä seuraavaltatie 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 liikenne- ja rahoituksen riittämättömästä kokonaistasosta. Tilanne korostaa investointirahoitusten kohdentamisen pitkäaikaista ongelmaa, jossa aluepoliittiset seikat liian herkästi ajavat asiantuntijanäkemyksen 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.

Mänttä-Vilppulan kaupungin osalta vallan maltillisilla tieverkkoinvestoinnilla olisi mahdollista korjata useampi ongelma. Kantateiden 56 ja 58 risteysalueelle kohdistuvilla toimenpiteillä 1) maakuntien väliset korkeat kuljetukset mahdollistuisivat paremmin, 2) vilkkaaseen risteysalueeseen tulisi merkittävä liikenneturvallisuuden parannus ja 3) asemakaavan mukainen toiminta mahdollistuu paremmin, joka

vaikuttaa suotuisasti elinkeinoelämän edellytyksiin. Alueelle on suunniteltu muun muassa vähähiilisyteen ja digitaalisaation infraan pohjautuvaa toimintaa.

Keränen Ville
Mänttä-Vilppulan kaupunki