

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?**

Tärkeimmät strategiset tavoitteet ovat saattaa liikennejärjestelmä vastaamaan sitä palvelutasoa, joka on määritelty liikennejärjestelmässä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005). Lisäksi suunnitelman tavoitteilla tulee saavuttaa Ten-t Ydinverkon ja Kattavasta verkosta annetut lupaukset. Pitkäjänteinen, yli hallituskausien ulottuva suunnitelma on jo sinällään kannatettava tavoite.

Suunnitelmaan tehdyt päivitykset ja päätavoitteet – toimiva, kestävä ja turvallinen ovat kannatettavia. Turvallisuus- ja puolustuspoliittisten näkökantojen huomioon ottaminen on entistä tärkeämpää. Näin on tehty myös Pirkanmaan ja länsi-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suunnitelma on luonteeltaan strateginen ja konkretiaan päästään vasta Väyläviraston valmistelemissa investointiohjelmassa. Aiempien investointiohjelmien tapaan sitä täytyy tehdä läheisessä yhteistyössä alueen elinkeinoelämän kanssa ja niiden tarpeet huomioon ottaen. Traficom ylläpitämä strateginen tilannekuva on hyvä lähtökohta sekä investointiohjelmalle sekä 12-vuotisille liikennesuunnittelmille.

Liikenne 12 suunnittelua on tarkennettu alueellisilla erityispiirteillä. Länsi-Suomen osalta on tunnistettu kansainvälisten solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet. Monet virrat kulkevat kuitenkin myös Länsi-Suomessa pohjois-eteläsuuntaisesti.

Kaiken kaikkiaan liikenteessä tarvitaan tietopohjaista päätöksentekoa. Pienentyvien resurssien aikakaudella on yhä tärkeämpää, että liikennesuoritteet, tavaravirrat ja asiantuntijoiden näkemykset siirtyvät myös päätöksentekoon. Yhä useammin todistamme tilanteita, jossa aluepoliittiset seikat ohittavat tietopohjan. Silloin 12 vuotinen suunnittelukausi ei toteudu ja suunnitelman pitkäjänteisyys menettää merkityksensä.

Päärata Helsingistä Tampereen ja Seinäjoen kautta Ouluun on Suomen merkittävin rata matkamäärillä mitattuna. Pääradan matkustajamäärä pysyy yli miljoonassa Ouluun saakka ja myös tavaraliikenne käyttää rataa. Pääradan parantaminen ja peruskorjaus on usean hallituskauden prosessi. Nyt esitetty 30 miljoonaa on täysin riittämätön taso. Kyseisellä rahoitustasolla yli miljardin hankkeeseen suhteutettuna, pääradan peruskorjaus vie 35 vuotta. Se on liian pitkä aika maan tärkeimmälle rataosuudelle. Rautatieverkolla tulee priorisoida Suomen päärata kokonaisuutena etelästä pohjoiseen liityntäyhteyksineen.

Tampereen järjestelyratapiha on kriittinen kuljetusten solmukohta lähes kaikista suunnitelman tarkastelunäkökulmista katsoen. Järjestelyratapihan siirron suunnitteluvalmiutta täytyy edistää myös valtakunnan tasolla vielä 2020-luvulla. Lisäksi täytyy varmistaa, että jo päätetty henkilöratapihan kehittämishanke (TaHeRa) käynnistyy ja valmistuu suunnitelmien mukaan.

Lentoliikenteen, erityisesti lentoasemaverkoston osalta suunnitelmaluonnoksessa todetaan seuraavaa: Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Lisäksi todetaan: Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston

Huomautamme, että maakuntakenttien muodostamaa verkostoa sekä paikallista merkitystä aluetalouteen ja elinkeinoelämälle tulee tarkastella laajamittaisesti. Toimenpiteet ja tarkastelut eivät voi lähteä ainoastaan Finavian tuloksellisuuden tavoitteista. Liikematkustus on yhä keskeinen osa yritysten arkea, etenkin johdon liikkumisen ja kansainvälisten kumppanuuksien ylläpidon kannalta. 93 % yrityksistä pitää lentoliikennettä välttämättömänä johdon liikkuvuudelle, ja 73 % pitää sitä keskeisenä kansainvälistymisessä. Esimerkiksi Pirkanmaalla lentoaseman merkitys alueen talouteen on arvioitu peräti 7,6 miljardin euron arvoiseksi ja työpaikkojen määräksi 16 770.

Maakunnallisten lentoyhteyksien lisäksi Helsinki-Vantaan lentokentän saavutettavuus on tärkeää. Nykyinen junayhteys ei ole kilpailukykyinen aiemmin tarjolla olleiden lentoyhteyksien kanssa.

**Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Suunnitelman rahoituskehys on haasteellinen ja riittämätön.. Esitetyllä rahoitustasolla tuskin saavutetaan tyydyttävää lopputulosta perusväylänpidon tai kehittämishankkeiden osalta. Maantieverkon uusien kehittämishankkeiden osalta rahoitustaso jää matalaksi. On välttämätöntä tehdä pian suunnitelmia uusien rahoitusmallien käyttöönotosta. EU-rahoitus on edelleen alihyödynnettyä. Mal-hankkeisiin varattuja rahoja ei voi laajamittaisesti käyttää valtion väylähankkeisiin. Ylipäättänsä MAL-hankkeiden ja valtion liikennejärjestelmätyö pitäisi kytkeä paremmin yhteen.

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

Vaikutusarviointi ja ympäristöarvioinnit on esitetty riittävällä tasolla.

### **Muut huomiot?**

Pirkanmaa toimii Suomen liikennejärjestelmässä keskeisenä solmupisteenä niin henkilöiden kuin tavaroiden liikenteessä. Maakunnan oman elinkeinoelämän tavaraviennin arvo on 5 miljardia ja viennin liikevaihto noin 7 miljardia. Tie- ja ratayhteyksillä kulkevat mm. teknologia-, elintarvike- ja metsäteollisuuden tuotteet sekä kaupan kuljetukset.

Pirkanmaa on yksi harvoista maakunnista, jonka väestö kasvaa. Merkittävä osa koko maan pitkän matkan liikenteestä hyödyntää maakunnan väyläverkkoa. Keskeisimmät väylät ovat valtatie 3, 9 ja 12.

Poikittaisilla ratayhteyksillä liikkuu merkittäviä raaka-ainevirtoja. kulkevat rautateillä ja valtatiellä 9. Valtatie 9 on ruuhkaisin kaksikaistatie välillä Tampere-Orivesi ja liikenneturvallisuudeltaan erittäin heikko. Elinkeinoelämän kuljetusten lisäksi tieosuus on kriittinen Tampereen kaupunkiseudun työssäkäyntiliikenteessä. VT 9 kehittämiskohde Alasjärvi-Käpykangas eli Valtatie 9 Tampere-Orivesi 1. vaihe täytyy käynnistää mahdollisimman pian. Myös toinen vaihe Käpykangas-Orivesi tulisi aloittaa heti ensimmäisen vaiheen toteutuksen jälkeen.

Pohjois-etelä-suunnassa elintarviketeollisuuden ja kaupan kuljetukset kulkevat Pirkanmaan maakunnan kautta. Teknologiateollisuuden kuljetukset pohjois-etelä-akseli on sekä valmiiden että välituotteiden tuonti- ja vientireitti etelän satamiin. Tärkein väylä on valtatie 3. Tiellä on monia osuuksia, jotka eivät täytä ydinverkkoon kuuluvan tieosuuden laatuvaatimuksia. Esimerkiksi Alaskylä-Parkanon kohteessa Tien geometria ei tällä hetkellä vastaa valtatielle asetettuja vaatimuksia, eikä nopeustavoitetaso 100 km/h täyty. Suunnitteluosuuden liikenneturvallisuustaso ei yllä edes tyydyttävälle tasolle

Kun väylien rahoitusta kohdennetaan, on katsottava liikennesuoritteiden roolia ja suoritteiden kasvuennusteita. Pirkanmaalla on näihin suhteutettuna maan alikehittynein tie- ja rataverkko. Ristiriidat Liikenne12- ja investointiohjelmien toteutuksen välillä aiheuttaa riskin valtakunnalliselle liikennepolitiikan pitkäjänteiselle suunnittelulle.

Sjölund Markus  
Tampereen kauppakamari