

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Tampereen kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 sekä vaikutusten arvioinnista. Sen lisäksi, mitä Keskuskauppakamarin ja alueellisten kauppakamareiden lausunnossa todetaan, Tampereen kauppakamari esittää lausuntonaan seuraavaa:

Tärkeimmät 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.

Suunnitelmassa ei päästä konkretiaan eikä siinä esitetä selkää näkemystä, miten tavoitteisiin päästään ja mitä priorisoidaan. Siinä kuitenkin esitetään, että suunnitelmaa toteutetaan jatkossa strategisella tilannekuvalla ja 6-8 vuotisella investointiohjelmalla.

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. Poikittaisilla ratayhteyksillä liikkuu merkittäviä raaka-ainevirtoja.

Jotta Pirkanmaalla päästään suunnitelmaluonnoksessa esitettyihin tavoitteisiin, pitää investointiohjelmassa priorisoida:

VT9:n TAMPERE-ORIVESI -yhteysvälin jäljellä olevien investointien toteuttaminen.

VT3:lla Hämeenkyrönväylän toteuttamisen jatkaminen sekä yhteysvälin Tampere-Vaasa pienempien investointikohteiden toteuttaminen

VT12:lla Tampereen ja Kangasalan välillä yleissuunnitelman mukaisten kohteiden vaiheittainen edistäminen

VT12:lla Tampereella Vaitinaron liittymäalueen kehittäminen ja investointiin valmistautuminen yhdessä Tampereen kaupungin kanssa, sisältää muun muassa eritasoliittymän. Alue on keskeinen työssäkäynti- ja läpikulkuliikenteen väylä. Lisäksi väylä on keskeinen kun Tampereen Hiedanrannan 20 000 asukkaan kaupunginosa alkaa kehittymään.

Rautatieverkolla tulee priorisoida Suomen päärata kokonaisuutena etelästä pohjoiseen liityntäyhteyksineen. Tavoitteena tulee olla pääradan suunnittelun tarkentaminen ja Suomiratahankkeen eteneminen kohti investointivalmiutta. Päärata on nousemassa osaksi Ten-T ydinverkkoa (Pohjanmeri-Itämeri). Sen vuoksi myös kehittämistoimenpiteitä tulee kiirehtiä, jotta rahoitusta voidaan käyttää myös rakentamiseen.

Liikenneverkon solmukohtien saavutettavuutta ja palvelutasoa voidaan edistää Tampereen henkilöratapihan uudistusinvestoinnilla. Tämäkin tavoite korostuu pääradan ydinverkkostatuksen korottamisen myötä.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Toimenpiteet ja suhdeluvut ovat pääsääntöisesti oikean suuntaisia. Arviointi hankaloittaa kuitenkin se, että suunnitelmaluonnoksessa ei ole avattu pitkän tähtäimen investointiohjelmaa. Pelkästään pääradan ja poikittaisyhteyksien kehittämishankkeet vaatisivat merkittävästä suuremman kehittämismäärärahan tason.

Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu tavoitteita Verkkojen Eurooppa (CEF) instrumentin hyödyntämisestä. Ne ovat oikeansuuntaisia. Suomen saanto on ollut kuitenkin historiallisesti heikompaa kuin esimerkiksi Ruotsin. Siksi olisi oleellista, että suunnitelmasta kuvattaisiin selkeästi kunnianhimoisempi tavoiteasenta ja keinot, miten niihin päästään

## **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Visiossa on tunnistettu pääosin hyvin liikennejärjestelmään vaikuttavat tulevaisuuden trendit. Saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus alaotsikoiden alle mahtuvat kaikki toimenpiteet, joilla visio saavutetaan. Visiossa on myös tunnistettu kaupunkiseutujen merkitys.

Visiossa ja itse suunnitelmaluonnoksessa tulisi kuvata tarkemmin Suomen linkittyminen kansainvälisiin liikenneyhteyksiin ja tavaravirtoihin. Alueiden kansainvälistä saavutettavuus on oleellista ympäri Suomea sijoittuneelle vientiteollisuudelle.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Visiossa ja suunnitelmassa tuodaan esille digitaalinen murros, joka muuttaa liikennejärjestelmää muokaten sitä tehokkaammaksi. Kaikki viimeaikaiset liikkumista perustavanlaatuiset innovaatiot ovat syntyneet yksityisissä yrityksissä. Kuluttajia hyödyttävät innovaatiot eivät synny eikä niitä voida implementoida Suomeen, jos liikennesektori on suljettu tai viranomaisten vahvasti säätelemä ja tosiallisesti kilpailua rajoittava. Suunnitelmaluonnoksessa pitää esittää suuntaviivat sille, miten Suomen liikennesektorin avaamista jatketaan. Kysymys on oleellinen esimerkiksi lähijunaliikenteen näkökulmasta.

Toimenpideohjelma tähtää tehokkaaseen liikennejärjestelmään. Suunnittelujänne on 12 vuotta. Samaan aikaan maakuntakaavojen suunnittelujänne on paljon pidempi ja MAL-ohjelmassa tehdään myös pitkäjänteistä suunnittelua. Liikenneyhteyksille ei tule asettaa suunnitelmassa liiallisia vaatimuksia maankäytön kehittämisen mahdollisuuksista. Ne tulee ratkaista yhteistyössä esimerkiksi edellämainituissa sopimusmenettelyissä

## **Vaikutusten arviointi**

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

## **Yleistä**

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Toteutuessaan nykyisenkaltaisena suunnitelmaluonnos antaa suuren merkityksen liikennejärjestelmän jatkuvasti päivittyvälle strategiselle tilannekuvalle sekä investointiohjelmalle. On ensisijaisen tärkeää, että kyseisiä ohjelmia valmistellaan laajassa ja avoimessa sidosryhmäyhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Sjölund Markus  
Tampereen kauppakamari