PIRKANMAA

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 18.5.2021

Kirjallinen asiantuntijalausunto: Pirkanmaan liitto

Asia: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Pirkanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta tuoda esiin näkemyksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (myöhemmin Liikenne12) rahoituskokonaisuudesta. Pirkanmaa on kasvava ja elinvoimainen maakunta, joka toimii Suomen liikennejärjestelmässä keskeisenä solmupisteenä niin henkilöiden kuin tavaroiden liikkeessä. Pirkanmaalla yhdistyvät päätieverkon ja raideliikenteen pääsuunnat. Tämän lisäksi Tampereen seutu on maamme toisiksi suurin keskittymä, jonka väestö on kasvava. Pirkanmaan merkitys suomalaiselle liikennejärjestelmälle on vielä kokoaankin suurempi.

Pirkanmaan liitto pitää merkittävänä saavutuksena parlamentaarisesti valmisteltua näkemystä liikenteen rahoituksen kasvusta tulevaisuudessa. Liikenne12-suunnitelmassa esitettyjen **kestävyyden ja saavutettavuuden tavoitteiden saavuttamiseksi huomattava rahoitustason nosto on tarpeellinen**. Pirkanmaan liitto esittää huolensa siitä, ovatko suunnitelman tavoitteet aidosti saavutettavissa esitetyllä rahoituspohjalla.

Pirkanmaan liitto esittää vakavan huolestumisensa siitä, että **tienpidon ja liikenteen rahoitustaso on edelleen alhainen**. Rahoitustason alhaisuus heikentää väestöltään ja liikennemääriltään kasvavassa maakunnassa alueen kehitystä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Jatkossa liikenteen rahoituksen kohdennuksessa tulisi korostaa nykyistä enemmän liikennesuoritteen roolia. Keskeisestä sijainnista johtuen Pirkanmaan liikenneyhteydet ovat elintärkeitä myös maakunnan ulkopuolella olevan elinkeinoelämän kehitykselle. Tieverkon hyvä kunto on turvallisuus- ja saavutettavuuskysymys.

Suomen maakunnista Pirkanmaalla on suhteellisesti eniten huonokuntoisia päällystettyjä teitä. Esitetyn rahoituskehyksen mukaan Pirkanmaan päällysteiden korjausrahoituksen on arvioitu olevan vuosittain noin 15-16 milj. € vuoden 2025 jälkeen. Esitetty rahoitustaso on korkeimmillaankin niin alhainen, että **huonokuntoisten päällysteiden määrä jatkaa kasvamistaan**. Määrän pitäminen nykytasolla edellyttäisi Pirkanmaalla noin 350 kilometrin päällystämistä vuosittain, kun vuonna 2021 rahoitus riittää noin 245 km päällystämiseen. Korjausvelka siis kasvaa jatkuvasti.

Syy päällysteiden huonoon kuntoon on korjausten vähäisyys jo yli vuosikymmenen ajan. Vastaavana ajankohtana liikenteen rasitus on lisääntynyt huomattavasti. Vuoden 2019 päällystysmäärät jäivät ennätysalhaisiksi. Tämä sai aikaan kiihtymisilmiön, joka pahensi tulevien vuosien rappeutumaa siirtäen korjaamista vaativia kohteita pidemmälle tulevaisuuteen. Liikenne12 -rahoituskehyksessä on ennen vuotta 2025 merkittävä notkahdus. Mikäli rahoitusta ei ole riittävästi, on rappeutuminen kiihtyvää, eikä sitä välttämättä rahoituksen lisäämiselläkään saada tulevina vuosina kuriin. Tästä syystä ns. **rahoituskuoppaan on syytä suhtautua erittäin kriittisesti**.

Liikenne12:n käsittelyn yhteydessä ja tulossa olevan 8-vuotisen investointiohjelman sisällössä tulee osoittaa, miten liikenne- ja viestintäministeriön pääluokalle tuleva 110 miljoonan euron leikkaus vaikuttaa kehittämisinvestointeihin vuodesta 2023 lähtien. On epäselvää, **miten Liikenne12:n mukainen ohjelma tämän muutoksen myötä rahoitetaan**.

Pirkanmaan liitto pitää kannatettavana, että liikenteen toimenpiteiden rahoituksen takaamiseksi tarkastellaan erilaisia ratkaisuja. Liikenneinvestointien edistämiseksi tarvitaan valtion tasolla uusia esityksiä. Muun muassa **yritystukirahoitus tulisi muuttaa koko maan elinkeinoelämän kuljetuksia edistävien liikenneinvestointien rahoitukseksi**. Tämä edesauttaisi myös liikenteellisessä solmupisteessä

sijaitsevan Pirkanmaan pullonkaulojen purkua ja näin valtakunnallisen logistiikkajärjestelmän toimivuutta ja luotettavuutta.

Yhteisrahoitusmalli on joissakin tilanteissa hyvä tapa saada yhdessä tärkeäksi tunnistettuja hankkeita eteenpäin. Suunnitelmassa viitataan **MAL-neuvotteluissa** päädyttyyn kustannustenjakomalliin. Tätä käsiteltäessä on neuvoteltu kyseisen sopimuskauden rahoitusratkaisuista, eikä **tarkoituksena ole ollut laatia koko valtion kattavaa yhteisrahoitusmallin kehikkoa**. Tällaisiin linjavetoihin olisi syytä päätyä yhteistyössä muiden osapuolien kanssa. Lisäksi hyötyjien tunnistamisessa tulee käyttää suurta harkintaa, jottei tilanne ole kohtuuton solmupisteasemassa olevalle alueelle.

Niin kansallisen kuin EU-rahoituksen tulee tukea liikennejärjestelmämme kehittämistä sujuvampaan, turvallisempaan ja ympäristöystävällisempään liikkumiseen. Vaikka pääpaino on kansallisella rahoituksella, on EU-rahoituksella nyt ja jatkossa merkittävä vipuvaikutus liikennehankkeiden etenemiselle. Tämä tarkoittaa myös nykyistä parempaa koordinaation tarvetta sekä EU:n liikennebudjetin kasvattamista tulevaisuudessa. **EU-rahoituksen suhteen** on oltava kunnianhimoinen ja luotava selvä näkemys etenemisestä. Tämä vaatii **kansallista ennakointia, suunnittelujärjestyksen priorisointia sekä kirkasta yhteistä käsitystä tavoitteista** myös kohdetasolla. Tämä näkemys Suomen liikenneverkon kehittämisestä on Liikenne12-suunnitelmassa vajavainen. Lisäksi on syytä tunnistaa uudet käytettäväksi tulevat rahoitusmahdollisuudet, kuten sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusohjelma.

Vaikka meneillään olevassa TEN-T-suuntaviivauudistuksessa ei avata nykyisiä karttoja, niin tiettyjä tarkennuksia silti tehdään. Muun muassa **ydinverkkokäytävien CEF2-liikennerahoitusohjelman yhteydessä voimaan tulevien laajennusten pitää näkyä TEN-T -asetuksen päivityksessä**. Suomen osalta suurin muutos on Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävän laajentuminen pohjoisella ulottuvuudella Suomen pääradan (Helsinki-Tampere-Oulu-Tornio) ja VT4:n myötä. Tämä muutos antaa mahdollisuuden Suomen kilpailukyvyn lisäämiseen kansainvälisten yhteyksien parantuessa.

Suurten ratahankkeiden, joita suunnittelevat erilliset valtioenemmistöiset hankeyhtiöt, osalta tulee Liikenne12:ssa tuoda esille Suomi-rata -suunnitelmien tarkemmat määrittelyt. Tarkennusten vaikutus niin suunnittelun kuin aikanaan rakentamisen aikatauluihin ja käytettävissä oleviin rahoitusmahdollisuuksiin on suuri. **Pääradan kehittämisen välillä Helsinki-Tampere tulee jatkua keskeytyksettä Suomi-radan vaiheistuksesta riippumatta**. Liikenne12 sisältää kirjauksen lentoradan suunnittelun valmistumisesta vuoteen 2025. Se ei saa tarkoittaa sitä, että sitä ennen nykyisen pääradan suunnittelussa ei tapahtuisi mitään.

Vaikka koronapandemia onkin muuttanut radikaalisti liikkumista maailmanlaajuisesti, tulee akuutin vaiheen jälkeen liikenne vähitellen suurelta osin palautumaan. Monipaikkaisuus ja etätyöt ovat vain osan saatavilla. On tärkeää, että **nyt tehdään kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta liikenteen palautuminen tapahtuu mahdollisimman kestävästi**. Siirtymää kumipyöriltä raiteille, joukkoliikenteeseen ja lihasvoimaiseen liikkumiseen tulee tukea järjestelmällisesti. Liikenteen ilmastovaikutustavoitteiden saavuttaminen edellyttää tieliikenteen osalta sekä kulkumuotojakauman muutosta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyväksi, ajoneuvoteknologian kehittymistä että sujuvia liikenneyhteyksiä. Olemassa olevien liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen edellyttää alueiden omaan päätöksentekoon annettavaa valtion erillisrahoitusta. On kestämätön tilanne, että alueen osaamiseen perustuvaa liikkumavaraa rahoituksen kohdentamisessa on hyvin vähän.

Alueellisten lentoasemien rooli kansainvälisinä solmupisteinä on paikallistaloudelle ja yritystoiminnalle kriittinen. Lentoliikenteen osalta Liikenne12-suunnitelma keskittyy vain Helsinki-Vantaan saavutettavuuteen. Alueellisten lentokenttien yhteydet suoraan ulkomaille on tunnistettava. Pirkanmaan liitto toteaa, että Suomen kyky toimia nousevilla talousmarkkinoilla on puutteellinen ja sitä tulisi tukea kehittämällä lentoyhteyksiä myös Euroopan ja Aasian ulkopuolelle. Pirkanmaan liitto haluaa korostaa, että **talouden näkökulmasta olisi ensisijaisen tärkeää tunnistaa laajempi talouden kokonaisuus ja liikenteen rooli siinä**. Esimerkiksi metsäteollisuuden tai viennin tulevien tarpeiden tunnistaminen asettaisi myös rahoituspohjan oikeaan mittaluokkaan.