

Lausunto: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Kiitämme mahdollisuudesta lausua Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi. Keski-Suomen kauppakamari pitää erittäin hyvänä, että suunnitelma liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä toteutuu.

Keski-Suomen erityispiirteet

Alueiden erityispiirteiden kuvauksissa ei ollut Keski-Suomea. Keski-Suomen kauppakamari toivoo, että kuvaus Keski-Suomen erityispiirteistä lisätään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Keskeisen sijaintinsa vuoksi Keski-Suomen liikenneyhteyksillä on merkitys valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen, ja Keski-Suomesta puhutaankin liikenteen solmukohtana, jonka kautta kulkee niin Pohjois-Etelä- kuin Itä-Länsi-suuntainen liikenne. Keski-Suomella on erityistä merkitystä seudulliselle ja seutujen väliselle liikenteelle sekä maakuntien väliselle liikenteelle.

Keski-Suomen elinkeinoelämän erityispiirteisiin kuuluvat runsas metsä-, metalli- ja konepajateollisuus, erityisesti metsäteollisuus ja siihen kytkeytyvä teknologiateollisuus. Näillä aloilla osuus maakunnan työpaikoista on noin kaksinkertainen verrattuna koko maan vastaavaan osuuteen. Metsäteollisuuden ja teknologiateollisuuden osuus koko Keski-Suomen arvonlisäyksestä on 23 %. Paperi, sahatavara ja sellu kuuluvat Suomen merkittävimpien vientituotteiden joukkoon. Puut täytyy saada sujuvasti tehtaille ja sieltä tuotteet maailmalle.

Keski-Suomessa toimii alueen mutta myös koko Suomen kannalta merkittäviä vientiyrityksiä, joiden toiminnan elinehto ovat toimivat liikenneyhteydet niin maanteitse, rautateitse kuin ilmasteitse. Keski-Suomessa sijaitsee merkittäviä yritysten logistiikkakeskuksia, joiden toiminnalle niin ikään toimivat liikenneyhteydet ovat tärkeitä.

Keski-Suomenkin läpi halkova Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä–pohjoissuuntainen pääväylä pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen. Se kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-T-ydinverkkoon ja on osa valtakunnallista erikoiskuljetusten verkkoa. Tien merkitys on huomattava valtakunnallisesti mutta myös Jyväskylän seudun liikenteelle. Se on elinkeinoelämän merkittävimpiä runkoväyliä liikenne- ja tavarakuljetusmäärillä mitattuna. Eurooppalaiseen TEN-T-ydinverkkoon kuuluminen edellyttää sille tietyn palvelutason. Näiltä osin Valtatie 4 ei ole sen edellyttämässä kunnossa. Sujuvat tieliikenneyhteydet ovat tärkeitä niin lyhyt- kuin pitkämatkaiselle tavara- ja työmatkaliikenteelle.

Väestöennusteen 2040 mukaan Jyväskylän seutukunta tulee olemaan Suomen viidenneksi kasvavin seutukunta. Kasuvat väestö- ja liikennemäärät aiheuttavat vaatimuksia liikenneyhteyksien toimivuudelle. Lisäksi vuoteen 2040 mennessä liikenteen ennustetaan lisääntyvän noin 30 % nykyisestä.

Rautatiet ovat Keski-Suomessa merkittävä osa liikenneinfraa, ja ne palvelevat henkilö- ja tavaraliikenteen monipuolisia tarpeita. Erityisen tärkeää on Jyväskylä–Tampere-raideyhteyden parantaminen niin

elinkeinoelämän kuljetusten kuin henkilöliikenteen toimivuuden kannalta. Rataosuuden Jyväskylä-Tampere merkitys on vientiteollisuuden kuljetuksissa erityisen suuri.

Keski-Suomen kannalta tärkeimmät toimenpiteet

Liikenne ja viestintävirasto on tarkastellut TEN-T-verkon tämänhetkistä laatutasoa suhteessa TEN-T-suuntaviiva-asetuksen vaatimuksiin. Esityksessä sanotaan, että ”TEN-T-ydinverkon tulisi olla asetuksen mukainen vuonna 2030 ja kattavan verkon vuonna 2050. Selvityksen mukaan TEN-T-suuntaviiva-asetuksen kriteerit täyttyvät Suomen ydinverkolla ja kattavalla verkolla pääosin.”

Valtatien 4 osalta kriteerit eivät täyty. Puutteita on muun muassa palvelutasossa, turvallisuudessa sekä taukopaikoissa. Valtatie 4 on Suomen tärkein pohjois-eteläsuuntainen pääväylä niin elinkeinoelämän kuljetuksissa kuin henkilöliikenteessä. Valtatie 4 Jyväskylässä pullonkaula Vaajakosken kohdalla haittaa niin lyhyt- kuin pitkämatkaista liikennettä ja elinkeinoelämän kuljetuksia.

Keski-Suomen kauppakamarin mielestä on erittäin tärkeää, että Valtatie 4 kehitetään määrätietoisesti ja priorisoidaan Liikenne12-suunnitelmassa kriittisyytensä ja myös TEN-T-ydinverkkostatuksen mukaisesti. Näemme tärkeänä myös Valtatie 9 sujuvoittamisen sekä Jyväskylä-Tampere raiteen kehittämisen osana Liikenne12-suunnitelmaa. Korostamme, että Jyväskylä-Tampere-raideyhteys on nykyisellään häiriöherkkä ja käytöltään kapasiteetiltaan ylärajoilla, joten on hyvä asia, että yhteysvälin parantamistarpeet huomioidaan Liikenne12-suunnitelmassa.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Keski-Suomen kauppakamarin mielestä rahoituspohja ei ole riittävällä tasolla Liikenne12-suunnitelmassa. Suurin haaste rahoituksen suhteen on se, ettei sitoutumista investointien rahoitukseen ole. On tärkeää, että pitkäjänteinen rahoitus turvataan.

Liikenneverkko ja solmukohdat

Keski-Suomen kauppakamarin mielestä investointihankkeiden priorisointia on käsitelty luonnoksessa liian yleisellä tasolla. Priorisoinnissa täytyy tehdä dataan perustuvaa määrittelyä ja investointipäätöksissä huomioida Euroopan tasolla määritelty Valtatie 4 TEN-T-status.

Luonnoksessa sanotaan, että ”suunnitelmavaranto tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, ja että suunnitelmavaranto on pienentynyt viime vuosina huomattavasti, koska hankkeita on käynnistynyt paljon eikä uusia suunnittelukohteita ole pystytty vastaavasti aloittamaan samassa tahdissa”. Tässä näemme tärkeänä, että aloitetaan ne kohteet, joissa suunnittelutilanne on hyvä, kuten Keski-Suomessa Valtatie 4 osalta Jyväskylän kohdalla.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Keski-Suomen kauppakamari pitää hyvänä luonnoksessa esitettyä viestintäverkkojen kehittämistä liikennejärjestelmän lisäksi monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palveluiden hyödyntämisen kannalta.

Luonnoksessa liikennealan yritysten kestävä kasvun mahdollistaminen on kuitenkin kuvattu liian yleisellä tasolla. On hienoa, että esityksessä on tunnustettu, että toimialan yritykset ovat isoja työllistäjiä. Luonnoksessa ei kuitenkaan ole esitetty, miten näiden yritysten kasvu ja mahdollisuudet työllistää turvataan jatkossakin suhteessa Suomen hiilineutraalisuus- ja fossiilittoman liikenteen tiekartan kunnianhimoisiin tavoitteisiin.

Muut toimenpiteet

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Keski-Suomen kauppakamari pitää visiota hyvänä ja liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä erittäin tärkeänä.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma ei kaikilta osin vie kehitystä vision suuntaan. Ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi toimiva liikennejärjestelmä ja saavutettavuus vaativat valtiolta pitkäjänteistä riittävän rahoituksen turvaamista ja keinoja niiden edistämiseksi erityisesti ympäristönäkökulmasta.

Vaikutusten arviointi

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

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Keski-Suomen kauppakamarin mielestä suunnitelmaluonnokseen tulisi ympäristövaikutusten lisäksi arvioida talousvaikutuksia, joita ei suunnitelmaluonnoksessa ole esitetty mielestämme riittävällä tasolla.

Yleistä

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

Keski-Suomen kauppakamari toivoo tiivistä yhteistyötä alueiden ja sidosryhmien kanssa, myös suunnittelu- ja investointiohjelmien laatimisessa. Keski-Suomen kauppakamari pitää tärkeänä, että liikenneinvestointihankkeiden priorisoinnista käydään avointa vuoropuhelua dataan, kuten liikennemääriin, merkitykseen, kriittisiin korjaustarpeisiin ja TEN-T-vaatimuksiin peilaten.