

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?

Keski-Suomen Yrittäjät pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiota ja tavoitteita - toimivuus, turvallisuus ja kestävyys - kannatettavina. Myös tavoitteita läpileikkaavat näkökulmat tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi ovat olennaisia.

Toimivuutta koskevat linjaukset vastaavat hyvin kehittämistarpeita. Turvallisuutta koskevissa strategisissa linjauksissa Keski-Suomen Yrittäjät näkee, että kokonaisturvallisuuden käsite tulee avata selkeämmin. Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta tulee kuvata tarkemmin linkittyen huoltovarmuuteen, sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseen ja varareittijärjestelmien kehittämiseen niin raiteilla kuin teilläkin.

Keski-Suomen Yrittäjät pitää hyvänä, että valtakunnallisten lähtökohtien lisäksi suunnitelmassa on pyritty tunnistamaan alueiden erityispiirteitä ja alueellisia painotuksia. Alueellisten painotusten merkitys jää kuitenkin suunnitelmaluonnoksessa vain yleisellä tasolla kuvatuksi. Keski-Suomen Yrittäjät toivoo vahvaa yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa, jotta alueelliset erityispiirteet huomioidaan aidosti.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

TEN-T-asetuksen vaatimusten huomiointi

Keski-Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että erityistä huomiota kiinnitetään TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin. Muistutamme valtatie 4 valtakunnallisesta merkityksestä ja roolista yritysten kuljetusten sekä henkilöliikenteen välittäjänä. Valtatie 4 suunnitteluvaihtoehtoa tulee edelleen parantaa ja saattaa valtatie 4 TEN-T-ydinverkon tavoitetasoon aikataulussa. Vt 4 Vaajakosken kohdan parantaminen on hanke, joka tulee toteuttaa vuoden 2030 loppuun mennessä, sillä hankkeeseen ei voi hakea vapautusta TEN-T-asetuksen vaatimuksista. Hanke tulee käynnistää nopealla aikataululla, ja Vt 4 Vaajakosken kohdan parantamista on syytä tarkastella sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden ja tähän liittyvän EU-rahoituksen (military mobility) näkökulmasta.

Raideliikenne

Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain. Keski-Suomen Yrittäjät korostaa pääraatan kytkettyä Tampere-Jyväskylä rataosuuden merkitystä maakunnan kestävä kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa, alueiden välisessä saavutettavuudessa ja yritysten kilpailukykytekijänä. Tampere-Jyväskylä rataosa on Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta merkittävin raideliikenteen kehittämiskohde ja suunnitteluvaihtoehtojen puolesta nostettavissa Väylän investointiohjelmaan.

Julkisesti tuetussa henkilöliikenteessä valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua ja helpottaa raidemarkkinoille pääsyä. Kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Keski-Suomen Yrittäjät painottaa, että sähköistämättömien rataosien henkilöjunaliikenne on turvattava myös jatkossa ja valtiolla tulee olla kokonaisvastuu ostojunaliikenteen järjestämisestä sekä sen rahoituksesta. Junaliikennettä tulee myös tarkastella kokonaisuutena, osana Suomen liikennejärjestelmää sekä vielä laajemmin osana syventyviä pohjoismaisia itä-länsi yhteyksiä. Poikittaisyhteyksien kehittämisellä ja turvaamisella on keskeinen rooli Suomen kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle. Kiskobussiliike Haapamäen ratakokonaisuudella tulee nähdä osana valtakunnallisia raideliikenteen matkaketjuja.

Lentoliikenne

Keski-Suomen Yrittäjät jakaa Liikenne12-suunnitelmassa asetetun lähtökohdan lentoliikenteen markkinaehtoisuudesta. Keski-Suomen Yrittäjien suuri huoli liittyy kuitenkin siihen, että lentoliikenteen tulevaisuutta arvioidaan liian kapeasti valtio-omisteisen lentoasemayhtiön näkökulmasta, eikä arvioinnissa huomioida lentoliikenteen laajempia alue- ja kansantaloudellisia vaikutuksia. Lentoliikenteen vaikutukset talouteen ovat tutkimusten mukaan erittäin merkittäviä ja niiden rinnalla lentoasemayhtiön oman liiketoiminnan näkökulma tulisi asettaa oikeisiin mittasuhteisiin.

Keski-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta Jyväskylän lentoliikenneyhteyksien turvaaminen ja jatkuvuus on välttämätöntä. Nykyinen, Jyväskylän lentoja koskeva ostoliikennesopimus ulottuu vuoden 2026 maaliskuun loppuun. Yritysten näkökulmasta tarvitaan näkymä lentoliikenneyhteyksien jatkuvuudesta myös pidemmälle tulevaisuuteen. Yhteiskunnan perusinfrastruktuurin toimivuus on täysin olennaista yritysten investointipäätöksiä tehtäessä. Myös vahvassa kasvussa oleva matkailutoimiala vaarantuu liian lyhytnäköisestä suunnittelusta.

Jyväskylän lentoliikenne palvelee erityisesti elinkeinoelämälle tärkeää kansainvälistä saavutettavuutta, ja yli 90 % Jyväskylän lentoliikenteestä on syöttöliikennettä kansainvälisiin yhteyksiin. Tuota liikennettä on mahdoton nähdä korvattavan muilla liikennemuodoilla. Keski-Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että kolmen tunnin saavutettavuustavoite sisältyy jatkossakin Liikenne 12-suunnitelmaan. Jyväskylästä tuo saavutettavuustavoite ei toteudu muilla julkisilla kulkumuodoilla, kuin lentoliikenteellä.

Lentoasemaverkosto on liikennejärjestelmään kuuluvaa perusinfraa, jonka olemassaolo tulee turvata ja säilyttää hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Jyväskylän lentokenttä on yksi Suomen neljästä yhteistoimintakentästä, joita käytetään sekä siviili- että sotilasilmailuun. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 loppuun mennessä. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Keski-Suomen Yrittäjät muistuttaa, että lentoasemaverkoston kriteereitä ei tule arvioida yhteistyössä vain lentoasemanpitäjien kanssa, vaan keskeistä on arvioinnissa huomioida alueen ja yritysten näkemykset ja tarpeet. Lentoliikenteen aluetaloudellinen vaikuttavuus tulee huomioida kaikessa suunnittelutyössä sen rakenteista alkaen. Jyväskylän lentoasema selkeästi on osa strategisesti merkittävää lentoasemaverkosta.

Keski-Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä lentoliikenteessä sähköistämisen ja muiden kestävien käyttövoimien käytön edistämistä. Jyväskylän ja Helsinki-Vantaan lentoasemien välinen etäisyys luo edellytykset sähköisen lentämisen pilotoinnille. Keski-Suomen Yrittäjät kannustaa toimijoita rohkeisiin pilotointihankkeisiin lentoliikenteen kestävyuden parantamiseksi.

Muuta huomioitavaa toimenpiteistä

Perusväylänpitoon liittyen suunnitelmaluonnoksessa esitetään, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävää. Keski-Suomen Yrittäjät muistuttaa, että väyläverkon palvelutasoa tulee arvioida erityisesti yritysten ja henkilöliikenteen tarpeiden pohjalta järjestelmällisillä yhteistyöllä seutujen kanssa.

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä tulee huomioida maakuntakeskusten välisten yhteyksien sekä muiden pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien kehittämistarpeet. Näiden osalta suunnitelma- sekä toteutusvalmiutta on edelleen aktiivisesti edistettävä valtion suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Toimenpiteissä tulee myös kiinnittää korostetusti huomiota maakuntakeskusten saavutettavuuteen, joka joukkoliikenteellä on selvästi heikompaa kuin henkilöautolla.

Luonnonvarojen käyttöön liittyvät kysymykset ratkaistaan yksityiskohtaisemmin hankesuunnittelussa hankekohtaisesti. Keski-Suomen Yrittäjien näkemyksen mukaan olisi kuitenkin hyvä jo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tasolla esittää toimenpiteitä, joilla voidaan edistää kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta väylähankkeissa. Toimijat pystyvät näin varautumaan ja todennäköisesti hankkeissa päästään käytännössä parempiin tuloksiin kiertotalouden ja materiaalitehokkuuden näkökulmasta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Keski-Suomen Yrittäjät näkee, että valtion tulee myös jatkossa kantaa vastuu valtion väyläverkkojen rahoituksesta, ja kuntien rahoitusvastuuta valtion infrasta ei tule lisätä. Tämä on oikeudenmukaisuuskysymys kansalaisten ja yritysten kannalta, koska kuntien taloustilanteet ja -näkymät eroavat toisistaan merkittävästi.

Yksityisteiden infrastruktuuriavustusten rahoitustasosta on syytä olla huolissaan. Alhaisen rahoitustason vuoksi yksityisteiden kunto ja liikennöitävyys voivat heikentyä. Suomessa on yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti yritysten kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli, mitä ei voi liikaa korostaa.

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

Keski-Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään sen kaikilla tasoilla kattavaan vaikutusten arviointiin perustuen. Vaikutusarvioinneissa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimijoiden osallistamiseen laajasti.

Muut huomiot?

Tietoon perustuva ja laajassa vuorovaikutuksessa valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä työkalu ohjaamaan liikennejärjestelmäsuunnittelua. Laaja

osallistaminen, parlamentaarinen yhteistyö ja suunnitelman toteutumisen seuranta tukevat suunnitelman toteutumista käytännössä. Niihin tulee kiinnittää huomiota.

Jyräkoski Sanna-Mari
Keski-Suomen Yrittäjät