



LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA JA SEN VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Keski-Suomen liitolta lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta sekä sen vaikutusten arvioinnista. Lausunnon määräaika on 23.2.2021. Keski-Suomen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua aineistosta.

Maakuntahallitus antaa seuraavan lausunnon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista:

Yleistä suunnitelmasta

Keski-Suomen liitto pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa odotettuna, tarpeellisena ja toimivana työkaluna liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Parlamentaarisesti valmisteltu tietoon perustuva, yli hallituskausien katsova tarkastelu luo liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvittavaa strategista näkymää ja ennustettavuutta.

Keski-Suomen liitto pitää suunnitelmaluonnoksen pohjalle tuotettua tietoperustaa varsin kattavana ja koko prosessin kannalta merkittävänä tuotoksena. Traficomien laatima liikenneverkon strateginen tilannekuva on laadukas teknisluonteinen tarkastelu liikenneverkon kuntoon ja tunnistettuihin puutteisiin. Tilannekuva vastaa varsin hyvin Keski-Suomen liiton näkemykseen alueensa väylien tilasta ja kehittämistarpeista. Liikenneverkon strateginen tilannekuva yhdistettynä tulevaisuuden tarpeet tunnistavaan, eri suunnittelutasot huomioivaan ja yhteensovittavaan suunnitteluun muodostaa toimivan liikennejärjestelmäsuunnittelun ytimen.

Keski-Suomen liitto haluaa nostaa liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta johdettuna esille erityisesti muutaman huomion:

- Tilannekuva tuo tarpeellisella, faktapohjaisella tavalla esille pääväylien vt4 ja vt9 merkittävimmät turvallisuus- ja palvelutasopuutteet ja näistä johdetut tieverkon kehittämistarpeet. Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan itse suunnitelmassa tulisi kyetä rohkeammin luomaan näkymää siitä, miten näihin puutteisiin vastataan suunnitelmakaudella.
- Tilannekuvassa on ansiokkaalla tavalla käsitelty TEN-T-verkon kriteeristöä ja niiden toteutumista. Kriteeristön täyttyminen valtatie 4 osalta on heikkoa ja suunnitelma ei anna selkeää näkymää tilanteen edistymisestä. Keski-Suomen liitto pitää huolestuttavana, että suunnitelmassa todetaan kriteerien täyttymistä tarkasteltavan ennen vuoden 2024 suunnitelman laadintaa ja tarvittaessa tehtävän päätöksen poikkeamishakemuksesta.

Keski-Suomen liitto muistuttaa kehittämistarpeiden johtuvan liikenteellisistä tarpeista, eikä hallinnollisella päätöksillä vaikuteta liikenteen tarpeisiin. Tavoitteena tulee olla uskottavan ja näkemyksellisen kehittämissuunnitelman muodostaminen.

- Keski-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä, että suunnitelmassa vahvistetaan tavoitetta yli kolmen tunnin etäisyyksillä olevien maakuntien lentoliikenteen kehittämisestä. Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan liikenneverkon strateginen tilannekuva ei tunnista oikealla tavalla Jyväskylän lentoaseman asemaa ja kansainvälistä matkustajaprofiilia. Reittilentojen operaattorista johtuneet kolmiolennot ja tarjonta eivät anna todellista kuvaa Jyväskylän lentoaseman profiilista ja potentiaalista. Kansainvälinen vientiteollisuus muodostaa 25 % Keski-Suomen työpaikoista. Jyväskylästä matkustavien jatkomatrustajien osuus on n. 85 % ja liikkumistarpeet pohjautuvat kansainvälisen elinkeinoelämän saavutettavuuden tarpeisiin. Moderni lentoasema, juuri uudistettu kiitatie, matkaketjujen kehittäminen sekä yhteiskäyttö sotilasilmailun kanssa muodostaa kustannustehokkaan perustan operoinnille reittilennoille myös jatkossa. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksessä tulee tarkastella lentoasemien merkitystä tiiviimmin myös osana alueiden taloutta ja niiden elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä.

12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä lähtökohta liikennejärjestelmän kehittämiselle, mutta samalla tarvitaan vielä kauemmas katsovaa visiota liikenneverkon tulevaisuudesta. Erityisesti tämä tarve korostuu rataverkon osalta, huomioiden rataverkon suunnittelun ja toteutuksen aikaikkunat. Suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomioimaan nykyistä paremmin raideliikenteen verkostomainen luonne sekä tällä hetkellä heikosti hyödynnetyt poikittaiset ratayhteydet. Keski-Suomen liitto kaipaa suunnitelmalta selkeämpää kirjausta Suomen tärkeimmän raideyhteyden, pääradan ja sen liityntäyhteyksien, kuten suunnitelun alla olevan Tampere-Jyväskylä ratayhteyden kehittämissuunnitelma.

Koska suunnitelma ei sisällä konkreettisia hankkeita, tulee suunnitelman jatkona valmisteltava suunnittelu- ja investointiohjelma olemaan erittäin merkittävässä roolissa arvioitaessa prosessia kokonaisuutena.

Suunnittelu- ja investointiohjelman osalta Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lähtökohtana kehittämissuunnittelun priorisointia tilannekuvaan pohjautuen, pääväyläasetukseen tukeutuen, TEN-T-ydinverkon kriteereitä tavoitellen, elinkeinoelämän kehittymistä tukien, alueiden välistä saavutettavuutta kehittäen sekä kestävä liikunnan edellytyksiä luoden.

Suunnittelu- ja investointiohjelman laatimisessa tulee varmistaa alueiden ja merkittävässä toteuttajaroolissa olevien kaupunkiseutujen tiivis kytkeminen valmisteluun.

Rahoitus ja sen suuntaaminen

Keski-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä ja merkittävänä saavutuksena suunnitelmassa esitettyä näkemystä liikenteen rahoituksen kasvusta tulevaisuudessa. Rahoituskehys on merkityksellistä niin perusväylänpidon, korjausvelan lyhentämisen kuin kehitysinvestointien näkökulmasta. Liikenne 12- suunnittelu-kaudella perusväylänpidon rahoitustason nosto v. 2025 alkaen on hyvä ja kannatettava asia. Perusväylänpitoon ja korjausvelan hallintaan haasteita kuitenkin tuo rahoitustason lasku vuosina 2023–2024. Perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen on oleellisessa asemassa myös alemman asteisen tieverkon ja siihen tukeutuvan teollisuuden näkökulmasta.

Rahoitustason nostosta huolimatta suunnitelmaluonnoksesta herää huoli siitä, ovatko suunnitelmassa esitetyt tavoitteet tasapainossa käytössä olevan rahoituksen kanssa. Keski-Suomen liitto muistuttaa liikenteen merkittävästä roolista talouden kokonaisuudessa ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten mahdollistajana. Rahoitustasoa tulee vielä tarkastella tavoiteltujen vaikutusten, erityisesti vientivetoisen teollisuuden tulevaisuuden tarpeiden tarkemman tarkastelun kautta.

Suunnitelmassa esitetyt tarkastelut liikenteen rahoituspohjan laajentamiseksi ovat kannatettavia ja tarpeellisia. Erityisen tärkeänä Keski-Suomen liitto pitää tarkasteluja rahoituspohjan laajentamisesta julkishallinnon ulkopuolisiin toimiin.

Yhteisrahoitusmalli on hyvä tapa saada yhteisesti tärkeiksi tunnistettuja hankkeita eteenpäin ja se on kannatettava tilanteissa, joissa rahoitusosapuolet kokevat hyötyvänsä hankkeesta tasapuolisesti suhteessa tehtyihin panostuksiin. Yhteisrahoitusmallin hyödyntäminen edellyttää kuitenkin tapauskohtaista neuvottelumenettelyä, jossa tavoitteista, omistajuuksista, riskienhallinnasta ja rahoituksesta kyetään löytämään yhteisesti jaettu näkemys. Esimerkiksi hyötyjä maksaa -malli on osaltaan haasteellinen, sillä useille yhteiskunnallisille tavoitteille on vaikeaa, ellei jopa mahdotonta löytää tunnistaa suoraa hyötyjää. On myös huomioitavaa, että esimerkiksi maan arvonnousu ei ole automaattisesti realisoitavissa.

Keski-Suomen liitto suhtautuu kriittisesti suunnitelmassa esitettyyn tavoitteeseen yhteisrahoitusmallin hyödyntämisestä systemaattisemmin rahoitusjärjestelmien lähtökohtana. Esitetyssä muodossa käyttöön otettaessa malli lisäisi huomattavasti kaupunkien vastuita valtiolle kuuluvista liikennejärjestelmähankkeista. Esimerkiksi periaate, jonka mukaan valtio maksaisi enintään puolet omalla verkollaan toteutettavista kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavista hankkeista, kun kunnalla on hankkeeseen intressi, poikkeaa selvästi nykyisistä valtion hyväksymistä kustannusjaon periaatteista ja ei ole sellaisenaan hyväksyttävä. Kuntien ja valtion osallistumisen prosenttiosuuksien määrittäminen suunnitelmassa ei Keski-Suomen liiton ymmärryksen mukaan perustu kuntien ja valtion yhteiseen lopputulemaan. Suunnitelman keskeisten linjanvetojen olisi syytä pohjautua osapuolten yhteisesti jakamaan näkemykseen.

Keski-Suomen liitto tuo esille myös huolensa siitä, että rahoitusohjelmassa ei ole esitetty rahoitusvarausta kaupunkiseuduille vuosille 2021–2023. Tämä asettaa uudet MAL-sopimusosapuolet eriarvoiseen asemaan vanhojen MAL-osapuolinen kanssa. Tähän puutteeseen tulee kyetä vastaamaan tässä suunnitelmassa tai sitovasti muilla menetelmillä.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lähtökohtana EU-rahoituksen (esim. CEF) maksimaalista hyödyntämistä ja sen edellytyksenä olevaa riittävää ja eteenpäin katsovaa suunnitteluvarantoa.

Yleisesti ottaen Keski-Suomen liitto toteaa tarpeen suunnittelu- ja rahoitusmallille, joka kykenee joustavasti ja nopeasti reagoimaan tilanteen vaatimalla tavalla esimerkiksi elinkeinoelämän merkittäviin hankkeisiin tai äkillisen rakenneuutoksen tilanteisiin.

Liikennejärjestelmätyn yhteistyö

Keski-Suomen liitto kiittää yhteistyöstä ensimmäisellä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman laadintakierroksella, mutta tunnistaa kehittämiskohteita ja tärkeitä yhteistyötarpeita jatkossa tapahtuvalle valmistelulle.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että liikenneverkon strategisessa tilannekuvasa tunnistetut tarpeet toimivat lähtökohtana suunnitelman ja sitä seuraavan suunnittelu- ja investointiohjelman valmistelulle. On kuitenkin tärkeää, että tämän lisäksi valmisteluun välittyy seudullinen ja alueellinen näkemys liikennejärjestelmän tilasta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista. Tämän varmistamiseksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman laadintaprosessiin tarvitaan suunnitelmallista rakennetta ja sen kautta tapahtuvaa tiiviimpää yhteistyötä suurten kaupunkiseutujen, maakuntien ja yli maakunnallisten liikennejärjestelmätyn keskeisten osapuolten välillä. Ensimmäisessä valmisteluprosessissa yhteistyöryhmän rooli ja vaikutusmahdollisuudet jäivät Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan vähäisemmiksi kuin keskeisten sidosryhmien tavoitteena oli prosessiin lähdetessä.

Suunnitelmassa tunnistetaan yli maakunnallisen liikennejärjestelmätyn toimijat tärkeänä osapuolena. Keski-Suomen liitto kannattaa suunnitelmassa esitettyä ajatusta yli maakunnallisista vuosittaisista keskusteluista maakuntaliittojen kanssa. Länsi-Suomen kuusi maakuntaa ovat viime vuosina tehneet määrätietoista ja kunnianhimoista liikennejärjestelmätyn yhteistyötä, jonka tuloksena on valmistunut Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia.

Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan tarpeellisten suuralueittaisten keskustelujen lisäksi tarvitaan toiminnallisista lähtökohdista käytävää keskustelua. Esimerkiksi maakuntien lentoliikennettä tai poikittaisia yhteyksiä on tarpeen käsitellä myös suuralueet ylittävinä toiminnallisina kokonaisuuksina.

Lisäksi esitetty ajatus säännöllisestä liikennejärjestelmäfoorumista on kannatettava.

Muut huomiot

Keski-Suomen liitto toteaa haasteelliseksi asetelman, jossa suunnittelujärjestelmä hajautuu useisiin prosesseihin ja päätöksiin. Esimerkiksi raideliikenteen hankeyhtiöt tai fossiilittoman liikenteen tiekartta ovat irrallisena valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tämä aiheuttaa haasteita kokonaiskuuvan ja vaikutusten arvioimiseen.

Keski-Suomen liitto nostaa esille myös maankäytön ja liikenteen kiinteän suhteen ja tarpeen sen paremmalle huomiolle suunnitelmassa. Suunnitelmassa ei myöskään käy selkeästi ilmi tavoiteltava suhde uudistuksen alla olevaan maankäyttö- ja rakennuslakiin.

Keski-Suomen liitto muistuttaa riittävän lausuntoaajan merkityksestä lausunnonantajille. Vaikka SOVA-laki esittää lausuntoajalle minimikeston, on hyvän tavan mukaista antaa lausunnonantajille hieman enemmän aikaa, jotta hallinnolliset käsittelyt on mahdollista tehdä asianmukaisesti. Päätävien elinten kokousaikataulu on usein sovittu pitkäksi ajaksi eteenpäin ja minimikestoinen lausuntoaika voi tarkoittaa, ettei huolelliseen valmisteluun ole mahdollisuutta. Tämä on syytä ottaa huomioon tulevassa valmistelussa.

Keski-Suomen liitto
Maakuntahallitus