

Asia: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Keski-Suomen liitto pitää investointiohjelman osalta tärkeänä lähtökohtana kehittämisinvestointien priorisointia hankkeiden vaikuttavuuteen ja strategiseen tilannekuvaan pohjautuen sekä väyläverkon palvelutason vahvistamiseen perustuen. Investointiohjelman hankkeiden priorisoinnissa on syytä huomioida elinkeinoelämän kehittymisen tarpeet, alueiden välisen saavutettavuuden kehittäminen, kestävän liikkumisen edellytysten vahvistaminen sekä TEN-T-verkon tavoitetason saavuttaminen aikataulussa.

Keski-Suomen osalta investointiohjelmaan on nostettu maantieverkon kehittämishankkeiksi vt 4 Vestonmäen kohta (prioriteettiluokka 2) sekä vt 4 Vaajakosken kohta (prioriteettiluokka 2), maantieverkon parantamishankkeiksi vt 23 parantaminen välillä Piilinjärvi-Petäjäisjärvi (Keuruu), kt 58 tie- ja liittymäjärjestelyt (Keuruu) sekä Mt 638 parantaminen Leppävesi-Tikkakoski (Jyväskylä ja Laukaa). Lisäksi on neljä pyörätieverkon kehittämishanketta, joista vt 9 Keljonkangas-Muurame on prioriteettiluokassa 2 ja Vt 18 Ristonmaan etl-Kukkumäki, Vt 4 Jyväskylä-Tikkakoski sekä Mt 637 Jyväskylä-Laukaa prioriteettiluokassa 3. Keski-Suomen liitto pitää investointiohjelmaan nostettuja maantieverkon kehittämishankkeita kannatettavina investointiohjelman tavoitteiden, hankkeiden vaikuttavuuden ja muuttuneen toimintaympäristön näkökulmasta. Maantieverkon parantamishankkeilla parannetaan erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen tarpeita sekä liikenneturvallisuutta. Seudullisen pyörätieverkon kehittämishankkeilla edistetään mm. kestävän liikkumisen tavoitteita Jyväskylän kaupunkiseudulla.

Nykyisen geopoliittisen tilanteen valossa Keski-Suomen liitto pitää erittäin ansiokkaana sotilaallisen liikkuvuuden näkökulman huomioimista investointiohjelmassa. Suomen liikenneverkon tulee olla toimiva niin normaali- kuin mahdollisissa poikkeusoloissakin. Valtatie 4 on osa TEN-T-ydinverkkoa ja Vaajakosken kohdalla osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä. Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen pääväylä ja valtatie merkitys sekä tavara- että henkilöliikenteen välittäjänä on suuri. Keski-Suomen liitto toteaa, että Vt 4 Vaajakosken kohdan parantamisen tulee sisältyä investointiohjelman prioriteettiluokkaan 1. TEN-T-verkon kehittämisen rahoituksesta pääosa kohdistetaan ydinverkolle, sillä tavoitteena on saada ydinverkko valmiiksi

vuoteen 2030 mennessä. Vaajakosken kohdan kehittämisessä tuleekin tarkastella myös EU:n CEF-rahoitusohjelman tarjoamat mahdollisuudet (Military Mobility) hankkeen toteuttamiseksi.

Viime vuosina tasoristeysturvallisuutta on parannettu päämäärätietoisesti, mutta väyläverkolla on yhä noin 2 600 tasoristeystä, joista noin 70 % on vartioimattomia. Tasoristeukset ja erityisesti vartioimattomat tasoristeukset muodostavat merkittävän turvallisuusriskin liikenteessä. Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että investointiohjelmassa on varauduttu tasoristeysohjelman jatkamiseen.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä tietopohjaista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennepolitiikka. Vaikutusten arviointiin perustuva investointiohjelma on tärkeä työkalu tässä kokonaisuudessa.

Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty PRIO-tarkasteluita. Laajamittaiseen vaikutusten arviointiin tarvitaan kuitenkin myös PRIO:sta puuttuvien vaikutusalueiden tarkastelua esimerkiksi hankkeiden suunnittelun yhteydessä tuotetun vaikutustiedon avulla.

PRIO-tarkasteluiden perusteella Tampere-Jyväskylä-rataosan kehittämisen tulisi olla mukana investointiohjelmassa. Tarkasteluissa hanke on valikoitunut tehokkuus-, saavutettavuus-, turvallisuus- ja julkistalouden kestävyys -koriin, minkä lisäksi hanke on varasijalla sekä kestävyys- että CO2-koreissa. Hankkeen suurimmat hyödyt tulevat elinkeinoelämän sekä työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämisestä. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on tunnistettu yhteysväliksi, jolla on keskeisimpiä välityskykyhaasteita. Rataosuuden suunnitteluun on osoitettu huomattavasti resursseja (ml. CEF-rahoitusta), ja suunnitteluvalmius tulee mahdollistamaan toimenpiteiden toteuttamisen investointiohjelman jälkimmäisellä puoliskolla. Rataosan suunnittelukohteista Lahdenperä-Jämsä rataoikaisun ja kaksoisraiteen yleissuunnitelma on hyväksytty ja ratasuunnitelman laatiminen käynnistynyt. Rataosuuden kehittäminen sisältyy sekä maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan että maakunnan edunvalvonnan kärkihankkeisiin.

Keski-Suomen liitto katsoo, että vaikutusten kautta arvioituna Tampere-Jyväskylä-rataosan tulee sisältyä vuosien 2025–2032 investointiohjelmaan. Rataosan kehittämiseksi tulee tarkastella ja hyödyntää EU:n CEF-ohjelman tarjoamat rahoitusmahdollisuudet myös toteutuksen osalta.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee investointiohjelman taloudellisen kehityksen. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3 miljardia euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 miljardia euroa, rautateille noin 1,6 miljardia euroa ja vesiväylille noin 0,2 miljardia euroa.

Keski-Suomen liitto pitää pääosin perusteltuna rahoituksen jakautumista eri liikennemuotojen välillä. Erityisesti kotimaan tavaraliikenteessä maantiekuljetuksilla on keskeinen rooli. Investointiohjelmalle asetettujen kestävyystavoitteiden vuoksi on perusteltua panostaa rautateiden kehittämisinvestointeihin ja pyrkiä näin kasvattamaan raideliikenteen kuljetussuoritteita. Vesiväylillä on tärkeä merkitys ulkomaan tavarakuljetusten sekä huoltovarmuuden kannalta.

Investointiohjelma tuo selkeästi esiin sen, että liikenteen talouskehityksellä ei kyetä vastaamaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin. Lisäksi kustannustason nousu tuo lisähaasteita asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi. 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. Riittävä investointitaso liikenteeseen on globaali kilpailukykytekijä.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Keski-Suomen liitto on pääosin tyytyväinen investointiohjelman laadintaprosessiin, päivittämiseen sekä seurantaan.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Tampere-Jyväskylä-rataosa on ollut investointiohjelman valmistelussa tarkasteltuna hankkeena mukana (Investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet, liitteet 4 ja 4b), mutta se ei sisälly varsinaiseen investointiohjelmaan.

Keski-Suomen liitto korostaa TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan Tampere-Jyväskylä rataosuuden merkitystä maakunnan raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa, alueiden välisessä saavutettavuudessa ja elinkeinoelämän kilpailukykytekijänä. Rataosuus on osa strategista pääradakokonaisuutta. Tampere-Jyväskylä rataosuus on Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta merkittävin parantamiskohde. Rataosan merkittävimmät kehittämistarpeet liittyvät häiriöherkkyyden vähentämiseen, tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksiin sekä henkilöliikenteen nopeustasoon. Tampere-Jyväskylä rataosuuden kehittäminen vahvistaa poikittaisyhteyttä Turusta Kuopioon ja Niiralaan.

Lahdenperä-Jämsä-välin kehittämistoimenpiteet mahdollistavat ei kaupallisten junakohtausten poistamisen sekä vakiorakenteisen tunnin vuorovälin henkilöliikenteelle.

Keski-Suomen liitto muistuttaa myös toimivan alempiasteisen tieverkon keskeisestä merkityksestä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Pääväyläverkon lisäksi vähäliikenteisen tieverkon ylläpitoon tulee olla riittävä rahoitus. Huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän kannalta oleellisesta, parantamista vaativasta yhteydestä Keski-Suomen liitto tuo esiin Jämsä-Halli välisen tieyhteyden (6031).

Tärkeimpiä ja vaikuttavimpia investointiohjelmaan kuulumattomia maantiehankkeita, joiden suunnittelua ja toteutusta tulee edistää ovat strategisesti merkittävän valtatie 4 hanke välillä Vehniä-Äänekoski. Hankkeella vahvistetaan maakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyä. Lisäksi kehittämistoimenpiteiden suunnittelua ja toteutusta tulee edistää pääväyliin ja EU:n TEN-T-kattavaan verkkoon kuuluvalla valtatiellä 9, erityisesti välillä Jyväskylä-Jämsä. Valtatie 9 muodostaa Länsi- ja Itä-Suomen yhdistävän tärkeimmän poikittaisväylän ja yhteysväylä Tampere-Jyväskylä on merkittäviä liikenneturvallisuuspuutteita. Muista poikittaisyhteyksistä ylimaakunnallista Jyväskylä-Vaasa yhteysvälin suunnitteluvalmiutta tulee parantaa niin raide- kuin maantieliikenteen (Haapamäen rata ja valtatie 18) osalta.

Osana henkilöliikenteen siirtymää kohti kestävämpiä kulkutapamuotoja, tulevana vuosina on perusteltua tarkastella myös mahdollisuuksia lähijunaliikenteen edistämiseen Jyväskylän seudulla.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että tietopohjainen investointiohjelma ohjaa tehtäviä investointipäätöksiä.

Paakki Valtteri
Keski-Suomen liitto