

Asia: VÄYLÄ/4852/04.00/2021

Lausuntopyyntö - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Valmistelun lähtökohdat on kuvattu selkeästi ja on tärkeää, että liikenneverkon strateginen tilannekuva on yksi investointisuunnitelman lähtökohdista. Valmisteluprosessia sekä strategisen tilannekuvan että investointiohjelman osalta on mahdollista selkeyttää ja parantaa läpinäkyvyyttä yhteistyöllä sidosryhmien kanssa.

Investointiohjelmassa on perusteltu siihen sisällytetyt hankkeet ja tehdyt valinnat. Haluamme tuoda esille, että varsinkin investointiohjelmasta määrärahojen puutteen vuoksi pois jätettyjen hankkeiden osalta olisi ollut hyvä tuoda esiin tarkemmat perustelut. Kannattaviksi todettujen hankkeiden toteutumattomuuden vaikutuksista tulisi myös esittää arvio, johon sisältyy arvio kohteen toteuttamisen aikataulusta myöhemmin. Samalla on perusteltavissa syy esittää liikenteen määrärahoihin selkeää korotusta, jotta tämä koko ajan kasvava investointivelka saadaan kuriin.

2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Ohjelmassa on yleisellä tasolla tuotu hyvin esille Liikenne 12-suunnitelman mukaiset tavoitteet ja samoin perustelut ohjelmaan sisällytetyille hankkeille. Investointiohjelma on tärkeä väline liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiselle ja yli hallituskausien ulottuvalle pitkäjänteiselle kehittämiselle. Siksi on syytä perustella samalla tarkkuudella myös ohjelman ulkopuolelle jätetyt hankkeet ja niiden poisjättämisen vaikutukset. Strategisiin linjauksiin kuuluu arvioida milloin ja miten ne voidaan toteuttaa. Samalla on esitettävä millaisella resurssien lisäämisellä strategia voidaan toteuttaa.

Investointiohjelmassa käytetyt perustelut ja priorisointi vaativat lisää läpinäkyvyyttä ja selkeyttä. Hankkeiden merkitystä alueellisesti ja toisaalta myös laajempia valtakunnallisiakin vaikutuksia tulisi tarkastella syvemmin kuin mitä investointiohjelmassa on tehty, jotta kokonaisvaikutukset saadaan näkyville. Investointien merkitystä on arvioitava myös kansantalouden ja elinkeinoelämän näkökulmasta, kannattavien investointien tekeminen on todella järkevää.

3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Uudellamaalla on pääkaupunkiseudun, eli Kehä III:n, ulkopuolella teollisuuden, kaupan ja logistiikan vyöhyke, joka ulottuu Hangosta Kilpilahteen. Tämä vyöhyke koostuu useista monimuotoisista keskuksista ja sen läpi kulkevat valtatie 25, kantatie 55 ja Hanko-Hyvinkää rata, joita on yhdessä kutsuttu myös Kehä V:ksi. Näitä yritysalueita on kaikkiaan yli 50, joukossa on useita kansainvälisiä teollisuusyrityksiä, joiden merkitys koko valtakunnankin tasolla on suuri. Valtatie 25 on paikoin erittäin ruuhkainen ja vaarallinen raskaan liikenteen mukana ja seassa kulkevan paikallisliikenteen vuoksi. On erittäin perusteltua esittää, että vt 25 otetaan mukaan investointiohjelmaan, koska muuten Länsi-Uudenmaan merkitys Suomen vientilogistiikan tukipilarina on unohdettu.

Kehä V on paljon laajemminkin Suomen vientiteollisuuden luonnollinen logistinen reitti. Lisäksi kansainvälisen kaupan liikenteessä hyödynnetään varsinkin valtatie 25:tä ja Hangon Sataman logistisen sijainnin ylivoimaa. Tavarankuljetukselle nopeus, laivojen frekvenssi ja saavutettavuus ovat äärimmäisen tärkeitä tekijöitä. Kaikkiaan rekkojen määrä Hangon kautta on 240 000 autoa vuodessa.

Kuljetuksissa pyritään tietenkin siirtymään raideliikenteeseen, silloin kun se on mahdollista, mutta kuljetusmäärät kasvavat kuitenkin koko ajan. Bulkkituotteiden reipasta kasvua osoittava kauppa hoidetaan Koverharin Sataman kautta, siihenkin tarvitaan Hanko - Hyvinkää radan yhteyttä.

Valtatie 25 Investoinnit lähes puuttuvat Investointiohjelmasta, vain muutamia risteysalueita on mukana. Tien nykyinen kunto ei kuitenkaan ole sillä tasolla, jolla sen tulisi olla jo luokituksensa mukaan, vt 25 on mukana liikenteen pääväyläverkossa. Tien tasosta kertoo mm. se, että välillä Lohjalta Lahteen autojen navigaattorit ohjaavat vt 25:n sijaan myös rekat Kehä III:lle, vaikka siten ajomatka tulee 30 km pidempi. Samalla voidaan todeta, että kehä III ruuhkautuu vain lisää aivan turhaan. Kehä III liikenne ja investointipaineet kevenisivät, mikäli autot ajaisivat pääkaupunkiseudun ohi vt 25:tä käyttämällä. Lisäksi on todettava, että Länsi-Uudenmaan teillä liikkuu erittäin paljon kemikaalilastissa olevia rekkoja. Näiden kuljetusten aiheuttama vaikutus ulottuu koko maahan, mutta erityisesti on liikenne 12 arvoissa huomioitava vt 25, kt 51 ja kt 52.

On syytä odottaa, että tämän taloudellisestikin kannattavan vt 25 parantamishankkeen jättäminen investointiohjelman ulkopuolelle perustellaan selkeästi ja täsmällisesti niin että poisjättämisen vaikutuksetkin arvioidaan ja niistä kommunikoidaan.

Länsi-Uudenmaan kauppakamari esittää, että vt 25 otetaan heti mukaan investointiohjelmaan. Valmiiksi suunniteltujen kohteiden toteutus aloitetaan välittömästi ja muiden suunnittelemissa kiirehditään.

Ratayhteyttä Hangosta Hyvinkäälle ollaan sähköistämässä. Siihen investointiin ei ollut liitetty muuta modernisointia, kuten kohtaamispaikkoja sähköistyksen myötä mahdollisille pidemmille junille, tärinän poistoa harjualueella asutuksen lähellä, tasoristeysten kattavaa poistamista, tai raakapuun kuormauspaikkojen kehittämistä. Pakolliset korjaukset ja akselipainon nostaminen tietyllä välillä ovat mukana investointiohjelmassa. Hanko – Hyvinkää rata kuuluu TEN-T kantaverkkoon ja sitä ollaan nostamassa TEN-T ydinverkkoon. Jatkuvasti ja nopeasti lisääntyvän liikenteen perusteella on

radan kunnostaminen saatava mukaan tähän Investointiohjelmaan, kahdeksaa vuotta ei voida odottaa.

Kantatie 51 parantaminen välillä Kirkkonummelta Karjaalle tulee huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelman tulevassa päivityksessä. Liikenne väylällä on useiden valtateiden luokkaa ja iso osa kulkuneuvoista on raskasta liikennettä, ei vain Inkoon vaan myös Hangon satamista. Lisäksi kt 51 on merkittävä vapaa-ajan liikenteen väylä ja nykyisin usein ruuhkainen ja vaarallinen. Inkoon Satama on tärkeä varsinkin bulkkisatamana. Sataman liikennemäärät ovat lyhyessä ajassa moninkertaistuneet, myös Inkoon satama on käytännössä lähes jäätön. Sen kautta rahdataan esimerkiksi pääkaupunkiseudun energian raaka-ainetoimitukset.

Tulevaisuudessa liikennemäärät vain kasvavat, kun siirrytään pois hiilestä. Inkoon Satama onkin syytä liittää pistoraiteella Rantarataan, jotta bulkkirahtien kuljetuksia voidaan siirtää raideliikenteen puolelle. Kantatiellä 51 vaadittavia toimenpiteitä ovat valaistushankkeet, risteyksien- ja liittymien turvallisuuden, sujuvuuden, liikennöitävyyden, saavutettavuuden ja palvelutason parantaminen. Erityisenä pikaisesti toteuttavana kohteena on mainittava Inkoon Sataman liittymän muutos Helsingin suuntaan. Kantatie 51 on suhteellisen leveä väylä, joten toimenpiteet voidaan aluksi tehdä myös keveillä menetelmillä.

Länsi-Uudellamaalla on kaksi henkilöliikenteen selvitystä tai hanketta. Kumpikaan ei ole mukana investointiohjelmassa. Mielestämme niiden tulisi olla.

On selvitettävä Rantaradan, eli nykyisen Turku - Helsinki raideyhteyden parantamismahdollisuudet. Selvityksestä tulee käydä ilmi kuinka kustannustehokas ja palvelutasoa nopeasti nostava tekninen ratkaisu saadaan aikaiseksi. Turun saavutettavuutta on lähes välittömästi nostettavissa esimerkiksi rinnakkaisraideosuuksien avulla erityisesti Karjaan ja Kirkkonummen välillä. Tämä yhdessä jo rakenteilla olevan ns. Espoon kaupunkiradan avulla auttaa akuuttiin tilanteeseen Turun ja Helsingin liikenteen nopeuttamisessa.

Lisäksi tulee käynnistää Rantaradan liikennöintiselvitys, jossa huomioidaan Hanko-Hyvinkää rataosuuden sähköistys, joka mahdollistaa suoran henkilöliikenneyhteyden Hangon ja pääkaupunkiseudun välillä.

Toinen edellistä selkeästi suurempi on ns. Turun tunnin juna hanke. Se on Hankeyhtiön vastuulla eikä sisälly Liikenne 12 suunnitelman talouskehukseen. Mielestämme kaikkien tällaisten hankkeiden tulisi olla ainakin näkyvillä investointiohjelmassa, niidenhan tulee olla strategian mukaisia ja ne vaikuttavat kokonaiskustannuksiin. Varsinkin, kun tähän hankkeeseen on jo saatu suunnittelumäärärahaa EU:n investointiohjelmasta, valtion ja kuntien investointisitoumusten lisäksi.

Turun tunnin juna -hankkeen rakentamisen aloittaminen investointiohjelman aikana on mahdollista, joten Liikenne 12 -ohjelmassa tämä tulisi huomioida. Selkeyden vuoksi, EU:n rahoitusohjelmista voi saada varmemmin investointirahaa, jos hanke on valtakunnallisessa investointiohjelmassa mukana

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väyliä suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Tietoa ei koskaan saa liikaa. Investointiohjelman laadinnan taustalla olevia prosesseja voidaan kehittää, oikeastaan ne ovat varmasti jatkuvia kehitysprosesseja. Niistä on syytä kommunikoida kaikkien sidosryhmien kanssa selkeästi ja ennakoida niitä ratkaisuja, joihin tiedon perusteella ollaan päätyvässä.

Esimerkiksi Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mittaristoa tullaan käsittelemään liikennejärjestelmätyön kokouksissa. Näitä mittareita tulee hyödyntää tulevien investointiohjelmien laadinnassa. Alueellisella yhteistyöllä voidaan varmistaa, että tietopohja on ajantasainen. Hankkeiden priorisoinnista on keskusteltava avoimesti, koska monet hankkeista edellyttävät esimerkiksi kuntien suunnittelu- ja toteutusvalmiutta.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Hyvä, että on saatu aikaiseksi kattava investointiohjelma. Investointiohjelmaan tulisi liittää ne hankkeet, joita edistetään liikenne 12-suunnitelman ulkopuolella erillisinä hankkeina, MAL-sopimusten, tai vastaavien kautta, tai joista on jo toteuttamispäätökset tehty. Samoin linkitys suunnitteluprosessissa oleviin mahdollisiin hankkeisiin mieluummin niin, että suunnitteluprosessi etenee strategisten päätösten mukaisesti.

Suomella pitää olla riittävän laajoja suunnitelmia, joiden toteuttamiseen voidaan hakea myös EU:n investointiohjelman rahoitusta. Pistemäsistä kohteista laajojen kokonaisuuksien suunnitteluun. Samalla on mietittävä, kuinka järkevää on rasittaa kuntien taloutta taajamien liittymäratkaisulla. Monesti valtatie liikenne on, ja sen pitäisikin olla, laajoja alueita hyödyttävää. Strategisella suunnittelulla ja päätöksenteolla voidaan välttää osaoptimointi, jolloin rahoitus tulisi pääosin valtion määrärahoista tai EU:n investointiohjelmasta. Verovaroista on suunnattava suurempi osuus väylien kehittämiseen ja ylläpitoon.

Hettula Eero
Länsi-Uudenmaan kauppakamari