

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Ei ole.

Investointiohjelmasta puuttuu edelleen liikenneverkon kehittämisen strateginen kokonaiskuva. Investointiohjelmassa ei ole esitetty karttaa, jossa havainnollistettaisiin keskeisten pääväylien ja ydinverkon kehittäminen pitkällä tähtäimellä. Laadittu investointiohjelma koostuu nyt yksittäisistä (pistemäisistä) hankkeista, joiden kytkeytyminen Suomen väyläverkon strategisiin tarpeisiin jää ohueksi. Väyläverkon kehittämisen painopisteen tulisi painottua TEN-T ydinverkkoon (VT4 ja päärata), jonka kehittäminen on nyt pääosin ohitettu kokonaan. EU:n päätöksen mukaisesti ydinverkon tulisi olla valmis 2030 mennessä, mutta Suomen osalta tavoite ei nykyisellä investointiohjelmalla täyty. EU-tason strategiset tavoitteet meriliikenteen kehittämistä (short sea shipping) eivät myöskään konkretisoidu investointiohjelmassa.

Investointiohjelmassa hankkeiden priorisointi on tehty puutteellisesti. Investointiohjelmakesityksestä ei käy ilmi, miksi listalle on valittu useita hankkeita, jotka eivät ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Suomen väyläverkolla (ydinverkko ja kattava verkko) on lukuisia kehityskohteita, jotka ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia ja joiden toteuttaminen on kriittisempää, kuin investointiohjelmaan nyt valikoitujen hankkeiden toteutus.

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?

Investointiohjelmassa ei ole onnistuttu vastamaan sille asetettuihin tavoitteisiin.

Investointiohjelman perustelut eivät ole tasapuoliset ja selkeät. Liikenneverkon strateginen tilannekuva on puutteellinen (ks. kohta 1). Hankkeita ei ole onnistuttu priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelman talouskehys sisältää lukuisia hankkeita, jotka tulisi edellä mainituin perustein jättää toteuttamatta. Alueiden välinen saavutettavuus ja alueiden kehittyminen jäävät investointiohjelmaan listatuilla hankkeilla puutteellisiksi, erityisesti elinkeinoelämän sijoittumisen, kuljetusten kasvun ja kansainvälisen saavutettavuuden osalta.

Investointiohjelman mukaan tieverkon parannustoimet on kohdistettu ruuhkautuneimmille osuuksille ja niiden todetaan varmistavan saavutettavuuden hyvän tason. Parannustoimien kriittinen tarkastelu osoittaa kuitenkin, että tieosuuksien ruuhkautuneisuus tai saavutettavuus eivät ole voineet ohjata parannustoimien kohdennusta.

Saavutettavuuteen ja matkustajien matka-aikojen lyhentämiseen tähtäävät toimenpiteet on kohdennettu pääosin väärin, niin rataverkon kuin tieverkon osalta. Taloudellinen-, sosiaalisen- ja ekologinen kestävyys hyötyisivät budjettikehyksen uudelleen kohdentamisesta, samoin kuin liikenneturvallisuus.

Investointiohjelman ilmastovaikutukset ovat pieniä. Ohjelman talouskehyksellä voitaisiin kuitenkin tavoitella suurempia ilmastovaikutuksia, mutta se edellyttää erityisesti Suomen rannikkoliikenteen mahdollisuuksien tunnistamista ja kehittämistä. Lisäksi suurempia ilmastohyötyjä saavutetaan kehittämällä väyläverkostoa maakunnissa, jotka ovat maantieteellisesti suuria ja joissa ei voida nykyisellään aidosti hyödyntää julkista liikennettä.

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?

Kyllä on. Ohjelmaa on mahdollista muuttaa, ja sitä tulisi muuttaa.

Tavoitteita voidaan toteuttaa paremmin, jos rahoitusta kohdennetaan tarkoituksenmukaisesti väyläverkon strategiseen kehittämiseen ja kriittisiin kohteisiin. Tämä mahdollistaa myös laajemmat mahdollisuudet CEF-rahoituksen hyödyntämiselle. Erityisen huolestuttavaa investointiohjelmassa on maantieteellisesti laajojen Itä- ja Pohjois-Suomen maakuntien täysin riittämätön rahoitus – esimerkiksi Lappi, Kainuu, Pohjois-Pohjanmaa, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala.

Lappi, Kainuu, Pohjois-Pohjanmaa, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala käsittävät Suomen maapinta-alasta noin 70 prosenttia ja niissä asuu 20 prosenttia väestöstä. Investointiohjelman rahoituksesta ko. maakuntiin on kanavoitu tieverkon kehittämishankkeista 14,3 prosenttia (167 milj. euroa) ja rataverkon kehittämishankkeista vielä vähemmän, ainoastaan 7 prosenttia (99 milj. euroa). Edellä mainittujen maakuntien väyläverkko on kriittinen Suomen elinkeinoelämälle niin raaka-aine hankinnan kuin sijoittumisen kannalta. EU:n päätöstä ydinverkosta ja kattavasta verkosta ei ole huomioitu investointiohjelmassa edellä mainittujen maakuntien osalta.

Tieverkon investointiohjelman kehiksestä Etelä- ja Länsi-Suomeen on puolestaan ohjattu 85,7 prosenttia (996 milj. euroa) ja rataverkon kehittämishankkeista 93 prosenttia (1 302,8 milj. euroa – taulukko 7, s.45 väyläverkon investointisuunnitelma), vaikka Etelä- ja Länsi-Suomi muodostavat ainoastaan 30 prosenttia Suomen maapinta-alasta.

Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Investointiohjelmassa tulisi luopua seuraavista ratahankkeista Helsinki-Riihimäki 3. vaihe 300,5 milj. euroa (hanke ei täytä hyöty-kustannussuhteen ehtoa $H/K \geq 1,0$), Tampereen henkilöratapiha 108 milj. euroa (hankkeelle ei ole laadittu hyöty-kustannuslaskelmaa, lisäksi ratapiha on kokonaisuudessa edelleen yksi Suomen toimivimmista), Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeuden nosto 210 milj. euroa (hanke ei täytä hyöty-kustannussuhteen ehtoa $H/K \geq 1,0$). Lisäksi tulisi luopua seuraavista tiehankkeista Vt 9 Tampere-Orivesi 95 milj. euroa ja Vt 15 Kotka-Kouvola yhteysväli 1. vaihe 94 milj. euroa. Edellä mainituista tiehankkeista tulisi luopua, koska ne eivät ole osa TEN-T ydinverkkoa ja koska Suomessa on useita vilkkaammin liikennöityjä tieosuuksia, joiden rakentamista ei hankekehiksessä esitetä. Esimerkiksi maantiehanke 37 (Vt 9 Tampere-Orivesi, 1 vaihe) ei ole liikennemäärien (10 752 ajon./vrk) tai saavutettavuuden osalta vertailukelpoinen Vt 20 (Heikinharju – Jussila) tai Vt 8 (Liminka – Haaranpolku) kanssa. Lisäksi Vt 9 Tampere-Orivesi osuuden läpäisykykyä olisi voitu kehittää kustannustehokkaammin kahdella ohituskaistalla.

Edellä kuvatut hankkeet tulisi korvata seuraavilla investointihankkeilla: Pohjanmaan radan kaksoisraiteen toteuttaminen (Seinäjoki - Oulu) koko rataosuudelle ja Vt 4:n parannukset mm. li-Haukiputaantie, Kemintie-Ouluntie (Simo), Keminmaa-Rovaniemi. Lisäksi tulisi huomioida myös muut Vt 4 kehittämiskohteet esim. (Vehniä-Äänekoski)

Edellä listatut hankkeet ovat kriittisempiä kaikilla investointiohjelman kriteereillä. Edellä kuvatuilla Vt4 tieosuuksilla on lukuisia kohtia, joissa tieosuuden nopeustaso on vain 60 km/h tai 80 km/h. Valtaosa Vt 4 kuuluu TEN-T ydinverkkoon (Tornio-Helsinki yhteysväli), toisin kuin yhteysvälit Tampere-Orivesi tai Kotka-Kouvola. Kemi-Oulu yhteysväli on Suomen logistiikan keskeisiä

solmukohtia, jolle ei ole vaihtoehtoisia reittejä. Tieosuudella on lisäksi runsaasti raskasta liikennettä. Ydinverkon osuudella tulisi yhtenäinen ja turvallinen tie, jonka nopeustaso on 100 km/h. Vt 4 merkitys elinkeinoelämälle ja henkilöliikenteelle on huomattavasti suurempi kuin investointiohjelmaan nyt sisällytetyillä tieosuuksilla. Lisäksi useilla tieosuuksilla liikennemäärät ovat merkittävästi suurempia kuin investointiohjelmassa esitetyissä hankkeissa.

Oulu-Seinäjoki rataosuus puolestaan on keskeisimpiä tavaraliikenteen rataosuuksia koko rataverkossa. Osuudella on myös runsaasti henkilöliikennettä (0,5 milj. - 2 milj. matkaa). Henkilöliikenne välillä Oulu-Rovaniemi kärsii edelleen yhteysvälin hitaudesta ja junavuorojen toimivuuden puutteesta. Tampere-Helsinki rataosuuden kehittämisellä ei saavuteta vastaavia hyötyjä kuin Seinäjoki-Oulu yhteysvälin parantamisella.

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

Investointiohjelman laatimisen prosessia tulisi kehittää niin, että väyläverkon investointien painopisteet ovat selkeästi ydinverkon strategisessa kehittämisessä. Investointiohjelman laatimisen yhteydessä tulisi kuvata väyläverkon pitkántähtäimen visio 2050 (suunnitellut linjaukset karttapohjalla), joka on myös kattavan verkon valmistumisen tavoiteaikataulu, ja jota kohti investointiohjelmassa tulisi asteittain pyrkiä. Päivittämisen osalta tulisi huomioida mahdolliset muutokset, jotka ovat voineet vaikuttaa väyläverkon tilannekuvaan. Investointihankkeiden seuranta tulisi monitoroida tarkemmin niin, että jälkikäteen arvioitaisiin myös hankkeesta syntyneitä hyötyjä.

Väylävirastolle on toimitettu tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista. Investointiohjelman perusteella tietoa ei ole kuitenkaan kyetty Väylävirastossa prosessoimaan tarkoituksenmukaisesti. Jatkossa tiedon kulkua tulisi parantaa niin, että maakuntien hankkeet listataan ja vertaillaan avoimesti keskenään osana investointiohjelman laadintaa. Laajojen maantieteellisten kuntien asemaa prosessissa ja rahoituksessa tulee vahvistaa. Lisäksi EU:n päätökset ydinverkosta ja kattavasta verkosta tulee huomioida tehokkaammin investointiohjelmaa laadittaessa.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelmasta puuttuvat kokonaisuudessa Suomen TEN-T verkon keskeisimmät hankkeet:

- Vt4 kehittäminen (Jyväskylä – Rovaniemi)
- Kaksoisraiteen toteuttaminen (Seinäjoki - Oulu)

Suunnitelluista merkittävistä investoinneista valtaosa keskittyy jälleen alueille, jossa liikenneverkko on nykyisellään varsin kattava ja toimiva. Kansantalouden ja yhteiskunnallisen vaikuttavuuden kannalta liikenneverkkoa tulisi kehittää alueilla, joissa investoinneista saadaan aidosti ulosmitattua hyötyjä. Lisäksi näille hankkeille on todennäköisempää saada CEF-rahoitusta.

Rataverkon kehittämisessä painopiste tulisi olla niin ikään toimivien junayhteyksien rakentaminen pitkien etäisyyksien alueilla. Saavutettavat hyödyt ovat huomattavasti suuremmat kuin esimerkiksi tavoiteltu matka-ajan (30 min.) lyhennys välillä Tampere-Helsinki.

Paheksomme suuresti Lapin maakuntakeskuksen, Rovaniemen, täydellistä ohittamista investointiohjelmassa. **Rovaniemen kaupunginhallitus on päätöksellään § 191 (24.5.2021) esittänyt tarkennuksia Itä-Lapin ja Rovaniemen maakuntakaavaehdotukseen. Valtatien 4 osalta Rovaniemen kaupunki on esittänyt ohjeellisen/vaihtoehtoisen valtatie merkinnän lisättäväksi välillä Hirvas-Alakorkalo. Rovaniemen kaupungin näkökulmasta pidempi linjausvaihtoehto (Vt 4) parantaa merkittävästi asumisen edellytyksiä Kemijoen ranta-alueilla ja antaa mahdollisuuden tehokkaammille logistisille järjestelyille kaupungin nykyisellä teollisuusalueella ja mahdollistaa sen luontevan kasvun uuden tielinjauksen suuntaisesti. Valtatie 4 linjauksesta yhteysvälille Hirvas-Vikajärvi on tehty hankearviointi (Sitowise), jonka mukaan hankkeen H/K luku on 1,3. Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 (hyväksyntä Lapin liiton hallitus 26.4.2021 ja tarkistus 7.6.2021) on mukana useita Rovaniemen kaupungin alueelta tunnistettuja investointitarpeita.**

Usealla hankkeella on toteutustarpeita jo lähivuosille, joten tie- ja rakennussuunnitelmien laatiminen pitäisi käynnistää pikaisesti. Haluammekin muistuttaa Väylävirastoa alla listatuista keskeisistä alueellisista hankkeista.

Tiehankkeet:

- o Valtatie 4 Hirvas-Vikajärvi
- o Paavalniemen siltayhteys
- o Valtatien 4 parantaminen välillä Keminmaa–Inari: Isoaavantien eritasoliittymä ja Lentokentäntien eritasoliittymä / Napapiirin kohta pistemäisinä kohteina
- o Kt 78 parantaminen välillä Jätkäkynttilä–Pöykkölä, Rovaniemi
- o Kantatien 82 parantaminen välillä Vikajärvi–Kemijärvi
- o Kt 81 parantaminen välillä Rovaniemi-Posio-maakunnan raja (-Kuusamo)

Ratahankkeet:

- o Oulu–Kemi-Rovaniemi rataosan kapasiteetin lisääminen ja nopeuden nostaminen
- o Rovaniemi–Kemijärvi rataosuuden välityskyvyn parantaminen
- o Rovaniemen logistiikkaterminaali