

Väyläviraston lausuntopyyntö luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031

Kaupunginhallitus 27.02.2023 § 52
1243/08.00.00.00/2023

Valmistelija: Elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen
Kaupunginarkkitehti Leena Arvela-Hellén
etunimi.sukunimi(ät)uusikaupunki.fi

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031. Erityisesti pyydetään tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavien kysymysten kautta:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi viime vuoden aikana etenkin Venäjän rautatiekuljetusten määrän romahtamisen ja sen kuljetusvirtoihin tuomien muutosten vuoksi. Lisäksi edellisessä investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden kustannukset ovat nousseet. Tämän seurauksena investointiohjelmaluonnoksessa ei esitetä uusia rata- tai maantieverkon kehittämishankkeita ja joitain on jätetty ohjelman ulkopuolelle.

Uudenkaupungin kaupungin näkemyksen mukaan investointiohjelmassa on hyvin kuvattu sen laatimisen lähtökohtia ja valmisteluperiaatteita. Hankkeiden priorisoinnissa ja vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään PRIO-työkalua, jonka avulla hankkeet on asetettu paremmuusjärjestykseen ja kuvattu niiden yhteiskunnallisia vaikutuksia. Vaikka investointiohjelman liitteissä on hankkeiden lähtökohtia ja vaikutuksia kuvattu melko tarkkaan, jäävät priorisointeihin vaikuttavat tekijät monin paikoin kuitenkin hyvin epäselviksi. Tämä osaltaan heikentää käsitystä investointiohjelman vaikutusten tasapuolisista ja selkeistä perusteluista.

Investointiohjelman tavoitteena on edistää elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta ja ennakoitavuutta sekä henkilöliikenteen matka-aikojen lyhenemistä ja sujuvuutta. Varsinais-Suomi kokonaisuudessaan ja erityisesti Vakka-Suomi on viimeisen kymmenen vuoden aikana ollut tuotannon arvolla ja myös työpaikkojen määrällä mitattuna Suomen nopeimmin kasvavia alueita, mikä olisi nykyistä selkeämmin huomioitava myös investointiohjelmassa.

Raideinvestoinnit

Kuten investointiohjelmassa todetaan, kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen vaikuttaa ensisijaisesti lähijunaliikenteen tarjonta, paikoin myös kaukoliikenteen junien pysähtyminen kaupunkiseuduilla ja pienemmillä paikkakunnilla. Haluamme korostaa saavutettavuuden parantamisen ja sitä kautta rakentuvien entistä laajempien työssäkäyntialueiden merkitystä yritysten kilpailukykyä edistävän toimintaympäristön kannalta.

Investointiohjelmassa Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaukselle on varattu rahoitusta 82 milj. euroa. Rahan saaminen valtion budjettiin on tärkeää. Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali-väleille suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuuksia kehittää alueellista junaliikennettä ja on siksi erittäin perusteltua, että hanke on sijoitettu suunnitelmassa 1A koriin. Erityisesti Turku-Uusikaupunki välin perusparannus on toteutettava niin, että se mahdollistaa henkilöjunaliikenteen ja vähintään 100 km/h matkanopeuden. Tämänhetkinen 60 km/h nopeusrajoitus käytännössä estää lähijunaliikenteen toteutumisen.

Uudenkaupungin kaupunki ei pidä vaarallisten aineiden kuljetusten ratapihan mahdollista sijoittumista Yaran pengertielle mahdollisena. Uudenkaupungin makeanvedenallas on lähellä pengertietä ja altaasta saa juomavetensä Uudenkaupungin asukkaiden lisäksi myös osa muun Vakka-Suomen kuntien asukkaista. Lisäksi se tuo liian suuren riskin alueelle, jossa jo nyt on merkittävä riskikeskittymä, Yaran lannoitetehtas ja Teboilin nestekaasutäyttölaitos.

Maantieinvestoinnit

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2024-2031 ei ole esitetty Kt 43 ja Vt 8 liittymäalueen parantamista.

Investointiohjelmassa todetaan, että esitetyt hankkeet perustuvat vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset.

Mielestämme liittymäalueen parantamisen merkittävyyttä ei ole tiedostettu oikealla tavalla, vaan hanke on arvioitu merkitykseltään pienenä liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantamishankkeena.

Valtatie 8 Laitilan kohdan parantaminen on jätetty kokonaan investointiohjelman ulkopuolelle, mikä jo nykyisten liikennemäärien tuomien sujuvuus- ja turvallisuusongelmien vuoksi on erittäin huono ratkaisu. Kuten investointiohjelmassakin mainitaan, raskaan liikenteen kasvu on Lounais-Suomen pääteillä ollut selkeästi muuta maata nopeampaa ja valtatie 8 ja kantatie 43 valo-ohjattu liittymä toimii huonosti haitaten erityisesti kuljetusten sujuvuutta.

Laitilan kohdan liittymistä on tiesuunnitelma jo valmis ja tarvittava yksittäinen asemakaavan täydennys on laadittu. Hanke olisi toteutusvalmis jo vuonna 2024. Väyläviraston ohjeiden mukaan toteutetussa hankearvioinnissa Laitilan kohdan parantamisen hyödyt syntyvät erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokustannuksista ja henkilöliikenteen aikakustannuksista. Hankkeen hyöty/kustannus suhde on 1,2, eli selvästi yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Tämänkin vuoksi on erikoista, että kyseinen hanke on jätetty kokonaan pois, vaikka samaan aikaan hankekoriin 1A on otettu hankkeita, joiden H/K suhde on merkittävästi alle yhden tai hankkeen yhteiskunnallistaloudellista kannattavuutta ei ole laskettu lainkaan.

Valtatie 8 parantamisesta Laitilan keskustan kohdalla on jo vuonna 2012 laadittu tiesuunnitelma perustuen vuonna 2009 valmistuneeseen liikenteelliseen selvitykseen. Tästä liikennemäärät ovat edelleen kasvaneet ja Laitilan keskustan kohdalla kulkee n. 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on 830. Valtatie 8 merkitystä nostaa olennaisesti myös samansuuntaisen raideyhteyden puuttuminen, minkä vuoksi koko liikenne tukeutuu tieliikenteeseen.

Kokonaisuudessaan valtatielle 8 Turku-Pori-välille tavoitellaan runkoverkolle sopivaa yhtenäistä 80–100 km/h nopeustasoa. Laitilan kohdalla nopeusrajoitus on nyt 50-60 km/h. Poistamalla tasoliittymät Laitilan kohdalla nousee nopeustaso 80 km:iin/h. Laitilaan suunniteltu eritasoliittymä sijoittuu kohtaan, jossa valtatie 8 risteää kantatiehen 43. Kantatien sekä valtatiehen liittymä on yksi lounaisen Suomen vilkkaimmista erikoiskuljetusten solmukohdista rannikon satamien läheisyyden vuoksi.

Kt 43:n merkitys Uudenkaupungin teollisuusyritysten kuljetuksissa on merkittävä. Kt 43:lla kulkee n. 9000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kantatie 43 on kuljetusten käyttämä väylä valtatie 8:lle sekä sisämaahan Udestakaupungista Tampereen suuntaan. Autotehdas ja Yaran lannoitetehtas ovat merkittävimmät yritykset, joiden logistiikka hoidetaan kantatietä 43 pitkin. Varsinkin autotehtaan logistiikkakuljetukset ja työmatkaliikenne (1400 autoa/pv) on suurta. Yritysten palvelutason parantamisesta on ennen kaikkea kyse. Autotehtaan liikevaihto on n. 2,4 miljardia euroa ja sen tuottamat autot ovat kolmanneksi tärkein vientituote Suomessa. Autotehdas on laajentanut liiketoimintaa akkutehtaalla ja se lisää edelleen kuljetusten määrää jo nyt Suomen suurimmassa tehtaassa. Yaran lannoitetehtaan kuljetuksia kohdistuu risteys alueelle n. 550 000

tonnia. Uudenkaupungin sataman liikenne käyttää myös kantatietä 43.

Lisäksi valmiudet hankkeen toteuttamiselle on todettu jo Väyläviraston omassa ohjelmassa olevassa tekstissä ja myös se, että hanke on taloudellisesti kannattava. Positiivinen talouskehitys on lisännyt olennaisesti Uudenkaupungin ja koko Lounais-Suomen alueen elinvoimaisuutta ja kasvattanut elinkeinoelämän investointeja tuotantolaitoksissa ja vientisatamissa. Yhteysväliä käyttävät yritykset ovat investoineet merkittävästi viime vuosina ja yritysten henkilöstömäärä on kasvanut. Kasvun ennustetaan jatkuvan myös lähivuosina. Sekä tavara- että henkilöliikenteen sujuvuus on yritysten kannalta ratkaiseva tekijä.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla

Kantatie 43:lla olevasta kevyenliikenteenväylästä välillä Uusikaupunki-Laitila puuttuu n. 7 km osuus Kalannista Kodjalaan. Kantatie 43 välillä Uusikaupunki-Laitila on paljon työmatka- ja koululaisliikennettä. Tieosuudella, jolla ei ole kevyenliikenteen väylää, on tapahtunut viime vuosina paljon onnettomuuksia. Viimeisen vuoden aikana on kuollut kaksi ihmistä.

Tälle osuudelle on saatu uudelleen asfaltointiin 500.000 €. Asfaltoinnilla poistetaan levennetty keskikaista, mutta se ei kuitenkaan poista sitä, etteikö tiellä pyöräily olisi edelleen vaarallista.

Investointiohjelmassa on mainittu kevyenliikenteenväylän rakentaminen, mutta tekstissä on todettu, että suunnitelmavalmius ei mahdollista sen esittämistä toteutukseen. Tämä ei täysin pidä paikkaansa, sillä hankkeesta on laadittu tiesuunnitelma, joka on hyväksyntäkäsittelyssä. Lisäksi molemmat kunnat Laitila ja Uusikaupunki ovat sitoutuneet kolmikantarahoitukseen (Laitila, Uusikaupunki, ELY). Kaupungit pitävät erittäin tärkeänä hankkeen nostamista investointiohjelmassa toteutukseen vuonna 2024. Hankkeesta on pidetty neuvottelu myös Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa, jossa käytiin läpi tiesuunnitelmassa esitetyt kustannusosuudet sekä hankkeen kustannusarvio, joka on nykyindeksissä noin 4,9 milj. euroa. (2015=100; MAKU 130). Hankkeen toteuttamisen osalta keskeistä on monikantarahoitus ja valtion rahoitusosuuden saaminen valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Lausunnon antajana toivoisimme, että koska annamme vuosittain lausunnon ohjelmasta, olisi lausuntopyynnön yhteydessä kootusti esitetty, mitkä investointikohteet ovat muuttuneet ja millä perusteella.

Esittelijä:

Kaupunginjohtaja Atso Vainio

Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn vastauksenaan Väyläviraston lausuntopyyntöön luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
