

Väyläviraston lausuntopyyntö luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032

Kaupunginhallitus 11.12.2023 § 340
1992/08.00.00.00/2023

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

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032. 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 investointiohjelmää 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 investointiohjelmää?

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Edellisessä investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden kustannukset ovat nousseet.

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

Hankkeet on asetettu paremmuusjärjestykseen ja kuvattu niiden yhteiskunnallisia vaikutuksia. Hankkeiden priorisoinnissa ja vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään PRIO-työkalua. 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. Lausunnolla olevassa investointiohjelmassa hankkeiden priorisoinnissa on eroja vuoden 2024 ohjelmaan verrattuna ja eroavaisuuksia ei ole mitenkään selvennetty.

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-radon peruskorjaukselle on esitetty rahoitusta 140 milj. euroa. Rahan saaminen valtion budjettiin on tärkeää myös kansallisen huoltovarmuuden kannalta. Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali-väleille suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuuksia kehittää alueellista junaliikennettä, joten hanke tulee priorisoida luokkaan 1, eikä luokkaan 2, johon se on nyt esitetty. Vuoden 2024 suunnitelmassa hanke oli sijoitettu 1A koriin.

Erytyisesti 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.

Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen edellyttää asemalaitureita ja liikenneinfraa. Tämän suunnittelu tulisi liittää osaksi ratasuunnitelmaa.

Yaran rautatiekuljetukset Uudenkaupungin ja Siilinjärven välillä tulee ottaa priorisoinnissa myös huomioon.

Maantieinvestoinnit

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2025-2032 ei ole esitetty Kt 43 ja Vt 8 liittymäalueen parantamista.

Investointiohjelmassa todetaan, että esitetyt hankkeet perustuvat vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vt 8 risteysjärjestelyt Laitilassa on ensi sijassa valtakunnallisesti tärkeä hanke.

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 vuoden 2024 ohjelmassa 1,2, eli selvästi yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

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 kohdalta nousee nopeustaso 80 km:iin/h. Laitilaan suunniteltu eritasoliittymä sijoittuu kohtaan, jossa valtatie 8 risteää kantatiehen 43. Kantatien sekä valtatie 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. Autotehdas on laajentanut liiketoimintaa akkutehtaalla ja se lisää edelleen kuljetusten määrää. 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. On erittäin perusteltua, että kyseinen hanke on investointisuunnitelmassa.

Kantatie 43 välillä Uusikaupunki-Laitila on paljon työmatka- ja koululaisliikennettä. Tieosuudella, jolla ei ole kevyenliikenteen väylää, on tapahtunut viimevuosina paljon onnettomuuksia. Viimeisen vuoden aikana on kuollut kaksi ihmistä.

Tälle osuudelle on saatu uudelleen asfaltointiin 500.000 € ja asfaltointi on tehty vuoden 2023 aikana. Asfaltoinnilla poistettiin levennetty keskikaista, mutta se ei kuitenkaan poista sitä, etteikö tiellä pyöräily olisi edelleen vaarallista.

Molemmat kunnat, Laitila ja Uusikaupunki, ovat sitoutuneet kolmikantarahoitukseen (Laitila, Uusikaupunki, ELY). Kaupungit pitävät erittäin tärkeänä hankkeen nostamista investointiohjelmassa toteutukseen vuonna 2025. 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.

2. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

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

Lisäksi Väylävirasto toteaa, että investointiohjelman luonnoksesta 2024-2031 se sai yhteensä 277 lausuntoa. 277 lausunnoista 157 saatiin kunnilta, 4 kuntayhtymiltä, 21 yrityksiltä ja 56 yhdistyksiltä/yhteisöiltä. Osa kuntien lausunnoista oli yhteislausuntoja. Myös Kuntaliitto jätti lausunnon, johon yhtyivät useat kunnat. Näiden lisäksi lausunnon jätti myös Liikenne- ja viestintävirasto sekä muutamat yksityishenkilöt.

Lisäksi Väylävirasto toteaa, että se on paneutunut saatuihin lausuntoihin huolella. Investointiohjelman raporttiluonnos on tarkistettu lausuntokierroksen jälkeen, arvioitu uudelleen ja varmistettu, että ohjelmaan sisällytetyt hankkeet ovat ensisijaisia. Lisäksi todetaan, että saatua lausuntopalautetta hyödynnetään myös seuraavaan investointiohjelman valmistelussa. Tästä ei ole kuitenkaan mitään selvitystä, miten lausunnoissa olevat asiat ovat

vaikuttaneet. Vuoden 2025 investointiohjelmaluonnos vaikuttaa sellaiselta, että lausunnot eivät ole asiaan vaikuttaneet mitenkään.

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

Investointiohjelma tulisi laatia vuoropuhelussa alueiden kanssa. Yhteiskeskusteluun Elyn kanssa tulisi ottaa myös kuntien edustus mukaan. Kuntien ja alueiden kanssa yhdessä saataisiin paremmin investoinnit kohdennettua juuri koko Suomen ja kansantaloudelliselta kannalta tärkeimpiin hankkeisiin. Samalla vuoropuhelu syvenisi ja tiedostettaisiin mahdollisuudet hankkeiden toteutumiseen ja mahdolliset esteet myös.

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

Kuten lausunnossa on jo edellä todettu, olisi lausunnon liitteenä oltava yhteenveto muutoksista edelliseen investointiohjelmaan ja muutosten perustelut. Samoin kuin lausuntojen vaikutukset ohjelmaan. Ei ole järkevää lausua joka vuosi melkein samanlaisesta investointiohjelmasta varsinkin kun lausunnoilla ei käytännössä näytä olevan merkitystä.

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

Tällä hetkellä alueellamme kaivataan toteutuksia ja suunnitelmat ovat valmiit. Ainoa lisäsuunnittelukohde on ratavälin Turku-Uusikaupunki asemapaikat ja niiden edellyttämä infra sekä laiturirakenteet. Suunnittelu tulisi kytkeä radan perusparannussuunnitelmaan.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Toivoisimme pienempien kuntien ja alueiden kanssa käytävää vuoropuhelua enemmän. Vuoropuhelua käydään Mal-sopimusten yhteydessä suurempien kaupunkien kanssa, mutta saman tyyppisiä keskusteluja tulisi käydä myös alueiden kanssa. Yhtenä tällaisena keskustelu alueena olisi esim. Vakka-Suomi ja Etelä-Satakunta. Maakuntien reuna-alueet ja niiden väliset yhteydet tulee huomioida investointiohjelman valmistelussa nykyistä paremmin.

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Atso Vainio

Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn vastauksenaan Väyläviraston lausuntopyyntöön luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
