

Tausta:

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, toimeenpanoa.

Ensimmäinen investointiohjelma 2022–2029 julkaistiin 26.1.2022. Sen sisältämistä hankkeista ei ole vielä tehty rahoituspäätöksiä.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehityksen määrittelee Liikenne 12-suunnitelma. Investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Vuosien 2023–2030 investointiohjelma on Väyläviraston ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet ja niiden toteuttamiskori.

Väyläviraston investointiohjelmaluonnokseen sisältyvät seuraavat hankkeet Varsinais-Suomessa:

Ratahankkeet

| <u>Kori</u> | <u>Hanke</u> | <u>M€</u> |
|-------------|---|-----------|
| 1A | Turku–Uusikaupunki peruskorjaus sekä Raisio–Naantali peruskorjaus ja sähköistys | 81 |

Maatiehankkeet

| <u>Kori</u> | <u>Hanke</u> | <u>M€</u> |
|-------------|--|-----------|
| 1A | E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa | 189 |
| 1A | Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen | 10 |
| 1B | Seudullisten pyörätieverkkojen kehittäminen | 60 |

Perusväylänpidon parantamishankkeet

| | | |
|--|---|---|
| | Raskaan liikenteen taukopaikat (V-S ja Satakunta) | 2 |
|--|---|---|

Vesiväylähankkeet

| <u>Kori</u> | <u>Hanke</u> | <u>M€</u> |
|-------------|--------------|-----------|
| - | - | - |

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyyntöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen. Investointiohjelman luonnosta on pyydetty tarkastelemaan etukäteen esitettyjen kysymysten kautta. Turun kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua investointiohjelmasta, ja lausuu seuraavasti:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman valmistelun lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on kuvattu pääosin selkeästi. Väylävirasto on käynyt alueen sidosryhmien kanssa vuoropuhelua ohjelman laatimisen tavoitteista, prosesseista ja aikataulusta.

Varsinais-Suomessa sijaitsee huomattavasti vientiteollisuutta, ja alueelta lähtee maailmalle paljon maakunnan omaa tuotantoa. Alue toimii myös merkittävänä väylänä koko Suomen vientiyrityksille ja viennille. Siksi on tärkeää, että alueen väylät ovat hyvässä kunnossa. Lisäksi Varsinais-Suomi on liikenneväylien osalta kaikkien liikennemuotojen risteyskohta. Muuttuneessa maailmantilanteessa alue on luonnollinen väylä länteen, joten huoltovarmuudenkin turvaamiseksi tarve on sujuville ja turvallisille liikenneyhteyksille.

Investointiohjelman hankkeiden jakaminen toteuttamisvalmiuden perusteella hankekoreihin on selkeä esitystapa. Hankkeet on jaettu hankekoreihin 1A ja 1B niiden kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Investointiohjelmassa on perusteltu siihen sisällytetyt hankkeet. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden kirjaaminen antaa totuudenmukaisen kuvan tarpeesta suhteessa käytettäviin resursseihin. Ohjelman ulkopuolelle jääneet hankkeet on perusteltu aiempaa kattavammin, mutta voitaneen kuitenkin todeta, että kustannusraamin vuoksi ohjelmasta pois jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu melko kevyesti.

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

Rahoituksen alhainen taso heikentää alueiden ja kuntien elinvoiman kehittämistä, elinkeinoelämän kilpailukykyä, liikenteen päästötavoitteiden saavuttamista ja liikenneturvallisuuden parantamista. Kokonaisinvestointi taso on riittämätön, Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan leikkaukset vuodesta 2023 eteenpäin heikentävät tilannetta entuudestaan.

Liikenne 12-suunnitelman mukaiset tavoitteet on tuotu esille investointiohjelmassa. Ohjelma toimii liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen ja pitkäjänteisen kehittämisen työkaluna. Tarvitaan kuitenkin pitkän aikavälin näkymä, että erityisesti pääväylien tavoiteltu palvelutaso pystytään takaamaan. Toisaalta elinkeinoelämästä kumpuavat tarpeet voivat nousta nopeastikin, minkä vuoksi ohjelmassa tulisi olla riittävästi väljyyttä.

Investointiohjelmalla on positiivinen vaikutus saavutettavuuteen ja elinkeinoelämän yhteyksiin. Satamien yhteyksien parantaminen ja TEN-T-ydinverkkokäytävän puutteiden korjaaminen edistää Liikenne 12 -suunnitelmassa linjattua saavutettavuustavoitetta.

Toimintaympäristön merkittävä viime aikainen muutos koskettaa myös Suomen liikennepolitiikkaa ja saavutettavuutta. Yhteydet satamiin ovat saavutettavuutemme ja huolto- ja toimintavarmuutemme kannalta keskeisiä. Tämä korostuu Varsinais-Suomessa kahden sataman ja niihin johtavien pääväylien myötä.

Suomessa tulee paremmin ottaa huomioon eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon vaatimukset ja hyödyntää sotilaallisen liikkuvuuden aspektit TEN-T asetuksesta. TEN-T-vaatimukset ydinverkolla tulee täyttää vuoteen 2030 mennessä.

Pääväylien palvelutasopuutteita korjataan investointiohjelmassa kuudella suurella kehittämistoimenpiteellä. E18 Turun kehätielle (kantatie 40) Raision keskustassa osoitetaan yhä ohjelmaluonnoksen maantiehankkeiden suurin yksittäinen rahoitus, 189 miljoonaa euroa. Rahoitus on välttämätön yhden Suomen merkittävimmän päätieväylän kuntoon saattamisessa ja eurooppalaisen ydinverkkokäytävän palvelutason saavuttamisessa. Hankkeen käynnistämisestä on saatava päätös vielä kuluvana vuonna, sillä pelkästään Naantalın sataman uudet liikennöintiin tulevat alukset lisäävät huomattavasti rekkaliikennettä jo nyt ruuhkaisella kehätiellä. Raision keskustan parannustöiden jälkeen on käynnistettävä kehätien Naantalın ja Raision välisen osuuden toteuttaminen.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista liikenneturvallisuus ei ole noussut riittävästi investointiohjelman tavoitteeksi. Investointiohjelman luonnoksesta puuttuvat Varsinais-Suomessa valtateiltä 8 ja 9 liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömät parannustoimenpiteet. Nämä esitetään kohdassa Investointiohjelman 2023-2030 ulkopuolelle jääneet maantiehankkeet.

Valtatiellä 8 Laitilan kohdan tasoliittymä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin ja pullonkaulan liikenteen sujuvuudelle. Vuonna 2022 rakentamisvalmiuteen tulevan valtatie 8 ja kantatie 43 kiertoeritasoliittymän toteuttamiseen tulee osoittaa investointiohjelmassa 38 miljoonan euron rahoitus. Valtatie 9 yhteysväli Turku–Tampere on muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Yhteysväliä sattuu vuosittain useita vakavia onnettomuuksia. Investointiohjelmaan tulee lisätä Liedon aseman ja Auran välisen leveäkaistatien nelikaistaistamisen rakentamisrahoitus, 55 miljoonaa euroa.

Varsinais-Suomessa hyöty-kustannussuhteeltaan erittäin kannattavan Saaristotien (mt 180) Kurkela–Kuusisto välin uusi yhteys, eli Paraisten väylä tai Kaarinan läntinen ohitustie on jätetty pois investointiohjelmasta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 2,8 ja kustannusarvio

55 miljoonaa euroa. Tämä on tärkeä niin Turunmaan saariston liikenneyhteyksille, Kaarinan keskustan kehittämiseksi kuin Paraisten elinkeinoelämän kuljetuksille.

Investointiohjelmasta puuttuu myös Salon kaupungin kärkihanke, seudun kasvun, elinvoiman ja Korvenmäen ekovoimalaitoksen näkökulmasta tärkeä Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) toinen vaihe. Hankkeen suunnittelu tulee käynnistää välittömästi ja sijoittaa investointiohjelman hankekorin 1B. Hankkeen kustannusarvio on 40 miljoonaa euroa.

Lisäksi Turun kaupunkiseudun itäisten tieverkkokysymysten ratkaiseminen on erityisesti tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Yksi olennaisimmista kysymyksistä on valtatie 10 kääntäminen. Suunnitteluvalmiuden kuntoon saamiseksi hankkeelle tulisi osoittaa investointiohjelmassa suunnittelurahoitus.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmassa painotetaan hankkeiden priorisointia saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden edistämisen perusteella. Priorisoinnin pohjana käytetyt yksittäisten hankkeiden vaikutukset eivät kuitenkaan ole ohjelmasta luettavissa. Hyöty-kustannussuhteeltaan merkittävimmät hankkeet keskittyvät suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen, mutta investointiohjelmaan valitut hankkeet ovat jakautuneet maantieteellisesti tasaisemmin. Näiltä osin hankkeiden valintaperusteisiin kaivattaisiin lisää läpinäkyvyyttä.

Tavoitteiden ja vision saavuttamiseksi vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla. Toimenpiteiden kattavuudessa tulee huomioida pelkän keskuskaupungin sijaan laajempi vaikutusalue. Kestäviä liikkumismuotoja on kehitettävä monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välillä, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta. Tämä palvelee myös Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ekologisesti ja taloudellisesti kestävästä liikenteestä. Tavoitteeksi tulee ottaa eteläisen Suomen kaupunkiverkoston kytkeminen kiinteäksi kokonaisuudeksi nopeilla tunnin yhteyksillä.

Tulevaisuudessa olisi suotavaa, että pistemäisistä toimista päästäisiin kohti kokonaisvaltaisempaa kehittämistä eri yhteysväleillä.

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

Liikenneverkon strateginen tilannekuva kuvaa tarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Tarpeita on enemmän kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Turun kaupakamari pitää osoitettua rahoitustasoa riittämättömänä.

Hallitus kohdisti kehysriihessään 6.4.2022 suurimmat leikkaukset, 127 miljoonaa euroa uusiin tiehankkeisiin, joten investointiohjelmaluonnoksen talouskehys ei tule toteutumaan ja useita merkittäviä hankkeita tulee jäämään investointiohjelman ulkopuolelle.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan yhteisrahoitusmallia kuntien ja elinkeinoelämän toimijoiden kanssa käytetään erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen tai kun valtion verkolle suunniteltu toimenpide palvelee rajoitettua määrää elinkeinoelämän toimijoita. Tämän soveltaminen ei saa tarkoittaa kehittämishankkeiden kustannusten vyöryttämistä kunnille. Esimerkiksi E18 Turun kehätien vaadittava palvelutaso ja päätieyhteydelle asetetut tavoitteet tulee toteuttaa valtion rahoituksella.

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

Alueellisella tasolla tapahtuvan yhteistyön avulla voidaan varmistaa, että tietopohja on ajantasainen. Turun kaupakamari on mielellään tuottamassa ja tuomassa tietoa osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelua elinkeinoelämän näkökulmista. Jäseninäme ovat alueen suurimmat työnantajayritykset, laaja joukko pk-yrityksiä sekä muun muassa alueen satamat.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Liikenne 12 -suunnitelman ulkopuolelle on rajattu valtakunnallisesti merkittävät raidehankkeet, joiden suunnittelun loppuun viemisestä vastaa hankeyhtiöt. Turun kauppakamari esittää, että raidehankkeiden valtionrahoitus tulisi huomioida osana investointiohjelmaa. Turun Tunnin juna on etenemässä rakentamisvalmiuteen investointiohjelmakauden alussa, sen suunnittelu valmistuu vuonna 2023. Vaikka hankeyhtiömallissa on tarkoitus soveltaa muutakin kuin valtion budjettirahoitusta, tarvitsee suuret raidehankkeet suunnittelun valmistuttua merkittävän valtionrahoituksen rakentamiseen.

Liikenne- 12 ja siihen liittyvät ohjelmat, kuten investointiohjelma ja strateginen tilannekuva toimivat ohjaavina työkaluina, mikäli eduskunta sitoutuu tavoitteisiin ja riittävään rahoitustasoon. Investointiohjelmassa esitetyt HK-luvut nousevat esille merkittävänä tekijänä. Ohjelma piirtää kuvaa, jossa HK-lukuihin nojaten Suomessa ei kannattaisi tehdä yhtään raideinvestointia. HK-suhde on vain yksi tekijä ja tämä tulisi huomioida myös Suomen EU-rahoituksen hyödyntämisessä, kustannukset esitetään lukuina, mutta hyödyt jäävät jäsenvaltion itsensä arvioitaviksi osin. Näin ollen emme näe järkevänä esittää kansallisissa dokumentissa HK-lukuja, joilla käytännössä itse estämme EU-rahoituksen hyödyntämisen.

Alueen sisäisen saavutettavuuden ja raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta on hyvä, että Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjaus sekä Raisio–Naantali-radon peruskorjaus ja sähköistys ovat mukana investointiohjelmassa. Uudessa TEN-T-asetuksessa Naantalin ydinverkon sataman raideyhteyden Turusta Naantaliin tulee sisältyä ydinverkkoon, mikä mahdollistaa CEF-tuen hyödyntämisen välin sähköistyksessä. Radoilla on myös tärkeää huomioida tavaraliikenteen lisäksi henkilöjunaliikenteen kehittäminen. Alueellinen junaliikenne tulee huomioida mainituilla ratayhteyksillä rahoituksen kohdentamisena myös henkilöjunaliikenteen seisakkeisiin.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla on sijoitettu maanteiden hankkeisiin 1B. Varsinais-Suomesta kansallisesti tärkeäksi hankkeeksi tulee nostaa saariston rengastie. Suositaan jatkuvasti kasvattavan pyöräilyreitit varrella on useita kevyelle liikenteelle vaarallisia osuuksia.

Investointiohjelmassa on ennakoitu Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF2) ohjelmakautta 2021–2027 kiitettävästi. CEF2-ohjelma painottuu ohjelmakauden alkuun, jolloin potentiaalisten hankkeiden tulee olla hakuvalmiudessa jo vuosina 2021–2024. CEF2-ohjelmaluonnoksen mukaan TEN-T-verkon satamien tieyhteydet ovat tukikelpoisia. Määritelmä siitä, ettei tiehankkeiden tuki saa lisätä tien kapasiteettia jää epäselväksi. E18 (kt 40) Turun kehätien parantamiselle Raision keskustassa tulee tavoitella täyttä rakentamisen 56 miljoonan euron tukea. Tukea vastaava rahoitus voidaan vapauttaa ja korvamerkitä muiden alueen välttämättömien kehittämiskohteiden kustannuksiin, esimerkiksi valtatie 8 Laitilan kohta, valtatie 9 Liedon aseman ja Auran väli, Kaarinan läntinen ohitustie tai Salon itäinen ohikulkutie. Suomen suurten raidehankkeiden kannalta on tärkeää, että TEN-T-asetusuudistuksen uusi laajennettu ydinverkko vertautuu CEF-rahamenossa ydinverkkoon.

Turun kauppakamari esittää Väyläviraston investointiohjelmaan lisättäväksi:

Raideliikenteen kehittämishankkeet:
Tunnin juna, Espoo–Salo-oikorata
Tunnin juna, Salo–Turku-kaksoisraide

Tieliikenteen kehittämishankkeet:
E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio
Vt 8 Laitilan kiertoeritasoliittymä
Vt 9 Lieto–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus
Mt 180 Kurkela–Kuusisto (Paraisten väylä/Kaarinan läntinen ohitustie)
Kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe
Vt 10 käänne Liedon kohdalla

Kevyen liikenteen kehittäminen:

Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat