

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

Turun kauppakamari

Lausunnonantajan lausunto

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

Liikenne 12-suunnitelman mukaiset tavoitteet on tuotu esille investointiohjelmassa. Investointiohjelma toimii liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen ja pitkäjänteisen kehittämisen työkaluna. Pitkällä aikavälillä täytyy olla näkymä siihen, että erityisesti pääväylien tavoiteltu palvelutaso pystytään takaamaan. Tässä investointiohjelma on pääosin onnistunut ja sisältää Turun kauppakamarin alueellisen työn kannalta tärkeitä kohteita. Varsinais-Suomi ja Turun kaupunkiseutu on logistisesti tärkeä solmukohta eri liikennevälineiden osalta (lentoliikenne, meriliikenne, raiteet ja päätiet). Seudun merkittävyys myös huoltovarmuuskulmasta on entisestään kasvanut nykyisessä maailmantilanteessa. Satamien yhteyksien parantamisella ja TEN-T-ydinverkkokäytävän puutteiden korjaamisella on merkittävä vaikutus valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman saavutettavuustavoitteeseen.

Yleistä kustannustason nousua ei ole huomioitu rahoitustasossa (on samalla tasolla kuin edellinen investointiohjelma) ja tämä saattaa uhata toteutettavien liikennehankkeiden kokonaismäärää vähentävästi. Uusiin kehittämishankkeisiin varoja on varattu niukasti: elinkeinoelämästä kumpuavat tarpeet voivat nousta nopeastikin, minkä vuoksi ohjelmassa tulisi olla riittävästi väljyyttä näille investoinneille.

2. 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 ole ohjelmasta luettavissa. Vaikuttavuuden osalta saavutettavuuden kriteeri on elinkeinoelämän näkökulmasta melko hyvin toteutunut.

Tavoitteiden ja vision saavuttamiseksi vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla, joilla sekä taloudellista toimintaa on runsaasti ja sitä kautta liikennemäärät sekä väylien kulutus on suurinta. Itse toimenpiteiden kattavuudessa tulee huomioida pelkän keskuskaupungin sijaan laajempi vaikutusalue.

Kestäviä liikkumismuotoja on kehitettävä monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla.

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 seuranta?

Pääasiassa prosessi on jouheva, mutta edelleen toivoisimme maakuntien osallistamista enemmän riittävän aluekohtaisen tietämyksen varmistamiseksi. Esimerkiksi Turun kauppakamarissa selvitämme säännöllisesti jäsentemme (alueen lähes 2000 suurimman elinkeinoelämän toimijan) tarpeita liikkumisen ja saavutettavuuden suhteen. Investointiohjelman todellinen rooli päätöksenteon ohjaajana on epäselvä, sillä hallitus ja eduskunta tekevät erillispäätöksiä, jotka poikkeavat investointiohjelman linjasta. Lisäksi MAL-hankkeiden osalta on epäselvää, mistä hankkeista voidaan sopia suoraan MAL-sopimuksissa.

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

Turun kauppakamarin edunvalvonnan saavutettavuusteeman sekä TEN-T-ydinverkon tärkein kohde E18 Turun kehätien Raision keskustan kohta on investointiohjelmassa prioriteetilla 1. Tämän hankkeen välitön jatkohanke E18 kt 40 Turun kehätien parantaminen Raision ja Naantalien välillä kuitenkin puuttuu varsinaisesta investointiohjelmasta. Jatkohankkeesta löytyy kuitenkin kirjauksia mm. budjettiriihestä. Investointiohjelman luonnoksesta puuttuvat myös Varsinais-Suomen muut merkittävät maanteiden kehittämishankkeet, joita Turun kauppakamari esittää otettavaksi mukaan investointiohjelmiaan:

- 1.) Kt 40 E18 Turun kehätien seuraava vaihe Naantali-Raisio-väli on toteutettavissa tarvittaessa katkeamattomasti heti Turun kehätien E18 Raision keskustan kohdan perään. Kehätien kunnostamisen merkitys on keskeistä Lounais-Suomen elinkeinoelämän niin kuljetusten, seudullisen pendelöinnin kuin kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta. Turun kauppakamari esittää, että tämä Raision ja Naantalien välinen osuus otetaan mukaan investointisuunnitelmaan.
- 2.) Maantie 180 Kurkela–Kuusisto eli Kaarinan läntinen ohitustie on hyöty-kustannussuhteeltaan erittäin kannattava ja saaristoyhteyksien kehittämiseksi kriittisen tärkeä hanke. Uusi tieyhteys on tärkeä saariston elinkeinoelämän erikoiskuljetuksille ja raskaalle liikenteelle sekä Kaarinan kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Hanke on osa Paraistenväylän kokonaisuutta, josta käynnissä ovat jo Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusiminen. Hankkeen lisäämistä investointiohjelmiaan tukee maan hallituksen syksyn päätös suunnittelun kiirehtimisestä. Turun kauppakamari esittää hankkeen lisäämistä investointiohjelmiaan.
- 3.) Vt 9 parantaminen eli leveäkaistatien muutos nelikaistaiseksi sekä ohituskaistojen toteutus välillä Lieto-Aura sekä Auran eritasoliittymä. Valtatien 9 Turku–Tampere on muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Tieosuus Liedon asemalta Auraan on turvatonta leveäkaistatietä, joka tulee nelikaistaistaa. Investointiohjelmiaan tulee lisätä Liedon aseman–Auran osuuden rakentamisrahoitus sekä varautua Auran eritasoliittymän ja kolmen ohituskaistaparin toteuttamiseen.
- 4.) Vt 8 Turku-Pori Laitilan kohdan tasoliittymä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin ja liikenteen sujuvuuden pullonkaulan päätieliikenteen ja paikallisen liikenteen sekoituessa. Valtatiellä 8 Turku–Pori Laitilan Valtatien 8 ja kantatien 43 kiertoeritasoliittymän toteuttamiseen tulee osoittaa investointiohjelmiaan rahoitus. Lisäksi Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) toinen vaihe tulee toteuttaa suunnittelun valmistuttua investointiohjelmakauden loppupuolella.

Ratahankkeiden osalta elinkeinoelämän toiveena on mm. lähijunaliikenteen käynnistämisen edellyttämät toimenpiteet ja investoinnit. Elinkeinoelämälle ja alueen sisäiselle saavutettavuudelle tärkeän Turku–Uusikaupunki-radnan peruskorjaus on mukana investointiohjelmassa. Juuri sähköistetyin radnan peruskorjaus tukee vaarallisten aineiden (VAK) kuljetuksia ja on tärkeä huoltovarmuudelle. Vähäpäästöinen raideliikenne edistää elinkeinoelämän rahtikuljetusten sujuvuutta sekä eri liikennevälineiden integraatiota ja ns. vihreiden matkaketjujen mahdollistumista. Parannus mahdollistaa myös henkilöliikenteen käynnistämisen Turun ja Uudenkaupungin välillä, minkä vuoksi hankkeen toteuttamisessa on huomioitava myös henkilöliikenteen vaatimukset. Tasoristeysturvallisuuden parantaminen vaikuttaa sekä raide- että tieliikenteeseen.

Kansainvälisen liikenteen väliaikaiset muutokset Naantalın satamaraiteella eivät saa johtaa hankkeen pudottamiseen investointiohjelmasta. On tärkeää arvioida investointitarvetta vuosikymmenten, eikä muutaman vuoden aikanäkymässä. Sekä Finnlinesin uudet alukset että alueelle suunniteltujen vihreän siirtymän investointeihin liittyvät mahdolliset raaka-aine-, polttoaine- sekä VAK-kuljetustarpeet voivat lisätä merkittävästi satamakuljetuksia raiteilla.

Sekä Turku–Uusikaupunki että Raisio–Naantali sisältyvät Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen tavoiteverkkoon, joka on esitetty Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ja liikennejärjestelmäsuunnitelman liikennevisiossa 2040+. Alueellinen junaliikenne tulee huomioida mainituilla ratayhteyksillä rahoituksen kohdentamisena myös henkilöjunaliikenteen seisakkeisiin. Varsinais-Suomen alueellisen henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on nopeimmin tehtävissä jatkamalla Helsingin ja Turun välisten kaukojunien liikennöintiä Raision kautta Naantaliin. Traficomın selvityksen mukaan Salo–Turku–Naantali on tunnustettu kaikkein kustannustehokkaimmaksi lähijunaliikenteen uudeksi yhteysväliksi Suomessa.

Liikenne 12 -suunnitelmasta on rajattu pois suuret raidehankkeet. Orpon hallitusohjelmassa on linjattu Turun tunnin juna -hankeyhtiön pääomittamisesta 460 miljoonalla eurolla. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, tulisi raidehankkeiden valtionrahoitus huomioida osana investointiohjelmaa.

Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF2) ohjelmakausi 2021–2027 haut painottuvat ohjelmakauden alkuun. Viimeinen suuri haku ohjelmasta on käynnissä ja päättyy tammikuun lopussa 2024. Tämän jälkeen hakuun tulee mahdollisesti uudelleen jaettavia tukirahoja. Tunnin junalle, TEN-T-verkon satamayhteydelle eli E18-kehätielle, Raisio–Naantali-raideyhteydelle ja Turku–Uusikaupunki-raideyhteydelle tulee tavoitella rahoitusta CEF2-ohjelmasta.

Turun kauppakamari esittää Väyläviraston investointiohjelmaan lisättäväksi raideliikenteen kehittämishankkeista:

- Nopea junayhteys Turku-Helsinki (Länsirata), Espoo–Salooikorata
- Länsirata, Salo–Turku-kaksoisraide
- Raisio–Naantali -radnan peruskorjaus ja sähköistys

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelmaan sisältyy perusväylänpidon rahoituksella tehtäviä hankelistauksia. Listalta löytyvät seudultamme vt 8 Kuloisten liittymän ramppien täydentäminen Raisiossa (valtion osuus 2 M€ ja kokonaiskustannusarvio 10 M€) ja raskaan liikenteen taukopaikat (2-3) kpl Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa (valtion osuus 2,3 M€). Nämä molemmat ovat tärkeitä hankekokonaisuuksia ja mm. Raision

kaupungin omistama Kuloisten silta olisi kuntonsa puolesta tarve uusia v. 2024-2025. Tähän Raision kaupungilla on jo rahavaraus.

Raskaan liikenteen taukopaikkatoimenpiteissä olisi myös tarve edetä (esimerkkinä mm. vt 1 Ykköscafen alue ja mahdollisesti kt 40 Orihedon alue). Nämä ovat elinkeinoelämän rahtikuljetusten osalta äärimmäisen tärkeitä toimenpiteitä.

Kiitämme mahdollisuudesta kommentoida investointiohjelmaa. Saavutettavuus ja sujuva liikkuminen on elinkeinoelämän elinehto, minkä vuoksi investointiohjelma on sekä alueelle että Turun kauppakamarille erityisen tärkeä kokonaisuus.

Kaisa Leiwo
Turun kauppakamari