

# Luonnos Loimaan kaupungin lausunnoksi Väyläviraston väyläverkon investointiohjelman lausuntopyyntöön

Väylävirasto pyytää 15.9.2021 mennessä lausuntoanne luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022-2029.

Lausuntokierroksella saatu palaute käydään läpi, ja huomioidaan kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti seuraavien kysymysten kautta:

- 1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?**
- 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?**

Loimaan kaupunki yhtyy Kuntaliiton yleiseen kritiikkiin yhteishankkeiden kiinteästä kustannusjaosta, joka vyöryttää aiemmin valtion vastuulla olleen väyläverkon kustannuksia kuntapuolelle.

Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä yritysten ja ihmisten sujuvan arjen kannalta on pääväylien kehittämisen ohella äärimäisen tärkeää ylläpitää toimivaa alempitasoista tieverkkoa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelussa ja kriteereissä väylien ja ratayhteyksien käytön seurannan osalta tulee henkilömäärän lisäksi tarkastella liikkuvan tavaran määrää sekä arvoa. Viennistä ja BKT:n arvosta merkittävä osa kulkee seutukaupunkien kautta, etenkin teollisuusviennin volyyymi vaatii sujuvia yhteyksiä.

MAL-menettely ei ylety merkittäviin teollisuuskeskittymiin huolimatta siitä, että useamman seutukaupungin teollisuuskeskittymä on riippuvainen keskuskaupungin alueen työvoimasta. Nykyinen investointiohjelma ei huomioi riittävästi keskuskaupunkien ja seutukaupunkien välistä työssäkäyntiä. Seutukaupungit tarvitsevat välineitä, joilla käydä vuoropuhelua ja kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa ja resurssoinnissa tulisi konkretisoida toimialoittain keskeiset kuljetusreitit, jossa Suomi on tärkeä kulkuväylä pohjoismaisen ja eurooppalaisen logistiikan näkökulmasta. Pelkkä kansallisen näkökulman tarkastelu ei riitä. Konkreettinen merkitys kansainvälisestä logistiikasta ja liikenteestä jää liian yleiselle tasolle.

- 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 perustellette paremmat vaikutukset?**

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista liikenneturvallisuus ei ole noussut riittävän keskeiseksi investointiohjelman tavoitteeksi. Varsinais-Suomessa valtatieltä 9 puuttuvat liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömät parannustoimenpiteet. Valtatie 9:n yhteysväli Turku–Tampere on keskimäärin muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Yhteysvälillä sattuu vuosittain 25 henkilövahinko-onnettomuutta ja 4 ihmisen kuolema. Investointiohjelmaan tulee lisätä Liedon aseman ja Auran välisen leveäkaistatien nelikaistaistamisen rakentamisrahoitus. Samoin Turku-Loimaa-Toijala -runkoradan vaarallisia tasoristeyksiä tulisi poistaa nykyistä ripeämmin.

#### **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?**

Loimaan kaupunki yhtyy Kuntaliiton lausuntoon, jossa todetaan, että lausuntojen lisäksi ohjelman valmistelussa olisi tärkeää avoin ja läpinäkyvä vuorovaikutusprosessi sidosryhmien, kuten maankäytöstä vastaavien kuntien ja alueiden ja elinkeinoelämän kanssa. Investointiohjelman tulisi muodostaa hyvä pohja kehittämistoimien priorisoinnille ja pitkäjänteisyydelle. Esimerkiksi niiden hankkeiden osalta, jotka eivät ole päässeet toteutuskoreihin 1A tai 1B, vaan ovat ”ulkona”, ohjelman perusteluista ei käy hankekohtaisesti ilmi, miksi ne eivät ole toteutusohjelmassa ja mitä pitäisi tehdä (ja kenen), että hanke etenisi. Tähän kaipaaisi läpinäkyvyyttä.

#### **5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

VT9 merkittävä väylä elinkeinoelämälle, jota puolta Turun kauppakamari tuo osaltaan esille omassa lausunnossaan ja Loimaan kaupunki yhtyy tähän lausuntoon.

**Väylävirasto on osoittanut suunnittelumäärärahan 9 - tien koko Lieto as - Loimaa välin kehittämisen suunniteluun. Kolmen ohituskaistaparin suunnitelmat Aura - Loimaa ovat meneillään ja valmistumassa ensi vuonna. Ne tarvitaan myös investointiohjelmaan.**

VT9:n leveäkaistatien (Lieto as - Aura, n 8 km) nelikaistamisen yksityiskohtainen suunnitelma on tullut valmiiksi. Leveäkaistatien yksityiskohtainen tiesuunnitelma on vanhentunut jo kertaalleen kuusi vuotta sitten. Nyt kun suunnitelma on uudelleen valmis, tämä hanke ei ole kuitenkaan mukana investointiohjelmassa. **Vastaavaa leveäkaistatietä** ei Suomessa enää ole ja siinä ei osata ajaa tien edellyttämällä tavalla. Kolareita tieosuudella on keskimääräistä enemmän ja vakavan onnettomuuden toteutuminen on enää ajan kysymys. Lisäksi VT 9 on laajempaa TEN-T verkkoa ja Turun ja Tampereen kehitysväylää ja yhteys on sisämaahan ja Tukholmaankin. Leveäkaistatielle liittyy juuri Aurassa myös Kantatie 41 liikenne ja liikenne on siksi nyt moottoritietasoista. Loimaan kaupunki esittää yhdessä mm. Pro Ysitie sekä Auran kunnan tavoin Väyläviraston investointiohjelmaan lisättäväksi: *”Tieliikenteen kehittämishankkeet: Vt 9 Lieto–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus”*.

Turku-Loimaa-Toijala -rata on tärkeä runkoverkon poikittaisrata. Radalla on huomattavaa tavaraliikennettä, jonka merkitystä ovat tuoneet esiin mm. Turun kauppakamari, Meyer, Neste ja Yara. Rata on myös tärkeä työmatkaliikenteelle, jota voisi olla vielä huomattavasti enemmän suhteellisen pienillä kehittämispanoksilla. Rataosuudelle olisi syytä lisätä pari työmatkavuoroa ja paikallisjunaliikennettä voitaisiin lähteä kokeilemaan. Rataosuudella on yhä vaarallisia tasoristeyksiä, joita olisi syytä poistaa nykyistä nopeammin.