

Paraisten kaupungin lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022–2029

853/00.04.00/2021

Kaupunginhallitus 27.09.2021 § 276

**Valmistelija
Esittelijä**

Kaavoituspäällikkö Heidi Saaristo-Levin, puh. 040 488 5888
Kaupunginjohtaja Patrik Nygrén, puh. 040 511 4383
etunimi.sukunimi@parainen.fi

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta Valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Väylävirasto laatii valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa (Liikenne 12). Liikenne 12 -suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa 1.7.2021. Lausunto pyydettiin toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 15.9.2021 mennessä. Lausunto on toimitettu määräaikaan mennessä. Mahdolliset tarkennukset voidaan lähettää Väylävirastolle tiedoksi jälkikäteen.

Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet ja niiden mahdollinen toteuttamisjärjestys. Investointiohjelmaa hyödynnetään muun muassa valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Ohjelma sisältää isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia, pienempiä parantamishankkeita sekä EU-tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Kuten monesti, tarpeita on enemmän kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata ja siksi Väylävirasto on priorisoinut hankkeita. Priorisoinnin kriteereinä on Väyläviraston mukaan käytetty tehokkuutta ja vaikuttavuutta. Investointiohjelmasta on laadittu vaikutusten arviointi.

Investointiohjelman hankkeet on luokiteltu hankekoreihin 1A ja 1B hankkeiden kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeen toteuttamista. Hankekorin 1A hankkeet on mahdollista toteuttaa ohjelmajakson alkupuolella ja korin 1B hankkeet loppupuolella.

Investointiohjelma on tarkoitus päivittää vuosittain alkuvuodesta Liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen jälkeen, ennen seuraavan vuoden talousarviovalmistelua, sekä aina Liikenne 12 -suunnitelman päivittämisen jälkeen.

Väylävirasto on ilmoittanut, että lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan investointiohjelman viimeistelyssä ja seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta ennalta annettujen kysymysten kautta.

Paraisten kaupungin alueelle on osoitettu kolme maantien parantamishanketta.

Nämä ovat korissa 1A:

St 180 Hessundinsalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	28 M€
St 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	100 M€
Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	10 M€

Yhteysalus- ja maantieliikenteen osalta investointiohjelmassa ei ole Kivimon lossin korvaamista lukuun ottamatta eritelty muita investointitarpeita. Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Päätöksen mukaan valtio säilyttää yhteysalusliikenteen määrärahat nykyisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella tasolla ja laatii yhteistyössä saaristoasian neuvottelukunnan ja muiden toimijoiden kanssa yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Kustannukset ovat noin 18 milj. € vuodessa, kuten nykyisinkin.

Liite

Lausuntopyyntö ja investointiohjelmaluonnos:

[Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

- Valtion väyläverkon investointiohjelma 2022-2029_Lausuntopyyntö_02072021
- Valtion väyläverkon investointiohjelma 2022-2029_Luonnos 02072021 yhteenv.
- Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022-2029, Begäran om utlåtande_02072021
- Väyläviraston investointiohjelma 2022-2029 Luonnos_02072021
- Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022-2029 sammandrag
- Investeringsprogram för statens farledsnät för 2022-2029 utkast_02072021

Ehdotus

Kaupunginhallitus merkitsee tiedoksi alla olevan, 15.9.2021 mennessä Lausuntopalveluun annetun, kaupungin lausunnon luonnoksesta Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022–2029.

1.

Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Kyllä, valmisteluperiaatteet on kuvattu ymmärrettävästi, mutta on harmillista, että valmistelussa ei kaikilta osin ole onnistunut noudattamaan näitä työlle asetettuja periaatteita.

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?

Investointiohjelmassa ei mielestämme ole täysin onnistuttu vastaamaan

tavoitteisiin. Aineiston mukaan investointiohjelma on tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Lisäksi on kerrottu, että hankkeiden priorisoinnissa ja työvaiheiden arvioinnissa olisi hyödynnetty hankkeiden hyötykustannussuhdetta eli nk. PRIO-työkalua. Valitettavasti kuitenkin kaikkea tietoa ei ole hyödynnetty sillä hankekuvauksissa on sekä puutteita että virheitä eikä PRIO-työkalua ole riittävästi hyödynnetty yksittäisten hankkeiden, tai mikä tärkeämpää, hankkeiden yhteisen vaikuttavuuden arvioinnissa.

Paraisten kaupunki on aiemmissa kannanotoissaan peräänkuuluttanut avoimuutta, jotta Liikenne 12 -suunnitelman ja siihen liittyvän investointiohjelman olisi mahdollista saavuttaa yleinen hyväksyttävyys. On varsin harmillista, ettei hankkeiden priorisointia ole avattu tarkemmin eikä kattavaa eri hankkeita vertailevaa aineistoa ole saatavilla. Tämä, sekä se tosiasia, että suhteessa maksimihyötyihin investointiohjelmaan valitut hankkeet edistävät kyllä liikenneturvallisuutta mutta edistävät heikoiten hiilidioksidipäästöjen vähentämistä sekä työ- ja vapaa-ajanmatkojen sujuvuutta (s. 39) osoittaa sen, ettei investointiohjelma tällaisenaan saavuta sille asetettuja tavoitteita.

Investointiohjelma ei siten näytä perustuvan riittävään tietoon eikä arvioinnissa ole annettu PRIO-työkalulle sen ansaitsemaa painoarvoa. Tästä osoituksena on esimerkiksi se, että hyötykustannussuhteeltaan erittäin kannattavan Saaristotien (mt 180) Kurkela-Kuusisto välin uusi yhteys, eli osa Paraistenväylää, on perusteetta jätetty pois investointiohjelmasta. Sitä vastoin investointiohjelma sisältää hankkeita, joiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on huomattavasti matalampi tai jopa heikko. Kurkela-Kuusisto hankkeen hyötykustannussuhde on erittäin korkea: 2,81. Uusi yhteys on tärkeä Turunmaan saariston liikenneyhteyksille, Kaarinan keskustan kehittämiseksi ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Yhteys eheyttää Turun kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, vähentää päästöjä ja lisää liikenneturvallisuutta.

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?

Kyllä, esitettyä ohjelmaa on mahdollista ja tulee muuttaa talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet toteutuvat paremmin. Toteutettaviksi hankkeiksi on valittava ne, joiden vaikutus liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi johtavat myös päästöjen vähenemiseen ja edistävät työ- ja elinkeinoelämän matkojen ja kuljetusten sujuvuutta. MAL-kaupunkiseudut ovat sopimuksissaan ja suunnitelmissaan nimennyt nämä jo maakuntien kärkihankkeiksi.

Kun hyötykustannussuhteen merkittävyydelle ei ole annettu riittävää painoarvoa, on se johtanut lopputuloksen, jossa toivotut vaikutukset, kuten tehokkuus, liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, myönteiset ilmastovaikutukset ja muut positiiviset vaikutukset jäävät pienemmiksi kuin jos valinta suoritettaisiin tietoon ja vaikuttavuuteen perustuen. Esimerkiksi hyöty-kustannussuhteeltaan erittäin

kannattavan Saaristotien mt 180 Kurkela-Kuusisto välin uusi yhteys, eli osa Paraistenväylää, on jätetty pois investointiohjelmasta, vaikka hankkeen hyöty-kustannussuhde on kansallisesti tarkasteltuna infrahankkeitten selkeä parhaimmista: 2,81. Paraisten kaupunki ehdottaa, että mt 180 Kurkela-Kuusisto lisätään investointiohjelman hankekoriin koriin 1B.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla on sijoitettu maanteiden hankekoriin 1B (Liite 1b / s.13). Kansallisesti tärkeäksi ja ensisijaisesti toteutettavaksi hankkeeksi tulee nostaa Saariston rengastie, jonka käyttäjämäärä on valtakunnallisesti merkittävä. Pyöräilijämäärä kasvaa vuosi vuodelta ja osalle Prostvik-Nauvon keskusta on jo aiemmin laadittu tiesuunnitelma pyörätien toteuttamista varten. Tämä tiesuunnitelma tulee pikimmiten päivittää ja yhteys tulee toteuttaa osana investointiohjelmaa. Maamme suosittumman pyörämatkailureitin varrella on yhä useita kevyelle liikenteelle vaarallisia osuuksia, joilta pyörätie puuttuu kokonaan. Paraisten kaupunki ehdottaa, että Saariston rengastien pyörätien toteuttaminen lisätään investointiohjelman hankekoriin koriin 1B.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

On välttämätöntä, että investointiohjelmassa otetaan nyt ja jatkossa tarkemmin huomioon sekä hankkeiden itsenäinen yhteiskuntataloudellinen merkitys että eri hankkeiden vaikuttavuus yhdessä. On koko maan etu, että valinnat toteutettavista hankkeista tehdään resurssiviisaasti. Investointiohjelmassa tulee priorisoida MAL-sopimusalueita, joilla on mahdollista käytännössä saavuttaa investointien korkeimmat edut ja hyödyt kaikilla osa-alueilla.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Investointiohjelmassa sisältyvät hankkeet st 180 Hessundinsalmen sillan uusiminen, mt 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen ja yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla ovat kaikki tärkeitä ja tarpeellisia toteuttaa osana investointiohjelmaa.

Liitteessä 1b / sivulla 9 on kuvaus Kirjalansalmen sillan uusimisesta. Hankkeen perusteluissa on merkittävää epätarkkuutta, sillä kirjattu kuvaus koskee virheellisesti aivan toista siltaa eli Hessundinsalmen siltaa. Kirjalansalmen silta sijaitsee Kaarinan kaupungin ja Paraisten kaupungin välissä Kuusistonsaaren ja Kirjalansaaren välissä. Silta on ainoa yhteys mantereelle ja erityisen tärkeä reitti elinkeinoelämälle. Paraisilla sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä rakennustuoteteollisuuden keskittymä ja Parainen on kansainvälisesti merkittävän saaristomatkailemisen paikkakunta. Kirjalansalmen sillalla on painorajoitus sekä myös liikennöintirajoitus liittyen raskaan liikenteen ajoneuvojen keskinäiseen etäisyyteen. Yhteys on ruuhkainen, sillalla liikennöi (kesäkauden ulkopuolella) 11 000 ajoneuvoa ja 700 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kirjalansalmen silta on välttämätön uusia ja hankkeen rahoituksesta on päätös (III LTA 2021). Olennaista on investointiohjelmasta päätettäessä huomata, että siltahankkeeseen vaikuttaa Kaarinan puoleisen siltapenkereen osalta hanke mt 180 Kurkela-Kuusisto, joka on välttämätöntä toteuttaa siltahankkeen kanssa samanaikaisesti. Uutta siltapengertä ja tieosuutta ei ole tarkoituksenmukaista, järkevää tai resurssiviisasta linjata kohti vanhaa, ruuhkaista ja turvatonta Saaristotietä kohti Kaarinan nopeasti kehittyvää ydinkeskustaa.

Mt 180 Kurkela-Kuusisto hankkeella on huomattavan korkea hyötykustannussuhde: 2,81. Suhdeluku on huomattavasti suurempi kuin pääosalla hankkeita, jotka nyt ovat mukana investointiohjelmassa. Kurkela-Kuusisto-yhteys eheyttää yhdyskuntarakennetta ja työssäkäyntialuetta Turun kaupunkiseudulla, parantaa ja sujuvoittaa elinkeinoelämän kuljetuksia, mahdollistaa yhä houkuttelevamman joukkoliikenteen järjestämisen, pienentää merkittävästi päästöjä ja lisää kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuutta. Mt 180 Kurkela-Kuusisto tiesuunnitelma valmistuu keväällä 2022 ja väylän rakentaminen on resurssiviisasta tehdä samanaikaisesti Kirjalansalmen uuden sillan kanssa. Hankkeilla on yhteinen noin puolen kilometrin tieosuus, joka vastaa kuudesosaa mt 180 Kurkela-Kuusisto hankkeen pituudesta. Mt 180 Kurkela-Kuusisto hanke on lisättävä investointiohjelman hankekoriin 1B.

15.9.2021 julkisuuteen annetun tiedon mukaan mt 180 Saaristotien varrella Kaarinassa sijaitseva Kuusistonsalmen silta on uusittava nopeutetulla aikataululla sillan välitukien kallistumisesta johtuen. Sillan uusimisen hinnaksi on arvioitu viisi miljoonaa euroa. Nämä Kuusistonsalmen sillan uusimisesta aiheutuvat kustannukset pienentävät mt 180 Kurkela-Kuusisto hankkeen kustannuksia, minkä johdosta Kurkela-Kuusisto hankkeen hyötykustannussuhde nousee entisestään. Kurkela-Kuusisto hankkeen uuden hyötykustannussuhdesuhdeluvun voidaan arvioida nousevan yli kolmen. Hanke on siten kaikista valtakunnan hankkeista kannattavin. Tästäkin syystä hanke on perusteltua liittää osaksi investointiohjelmaa hankekoriin 1B.

Mt 180 Parainen-Nauvo kiinteä yhteys on käsitelty investointiohjelman valmistelussa (Liite 2 / s.10). Hanke on merkittävä saariston elinvoimaisuuden säilyttämisen kannalta. Vuosittaiset lauttaliikennekustannukset ovat suuret ja hankkeen toteuttamisen myötä yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranisi saaristoalueella, palvelutaso varmenisi ja liikenteen ennustettavuus paranisi. Myös matka-aika lyhenisi ja pelastus- ja turvallisuuskuljetusten edellytykset paranisivat. Parainen-Nauvo kiinteän yhteyden tiesuunnitelmatilannetta tulisi edistää tämän investointiohjelman aikana, jotta hanke olisi toteutettavissa seuraavalla ohjelmakaudella.

Päätös

Puheenjohtaja ehdotti, että kaupunginhallitus siirtää asian sähköiseen jatkokokoukseen, joka aloitetaan 4.10.2021 klo 15.00.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti, että kokous keskeytetään 4.10.2021 klo 15.00 asti tämän asian käsittelyä varten.

Tiedoksianto

Kaavoituspäällikkö
