ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Eduskunnan liikennejaosto
Lausunnon toimitusosoite kaisa-iso-sipila@eduskunta.fi
Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017
Teema: Liikenneverkon kehittämistarpeet alueen elinkeinoelämän näkökulmasta

EDUSKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE

Kiitän mahdollisuudesta esittää Varsinais-Suomen elinkeinoelämän näkemyksiä liikenneverkon kehittämistarpeista.

KAUPPAKAMARIRYHMÄN YHTEINEN NÄKEMYS

Liikenneverkon kehittämistarpeet elinkeinoelämän näkökulmasta

Tehokkaat tavara- ja henkilöliikenneyhteydet ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta kriittisiä tekijöitä. Suomen maantieteellinen sijainti lisää vienti- ja tuontikuljetusten kustannuksia suhteessa Keski-Euroopassa sijaitseviin tuotantolaitoksiin ja synnyttää haasteita erityisesti pienen- ja keskisuuren teollisuuden kilpailukyvylle. Henkilöliikenteen tehostaminen on välttämätöntä työvoiman liikkuvuuden lisäämiseksi ja kansainvälisten yhteyksien varmistamiseksi. Tavaraliikenteen kustannustehokkuuden kannalta kriittinen tekijä on keskeisen liikenneverkon kunto ja kapasiteetti. Henkilöliikenteessä tavoitteena on oltava julkisen liikenteen kehittämisellä merkittävästi laajentaa työssäkäyntialueita.

Hyväkuntoinen ja kapasiteetiltaan riittävä liikenneverkko tukee Suomen kilpailukykyä

Investoinnit liikenneväyliin ovat pitkään olleet Suomessa riittämättömiä, mikä on johtanut jo rakennetun infrastruktuurin rapautumiseen. Kuten vuoden 2017 talousarvioesityksessä mainitaan, maanteiden, rautateiden ja vesiväylien korjausvelka oli vuonna 2015 yhteensä jo noin 2,5 mrd. euroa. Esitetty tavoite korjausvelan vähentämiseksi on oikea ja siihen varatut lisäresurssit erittäin tervetullut elinkeinoelämän kannalta. Perusväylänpidon rahoituksen nosto 200 milj. €/vuosi on välttämätöntä, mutta kehityshankkeita ei silti saa unohtaa.

Keskeisen maantieverkon kapasiteetti ja kunto on nostettava tasolle, mikä mahdollistaa raskaan liikenteen tasaisen 80 km/h nopeuden sisältäen henkilöautoliikenteelle 100 tai 120 km/h nopeuden. Raskaiden ajoneuvojen jarrutusten ja kiihdytysten väheneminen paitsi lisää kuljetuksen kustannustehokkuutta, niin myös parantaa yleistä liikenneturvallisuutta.

VARSINAIS-SUOMEN ELINKEINOELÄMÄN NÄKÖKULMA

Tärkeimmät kehittämistarpeet Varsinais-Suomessa kohdistuvat pääasiassa väyliin, jotka ovat osa koko Suomen keskeisintä tie- ja raideverkkoa. Niiden kehittäminen on tärkeää alueen elinkeinoelämän kannalta, mutta merkitystä korostavat vaikutukset koko Suomen ulkomaankaupan kuljetuksiin sekä yritysten toimintaympäristöön ja kilpailukykyyn.

Erityispiirteenä voidaan mainita se, että Ruotsin kautta kulkeva reitti on yksi kolmesta pääyhteydestä Suomen ja Keski-Euroopan välisissä ulkomaankaupan kuljetuksissa. Merikuljetukset tällä reitillä hoidetaan pääasiassa Turun seudun satamien kautta, koska lyhempi kuljetusaika ja tiheä frekvenssi lisäävät kustannustehokkuutta. Siksi on erittäin tärkeää varmistaa sisämaassa toimivan teollisuuden hyvät yhteydet näihin satamiin.

Kiireellisiä toimenpiteitä vaativat kohteet

Valtatie 9 on erityisen tärkeä osa Suomen TEN-tieverkkoa ja tarjoaa tärkeimmän yhteyden paitsi Tampereen seudulta, niin myös laajemmin keskisestä Suomesta Varsinais-Suomen satamiin. Tien tämänhetkinen kapasiteetti ei vastaa sen merkitystä Suomen ulkomaankaupan kuljetusreittinä ja se vaatii merkittäviä kehittämisinvestointeja raskaan liikenteen tasaisemman matkanopeuden ja kuljetusvarmuuden saavuttamiseksi. Lisäksi tarvitaan investointeja tien turvallisuuden parantamiseksi. vt9:n kehittäminen osana Suomen keskeisintä tieverkkoa on nykyistä selkeämmin nostettava esille valtion rahoituksessa.

E18 Turun kehätie yhdistää kaikki alueen tärkeimmät valtatiet Turun ja Naantalin satamiin. Se on vielä parantamaton maantieosuus Euroopan Komission määrittämässä ydinverkkokäytävässä (Scandinavian-Mediterranean Corridor). Yleiseurooppalainen tavoite on saada se kuntoon ensi vuosikymmenen aikana, mikä edellyttää kokonaisuudessaan noin 300 miljoonan euron hanketta vaiheittain toteuttaen.

Nykyisellään tie on monin paikoin vakavasti ylikuormittunut ja tien nelikaistaistaminen koko matkalta on välttämätön toimenpide liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Tämä työ jäi aikoinaan kesken 90-luvun alun laman vuoksi. Runsaassa 20 vuodessa kehätien varren maankäyttö kaupan ja työpaikkojen kasvualueena on entisestään lisännyt tien kuormitusta. Metalli- ja konepajateollisuuden tuotannon lisääntyminen Varsinais-Suomessa ja etenkin Turun telakan erittäin vahva kasvu tuovat merkittäviä lisähaasteita kehätien välityskyvylle. Vaarana jopa on, että puutteellinen infrastruktuuri saattaa jossain määrin rajoittaa alueelle muuten syntyviä teollisuusinvestointeja.

Turku – Uusikaupunki ratayhteyden sähköistäminen on välttämätöntä, jotta Turun ratapihalla tapahtuva, vaarallisia aineita sisältävien vaunujen seisonta ja vaihtotyöt voidaan välttää. Asutus ratapihan ympärillä on lisääntynyt huomattavasti viime vuosien aikana, eikä erillistä ratapihaa VAK-kuljetuksille Saramäkeen enää ole suunnitteilla. Suuronnettomuuden mahdollisuutta huomioitaessa sähköistys olisi yksinkertainen ratkaisu ongelmaan. Uudenkaupungin radan sähköistäminen on nostettu esille myös Turun kaupunkiseudun MAL –sopimuksessa ja Liikennevirasto on jo sitä edistämässä.

Yaran Uudenkaupungin tehtaan kuljetukset radalla ovat nykyisellään noin 800 000 tonnia vuodessa ja tehtaan laajennuksen myötä jopa 1 000 000 tonnia. Yaran Uudenkaupungin tehtaat ovat kilpailuasemassa investointien suhteen yrityksen sisällä ja logistiikan toimivuus on aina osana investointipäätöksiä tehdessä. Radan sähköistys tuo kustannussäästöjä teollisuuden kuljetuksille ja tulevaisuuden energiahuoltoa ajatellen sähkön käyttö tullee yleistymään fossiilisten polttoaineiden merkityksen vähentyessä. Sähköistys vähentää myös huomattavissa määrin teollisuuden hiilijalanjälkeä Varsinais-Suomessa.

Pidemmän aikavälin tärkeät investoinnit

vt8: Yhteysvälille oli aiemmin laadittu tavoitetila, joka vastasi hyvin sen kehittämistarpeita. Näistä tavoitteista on jouduttu merkittävästi tinkimään. Työ etenee hyvin nykyisen budjettirahoituksen turvin, mutta pidemmän ajan tavoitteena on oltava tielle asetetun alkuperäisen tavoitetilan saavuttaminen, mikä edellyttää noin 110 milj. € lisärahoitusta myöhemmin.

Kirjalansalmen silta on käytännössä ainoa yhteys Paraisten kaupungin ja alueella sijaitsevan teollisuuden sekä mantereen välillä. Silta on elinkaarensa päässä, eikä sen käyttöikää voida korjaustoimin enää pidentää. Siksi on tärkeää varmistaa sillan suunnittelurahan pysyminen aikataulun pitäminen ennallaan. Projektia ei tarvitse aikaistaa niin kauan kuin nykyinen silta on toiminnassa.

Huonokuntoisista silloista peräti 20% sijaitsee Varsinais-Suomen alueella, mikä on huomioitava korjauksiin tarkoitettujen määrärahojen jakamisessa.

Helsinki-Turku ratayhteyden kehittäminen ja niin sanottu tunnin juna on merkittävä yritysten toimintaympäristöä ja kilpailukykyä edistävä hanke jonka vaikutukset ulottuvat laajalti koko Suomeen. Helsinki – Turku nopean ratayhteyden jatkosuunnitteluun kokonaisuudessaan varattu 40 milj. € (10 milj. €/vuosi neljän vuoden ajan) on erittäin tärkeä panostus ja viesti elinkeinoelämälle halusta kehittää Suomen tarjoamaa yritystoimintaympäristöä. Investoinnin toteuttaminen on aloitettava nopeasti suunnitteluprosessin jälkeen.

Turussa 18.10.2016

Jarkko Heinonen
johtaja
Turun kauppakamari