

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022-2029**Kohta 5: muut kommentit**

Kaustisen kunta esittää lisättäväksi Väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022-2029 seuraavat esitykset:

ESITYS 1: Investointirahoituksen osoittaminen kantateiden 86 ja 63 muodostamalle kehityskäytävälle välille Kaustinen-Evijärvi

Investointiohjelmassa todetaan, että Kt 63 Evijärvi-Kaustinen parantaminen on tarkastettu, mutta rahaa ei ole tälle ehdotettu.

Kyseiselle välille (Ina-Kaustinen) on tällä hetkellä meneillään esiselvitys ja hankearviointi. Kantatien kehittämistarpeet koostuvat tien leventämisestä ja sen geometrian parantamisesta, yksityistieliittyvien vähentämisestä, näkemien parantamisesta sekä tiellä että liittymissä, liikenneturvallisuuden parantamisesta ja meluhaitan vähentämisestä. Kun tie muuttui luokitukseltaan kantatietieksi, niin tämä osuus jäi rakentamatta kantatieleveyteen. Hankkeen ohjausryhmä tekee esityksen parhaasta reittivalinnasta syys-lokakuun aikana.

Kaustisen kunta seutukunnan kunnat pitävät erittäin valitettavana sitä, että Valtion väyläverkon investointiohjelmassa ei ole investointihankkeita kyseiselle kehitysväylälle välille Kaustinen-Evijärvi.

Kt. 63/86 muodostaman kehityskäytävän ns. pullonkaula Kaustinen-Evijärvi (Ina-Kaustinen) on ehdottomasti poistettava. Kaustisen kunnanhallitus esittää, että Evijärvi (Ina) - Kaustinen välin tiehanketta Väyläviraston investointiohjelmaan 15 miljoonalla eurolla sekä Kaustinen-Toholampi-Sievi välin kunnostusta ja tieluokituksen nostoon liittyviä investointeja 15 miljoonalla eurolla.

Suunnitelmien edetessä summat tarkentuvat.

Perustelut:**1. Elinkeinoelämän ja käynnistyvien suurhankkeiden kasvulle ja menestymiselle välttämätön tieyhteys**

Kantateiden 63 ja 86 muodostama tieyhteys on näiden teiden vaikutusalueella toimivalle elinkeinoelämälle tärkein väylä Oulun ja Tampereen suuntiin. Kauhava–Liminka -väli on nopein reitti Oulusta Seinäjoen kautta Tampereelle. Yritysten kuljetukset ovat riippuvaisia tästä tieyhteydestä. Liikennemäärät kantatiellä 86/63 ovat nousseet ja kantatie on erityisesti elinkeinoelämän ja ns. raskaan liikenteen käytössä. Teiden vaikutusalueen elinkeinoelämä on menestyvää ja kasvavaa. Lisäksi alueella on käynnistymässä merkittäviä suurhankkeita (useita tuulivoimapuistoja, litiumkaivoshanke) eri toimialoille, jotka lisäävät tieyhteyden käyttötarvetta ja raskaan liikenteen kuormitusta. Keliber Oy on käynnistämässä Euroopan ainoa litiumkaivosta Kaustiselle. Rakentamisen on suunniteltu käynnistyvän vuonna 2022 ja tuotannon on suunniteltu käynnistyvän vuonna 2024. Tietä tulee kehittää koko matkaltaan ja varmistaa elinkeinoelämän kehittymiselle välttämättömät edellytykset. Toimiva infrastruktuuri, kulkuyhteydet ja logistiikka ovat elinkeinoelämän ehdoton toimintaedellytys seuduilla, jotka eivät sijaitse rautatien tai satamien

välittömässä läheisyydessä. **Reitti on jo nyt Nelostien ohella osa Suomen merkittävintä elintarviketeollisuuden kuljetusreittiä pohjois-eteläsuunnassa.**

2. Liikenneturvallisuuden ja tien kunnon parantaminen välttämätöntä elinkeinoelämälle ja asukkaille

Kantateiden muodostaman tieyhteyden toimivuus, turvallisuus ja kunto ovat ehdottoman tärkeitä alueen elinkeinoelämälle. Nykyisellään tiellä on pullonkaloja, jotka vaarantavat yritysten toiminnan edellytykset. Teiden kunto on paikoin jo niin huono, että osa kuljetuksista on jouduttu ohjaamaan eri reiteille, mikä ei ole toimiva ratkaisu talouden eikä ympäristön näkökulmasta – sekä taloudelliset vaikutukset että ympäristövaikutukset kasvavat merkittävästi. Suurin pullonkaula kantatiellä 63 on välillä Evijärvi (Ina)–Kaustinen, jonka kunto ja turvallisuus on hälyttävällä tasolla. Kt 63 kulkee Kaustisen ja Toholammin keskusta-alueen läpi, ja erityisesti Toholammilla tien turvallisuutta ja käytettävyyttä (mm. kevyen liikenteen väylät) tulisi parantaa.

Alueen elinkeinoelämän edustajat ovat vedonneet viimeksi vuonna 2019 Liikenne- ja viestintäministeriötä ohjaamaan teiden kunnostus- ja perusparannusrahoja kantateiden 63 ja 86 leventämiseen, parantamiseen ja hoitoluokan nostamiseen, millä varmistettaisiin tien vaikutusalueen yritysten toiminnan ja kasvun edellytysten säilymisen. Kunnat kantatien varrella ovat yhtä mieltä siitä, että tien nykyinen kunto ja kunnossapito eivät vastaa tämän hetken kapasiteettia ja yrityselämän käyttötarvetta. Osuuden liikennemäärät ovat suuria ja teiden kunnossapitoon ja kulkemisen turvallisuuteen pitää kiinnittää huomiota. Erityinen huoli turvallisuudesta on välillä Kaustinen – Evijärvi, jossa Kruunupyyn kunnan kohdalla tie on samassa kunnossa kuin 30 vuotta sitten, kun silloinen seututie muutettiin kantatie 63:ksi. Muilta osin tietä on vuosien varrella parannettu.

Hankearviointiluonnoksen (A-Insinöörit 16.6.2021) mukaan vuosina 2015–2019 välillä tapahtui yhteensä 22 onnettomuutta (7 loukkaantumiseen johtanutta, yksi kuolemaan johtanut onnettomuus). Onnettomuuksista noin puolet ovat yksittäisonnettomuuksia, ja muuten onnettomuustyyppinä on monia erilaisia. Kylien halki kulkeva tieyhteys, lukuisat yksityistieliittymät, kapea poikkileikkaus ja kasvavat liikennemäärät aiheuttavat turvattomuutta. Kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ovat huonoja, sillä alueella ei ole jalankulku- tai pyöräväyliä ja tieosuuden piennar on kapea. Ympäristöhaittana on liikenteen melu, joka koetaan häiritseväksi kylien kohdalla.

3. Ympäristövaikutusten merkittävä vähentäminen mahdollistuu

Käynnissä olevan ko. välin hankearvioinnin alustavien tulosten mukaan tien oikaisu so. matkojen lyhentymisen ja kunnon parantaminen vaikuttavat myös liikenteen päästöjen vähentymiseen merkittäväällä tavalla. Matka-aika lyhenisi henkilöliikenteellä noin 3,5 min ja raskaalla liikenteellä vajaat 3 min, ajoneuvokustannukset vähenisivät henkilöliikenteessä noin 6-7%, mutta tavarankuljetuksessa jopa 16-17% sekä CO2 päästöt vähenisivät noin 13 %. Suunnittelualueella ei ole pohjavesi-, suojelu- tai Natura-alueita.

4. Ympäristövaikutusten merkittävä vähentäminen mahdollistuu

Käynnissä olevan ko. välin hankearvioinnin alustavien tulosten mukaan tien oikaisu so. matkojen lyhentymisen ja kunnon parantaminen vaikuttavat myös liikenteen päästöjen vähentymiseen merkittäväällä tavalla. Matka-aika lyhenisi henkilöliikenteellä noin 3,5 min ja raskaalla liikenteellä vajaat 3 min, ajoneuvokustannukset vähenisivät henkilöliikenteessä noin 6-7%, mutta tavarankuljetuksessa jopa 16-17% sekä CO2 päästöt vähenisivät noin 13 %. Suunnittelualueella ei ole pohjavesi-, suojelu- tai Natura-alueita.

5. Liikennemäärien kasvu jatkaa edelleen ennusteita voimakkaammin

Hankearvioinnin mukaan tien liikennemäärä on kasvanut voimakkaasti kantatien muiden osuuksien parantamisen myötä. Lisäksi kantatie toimii vaihtoehtoisena pitkänmatkan yhteytenä, sillä reitti lyhentää matkaa Länsi-Suomesta pohjoiseen verrattuna valtatie 8 reittiin. Liikenteen lisäys näkyy erityisesti koulujen syys- ja talviloma-aikoina. Suunnittelualueella liikennemäärät vaihtelevat välillä 1 670–2 320 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2019), josta raskaiden ajoneuvojen määrä (250–280 ajon./vrk) on merkittävä. Yhdistelmäajoneuvojen osuus on noin 50 % raskaasta liikenteestä. Seudulla on arvioitu, että elinkeinoelämän ja suurhankkeiden kasvun vuoksi liikennemäärät ennen kaikkea raskaan liikenteen osalta lisääntyvät hankearvioinnissa esiin tuotua ennustetilannetta (2050-2830) noin 20% enemmän, jolloin liikennemäärät olisivat tulevaisuudessa n. 2500- 3400 ajoneuvoa vuorokaudessa.

6. Tieyhteys on merkittävä poikittaisliikenteen ja lähimaakuntien välinen väylä

Tieyhteys tarjoaa merkittävän työpaikkapendelöinnin väylän sekä lisää alueen saavutettavuutta myös poikittaisliikenteen näkökulmasta luoden yhteyden Vt. 13:lle Keski-Pohjanmaalta Keski-Suomeen ja Kt. 68:lle Pohjanmaan ja Keski-Suomen maakuntiin.

ESITYS 2: Kantateiden 63 ja 86 välillä Kauhava-Liminka luokitus nostetaan valtatieksi ja tätä kautta teiden numerointi yhdenmukaistetaan

Tieosuudesta on tullut merkittävä tavaroiden ja palvelujen kuljetus reitti myös kansainväliselle rahdille. Tienumeroinnin yhtenäistäminen selkeyttäisi yhtenäisen tieosuuden kulkemista ja olisi helpommin seurattavissa.

Alueen kaupungit ja kunnat ((Ylivieska, Oulainen, Sievi, Evijärvi, Kauhava, Kruunupyy, Raahe, Kaustinen ja Toholampi) yhdessä esittävät, että kantatie 63/86 välillä Kauhava-Liminka luokitus nostetaan valtatieksi ja tätä kautta numerointi yhdenmukaistetaan. Numeroinnin yhtenäistämiseen ja tieosuuden kunnossapitoluokituksen nostamiselle on hyvät perusteet alueen elinkeinoelämän kasvulla ja kehitymisellä.

Investointiohjelma, tie-, rata- ja vesiväylähankkeet

Tiehankkeet

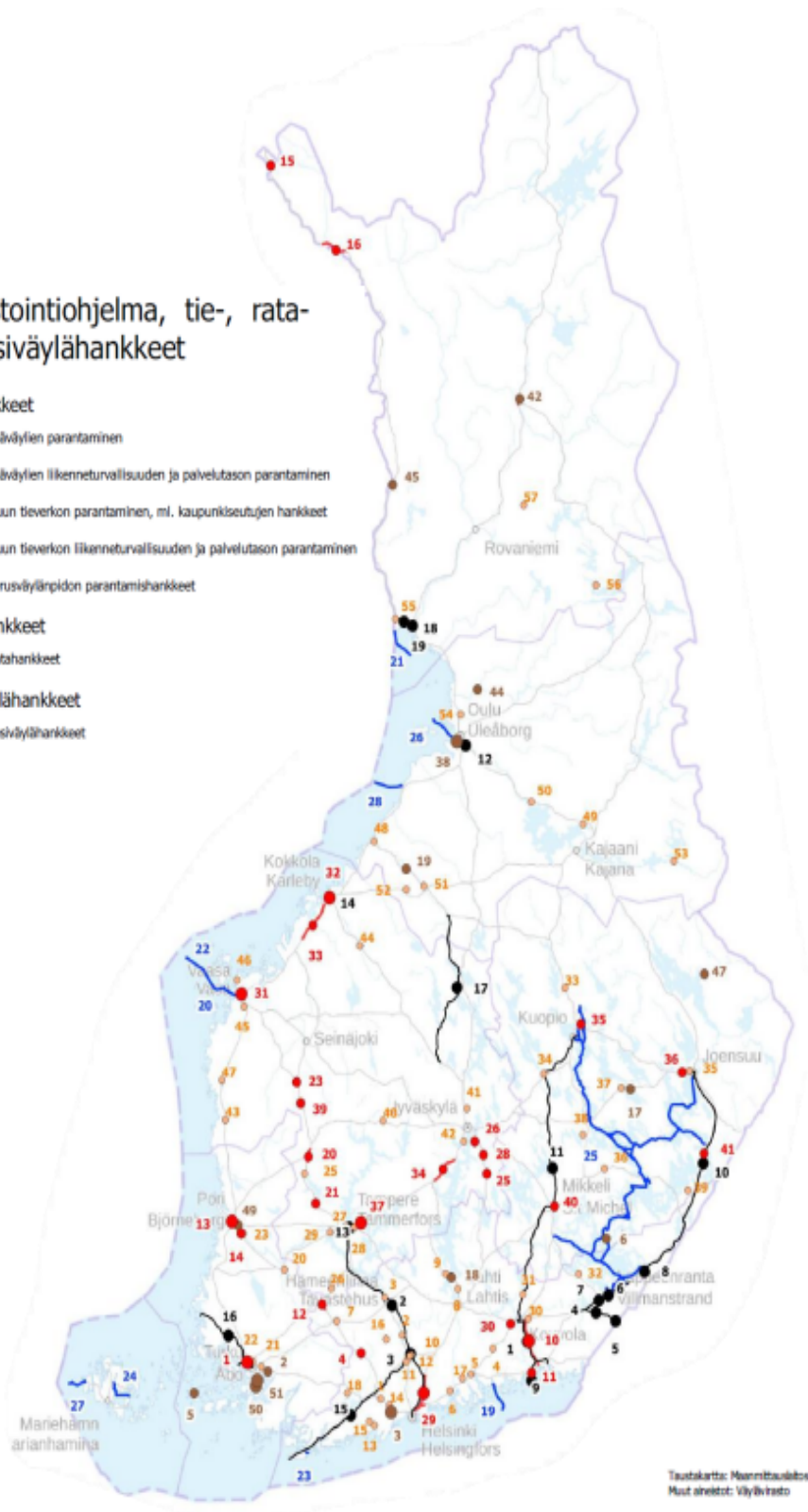
- Pääväylien parantaminen
- Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Muun tieverkon parantaminen, ml. kaupunkiseutujen hankkeet
- Muun tieverkon liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Perusväylänpidon parantamishankkeet

Ratahankkeet

- Ratahankkeet

Vesiväylähankkeet

- Vesiväylähankkeet



Taustakartta: Maanmittauslaitos
Muut alueet: Vilyävirasto

Kuva

Valtion väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvät rata-, maantie- ja vesiväylähankkeet. Kartassa näkyvien numeroitujen ratahankkeiden nimet ja lyhyet kuvaukset löytyvät raportin luvusta 5.4, maantiehankkeiden tiedot löytyvät raportin luvuista 6.4 ja 6.5 ja vesiväylähankkeiden tiedot luvusta 7.4. Hankkeiden tarkemmat kuvaukset löytyvät raportin liitteistä 1a-1c.

