



VT 12 Lahti-Kouvola -yhteysvälin kustannustehokkaampi kehittämiskäytäntö

Löydetäänkö yhteysvälille aiempaa suunnitelmaa kustannustehokkaampi, toteutettavissa oleva käyttäjälähtöinen kehittämiskäytäntö, joka parantaisi riittävästi liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta?

Nykytila ja haasteet

Nykytilanteen jatkuessa liikenteen kasvun myötä vakavat liikenneonnettomuudet ja liikennekuolemat lisääntyvät, yhteysvälin ruuhkat kasvavat ja elinkeinoelämän kuljetuksia siirtyy muille reiteille. Vuosina 2007–2011 yhteysvälillä tapahtui 50 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kuusi johti kuolemaan ja 44 loukkaantumiseen. Yhteysvälin liikennemäärien ennustetaan kasvavan vuoteen 2040 mennessä 40–60% vaihdellen jakson eri osuuksien välillä. Joukkoliikenteen parantamisella (juna, bussi) voitaisiin vähentää autoliikenteen määriä maksimissaan 5 %, mutta sillä ei juurikaan helpoteta nykyistä valtatie tilannetta.

Nykyinen lähes moottoritietasoinen kehittämissuunnitelma on kustannuksiltaan niin kallis (176 M€), ettei sen toteuttamiselle ole nyt nähtävissä rahoitusta. Pitkälle tulevaisuuteen tavoittelevia suunnitteluratkaisuja pidettiin tarpeisiin nähden ylimitoitettuina, joten Nastola, Iitti, Kouvola ja Kymenlaakson liitto ehdottivat suunnitelman tarkistamista hankkeen toteutumisen nopeuttamiseksi.

Kokeilu

Kokeilun vetovastuu on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella. Hankkeen ohjausryhmässä ovat mukana Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus, kuntien ja Kymenlaakson liiton edustajat sekä konsultit. Tiestä tehtiin laajapohjaisena yhteistyönä uusi ideasuunnitelma, jossa hanke jaettiin pienempiin osiin ja jokaista osaa tarkasteltiin erikseen. Käyttäjien kokemat ongelmat ja parantamistarpeet selvitettiin eri käyttäjäryhmille suunnatuilla haastattelututkimuksilla painottuen elinkeinoelämän- ja kuljetusalalan toimijoihin sekä alueen kuntiin. Yhteysvälin ongelmanratkaisua tarkasteltiin myös aluerakenteen ja liikennejärjestelmän näkökulmista ja arvioitiin junaliikenteen sekä muun joukkoliikenteen parantamista.



Keskeiset tulokset

Hankkeelle muodostettiin neljä eri vaihtoehtoista ratkaisua, joille laskettiin hyötykustannus (H/K) -suhteet ja arvioitiin vaihtoehtoilla saavutettavat vaikutukset. Niitä tarkasteltiin liikenteen toimivuuden, turvallisuuden ja hankkeiden kustannustehokkuuden näkökulmasta sekä ympäristön ja aluerakenteen kannalta. Lisäksi arvioinnissa otettiin huomioon käyttäjähaastattelujen tulokset. Optimaalinen tulos saavutetaan 96 M€ maksavalla ratkaisulla, jonka H/K-suhde on 2,8. Sillä voidaan saavuttaa 75 % tavoitelluista vaikutuksista. Alkuperäisen tavoitetilan 176 M€ suunnitteluratkaisun H/K-suhde oli 2,2.

Kustannussäästöihin vaikuttavat oleellisesti kalliiden eritasoliittymäratkaisujen poisjättäminen sekä aiemmin suunniteltujen 2+2-kaistaisten osuuksien lyhentäminen ja muuttaminen ohituskaistatieksi. Hyödyntämällä tehokkaammin nykyistä tietä, lyhennetään uuden tielinjauksen rakentamista. Huonotasoiset tieosuudet tiheimmän tienvarsiasutuksen ja Kausalan taajaman kohdalla kierretään välttämättömillä uusilla tielinjauksilla. Uudessa ratkaisussa tie on Lahden ja Nastolan välillä 2+2-kaistainen ja muilla osuuksilla keskikaiteellinen ohituskaistatie.

Johtopäätökset ja jatkotoimet

Yhteisen ideasuunnittelun kautta hankkeen kustannusarvio saatiin puolitettyä, kaikki olennaiset ongelmat poistettua ja hankkeen kustannustehokkuutta parannettua huomattavasti. Puolet halvemman hankkeen toteutuminen on todennäköisempää, joten siitä yhteiskunnalle ja elinkeinotoiminnalle saatavat hyödyt toteutuvat huomattavasti aikaisemmin kuin vanhan suunnitteluratkaisun hyödyt. Vastavaa menettelytapaa on jatkossa tärkeää hyödyntää muissakin valtateiden yhteysvälihankkeissa. Tarkastelemalla yhteysvälejä käyttäjälähtöisesti ja pienempinä osakokonaisuuksina, pystytään ongelmat tunnistamaan paremmin ja valitsemaan hyödyllisimmät ja tehokkaimmat ratkaisut. Parannus-vestointeja kyetään valtakunnan tasolla tekemään samalla rahalla enemmän ja toimenpiteillä voidaan saavuttaa enemmän vaikuttavuutta.

Valtioneuvoston linjaus:

Lähivuosien yhteysvälihankkeiden kehittämiskäytännön uudelleenarvioidaan kustannustehokkaan käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi ja toimenpiteiden mitoittamiseksi.