

Pia Kauma kok ym.

Kirjallinen kysymys Hangon sataman raide- ja maantieliikenneyhteyksien sekä valtatie 25 liikenneturvallisuuden parantamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Hangon sataman toiminta on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Viimeisten viiden vuoden aikana tavaravolyymit satamassa ovat kasvaneet reilusta 3,5 miljoonasta tonnista 6,2 miljoonaan tonniin. Odotettavissa on, että Koverharin satamassa syksyllä 2019 aloittaneen satamaoperaattorin transitioliikenne kasvattaa kokonaismääriä entisestään merkittävästi.

Vuoden 2019 satamatilastojen mukaan Hangon satama oli jo Suomen neljänneksi suurin kaupallinen satama Hamina-Kotkan, Helsingin ja Kokkolan satamien jälkeen, jos Kilpilahden ja Naantalın öljysatamia ei lueta mukaan. Hangon satama on Suomen toiseksi suurin kumipyöräsatama, ja yksi Suomen suurimmista raskaan satamaliikenteen keskittymistä on Hangon Länsisatamassa. Satamaan ja satama-alueelle kulkee yli 300 000 raskasta kulkuneuvoa vuosittain.

Hanko—Hyvinkää-radan sähköistäminen on ollut alueen kehittämisen kannalta tärkeä hanke, mutta radan kapasiteetin lisäämiseksi ja koko Länsi-Uudenmaan elinkeinoelämän kehittämiseksi olisi viipymättä lisättävä ja pidennettävä myös tavarajunien kohtaamispaikkoja täysipitkille junille sopiviksi. Lisäksi radan asuinalueiden läheisyydessä olevia osuuksia olisi uudistettava tärinähaitan vähentämiseksi. Tältä osin esimerkiksi puisten ratapölkkyjen korvaaminen tärinää vaimentavilla pohjaimellisilla betoniratapölkkyillä olisi olennaista.

Raideliikenteen kehittämisen lisäksi tärkeää olisi myös tehdä rahoituspäätös valtatie 25 liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Väyläviraston mukaan kyseinen valtatie on merkittävin poikittainen tieyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla sekä olennainen tieyhteys pääkaupunkiseudun ulkopuolelle suuntautuvalla tavaraliikenteelle. Tiellä on merkittävä seudullinen, kansainvälinen ja valtakunnallinen rooli esimerkiksi Suomen viennin ja tuonnin kannalta.

Nykyinen valtatie on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Puutteita on laadussa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Vuosien 2013—2017 aikana tiellä on ollut 112 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut 10 henkilöä. Onnettomuustiheys on suuri verrattuna valtateiden keskiarvoon. Raskaan liikenteen määrä sekä osuus (10—22 %) on suuri koko tiellä.

Liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta väli Meltola—Mustio on yksi keskeisimmistä. Kyseisellä alueella liikennettä on Väyläviraston mukaan lähes 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mistä raskaan liikenteen osuus on n. 800 ajoneuvoa. Alueen pahin ongelma on tien mutkaisuus, joka

Kirjallinen kysymys KK 492/2021 vp

johtaa vähäisiin ohitusnäkemisiin ja huonoihin ohitusmahdollisuuksiin. Niin kutsuttujen Meltolan mutkien kuolemanloukkujen poistamiseksi on suunnitelmat valmiina, ja Väyläviraston mukaan kustannusarvio olisi n. 13,5 miljoonaa euroa.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miten hallitus kehittää tavarajunien kohtaamispaikkoja täysipitkille junille sopiviksi Hanko—Hyvinkää-radalla,

mihin toimiin hallitus ryhtyy uudistaakseen Hanko—Hyvinkää-radon asuinalueiden läheisyydessä olevia osuuksia junaliikenteen tuoman tärinähaitan vähentämiseksi ja

mitä suunnitelmia hallituksella on lähitulevaisuudessa parantaa valtatie 25 liikenneturvallisuutta erityisesti Meltolan mutkien kuolemanloukkujen osalta?

Helsingissä 16.9.2021

Pia Kauma kok
Kari Tolvanen kok