

Asia: VÄYLÄ/4852/04.00/2021

Lausuntopyyntö - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Valmisteluperiaatteet eivät ole ymmärrettäviä. Liikenne 12 -suunnitelman selonteon yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelma löydä. Investointiohjelmassa on käytetty vanhanaikaista vaikuttavuusarviointia, joka ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, kestävyden eikä ilmastotavoitteiden osalta. Ohjelmaan on valittu useita hankkeita, joille ei ole tehty hankearviointia. Kyseisten hankkeiden valintaperusteista jää epäselvyyttä.

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?

Pohjois-Pohjanmaan liiton mukaan investointiohjelmaluonnos ei tämän muotoisena kelpaa valtion talousarviosuunnitelman pohjaksi.

Liikenne12 suunnitelman ja Investointiohjelman yhteys katkeaa

Pohjois-Suomen näkökulmasta valtion väyläverkon investointiohjelma ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyden, tehokkuuden eikä ilmastomuutoksen osalta. Liikenne 12 -suunnitelman selonteon yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelma löydä. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että investointiohjelma puuttuu strateginen pitkän aikajänteen logiikka ja tulevaisuuskuva, ohjelma hahmottuu pistemäisten kohteiden satunnaisena kehittämisenä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto muistuttaa, että liikenne12 suunnitelman tavoitteet edellyttävät TEN-T politiikan nostamista kansallisen liikennejärjestelmän käytännön kehittämisen keskeiseksi ohjenuoraksi myös investointiohjelmassa (Päärata ja vt4). Komission tahtotila, EU:n liikennepoliittiset tavoitteet ja TEN-T 2030 standardit, jotka Suomen eduskunta on hyväksynyt, eivät toteudu Pohjois-Suomen osalta lausuttavana olevassa investointiohjelmassa. Pohjois-Pohjanmaan liitto huomauttaa, että TEN-T-ydinverkkokäytävän laajennus Helsingistä-Tornioon ja edelleen Perämeren kautta Ruotsiin ja Norjaan on merkittävä kansallinen mahdollisuus. Suomen liikennepoliitikassa ei voi enää jäädä Perämerenkaarella TEN-T verkon suunnittelussa, rakentamisessa ja suorassa EU-rahoituksessa vuosia jälkeen Ruotsin toteuttamasta linjasta.

Pohjois-Pohjanmaan liitto näkee myös, että uudistettavan kansallisen liikenneturvallisuusstrategian suuntaviivat ja investointiohjelma eivät kohtaa.

Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että Liikenne 12 -suunnitelman taloudellisessa raamissa esitetty rahoitustaso on lähtökohtaisesti riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle ja näin ollen investointiohjelmassa ei voida täysin saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Suuri haaste on myös EU:n CEF2-rahoituskauteen 2021–2027 liittyvien kansallisten suunnittelu-, rakentamis- ja rahoitusvalmiuksien oleellisessa parantamisessa.

Tavoitteiden ja strategisten linjausten painotukset investointiohjelmaan valittujen hankkeiden valinnassa eivät käy ilmi luonnoksesta. Investointiohjelman sisältö ja esitetyt investoinnit eivät toteuta tasapuolisesti esitettyjä tavoitteita ja strategisia lähtökohtia. Ohjelma ei vastaa asetettuihin tavoitteisiin Pohjois-Pohjanmaan maakunnan eikä Pohjois-Suomen osalta. Lisäksi ohjelman vaikutusten arviointia lähestytään hyvin hankelähtöisesti, jolloin kansallisen liikennejärjestelmätason tarkastelu jää uupumaan. Ohjelman perustelut eivät myöskään ole tasapuoliset eivätkä selkeät Pohjois-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnan osalta.

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 perustelette paremmat vaikutukset?

Vaikuttavuuden kannalta oleellista on, että ohjelman tulee sisältää oleellisesti enemmän Pohjois-Suomeen sijoituvia toimenpiteitä kuin luonnoksessa on esitetty. Ohjelma on puutteellinen Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta. Liikenne 12 -suunnitelman talousraamissa esitetty rahoitustaso on lähtökohtaisesti riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle. Investointisuunnitelmassa ei voida näin ollen saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Investointiohjelmassa on muutettava valtakunnallisten tavoitteiden mukaisiksi ja vaikutusten parantamiseksi.

Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeet on jätetty huomioimatta

Väyläviraston investointiohjelman mukainen liikennejärjestelmän kehittäminen ei takaa Pohjois-Pohjanmaan eikä Pohjois-Suomen saavutettavuutta eikä vastaa elinkeinoelämän tarpeita eikä tue kestävästä liikkumisesta ja ilmastotavoitteita. Investointiohjelma on puutteellinen erityisesti elinkeinokuljetusten edellytysten parantamisen näkökulmasta. Ohjelmassa ei ole huomioitu Pohjois-Suomen erityisolosuhteita ja elinkeinoelämän vaatimuksia.

Alueen merkitys koko Suomen kansantaloudelle sekä kansalliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen on merkittävä ja sen tulee näkyä alueelle kohdistuvissa väyläverkon investoinneissa. Pohjois-Pohjanmaan kannalta keskeisimmät toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmätavoitteiden saavuttamiseksi puuttuvat kokonaan. Investointiohjelmassa erityisesti raideliikenteen kehittäminen painottuu vain Etelä-Suomeen, mikä vaikeuttaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kehittymistä ja investointien vaatiman raideliikenteen parantamista.

Korjausvelan kasvu ei taitu

Liikenne 12 -suunnitelman talouskehyksessä esitetty rahoitustaso on totaalisen riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle. Investointiohjelmalla ei voida saavuttaa suunnitelmalle asetettuja

tavoitteita. Esimerkiksi maantieverkolla on strategisen tilannekuvan mukaan jopa 3 miljardin euron kehittämistarpeet seuraavan kymmenen vuoden ajalle.

Korjausvelan kasvu ja tiestön heikkeneminen vaikuttaa merkittävässä määrin negatiivisesti alueen teollisuuden toimintaedellytyksiin sekä matkailun sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Kokonaisrahoitustaso on täysin riittämätön Pohjois-Suomen kannalta merkittävien toimenpiteiden, kuten pääväylien kehittämisinvestointien ja korjausvelan vähentämisen, toteuttamisessa.

Pohjois-Suomen kiireelliset investointitarpeet

Pohjois-Suomessa on TEN-T ydinverkolla (valtatie 4, lin ohikulku ja päärata, Liminka-Oulu kaksoisraide) yli 200 miljoonan kiireelliset investointitarpeet. Muilla merkittävillä tieyhteyksillä ja radoilla, joista osa lukeutuu kriteerien täyttymisestä huolimatta päivitystä vaativan pääväyläverkon ulkopuolella, on lähes 200 miljoonan euron kiireelliset investointitarpeet (vt 8 Liminka, vt20 Jääli-Korvenkylä, vt22 Oulu-Kajaani-Vartius, Oulun lentokentäntie ja Poikkimaantie ja Oulu-Kontiomäki rata. Lisäksi tiedossa on merkittäviä pidemmän aikavälin peruskorjaus ja kehittämistarpeita Oulun ja Tornion välisellä rataosuudella ja suunnittelu- sekä toteutustarpeita valtatiellä 4. Näistä ainoastaan Oulu-Kontiomäki kehittäminen, Laurila-Tornio-Haaparanta sähköistäminen sekä Oulun sata-mayhteys, Poikkimaantien parantaminen kuuluvat investointiohjelmaan sisältyviin hankkeisiin.

Investointiohjelmaan on ensimmäisessä vaiheessa sisällytettävä vähintään seuraavat kärkihankkeet:

1. Oulu-Liminka-Ylivieska-kaksoisraide ml. Oulun asemakeskuksen ja ratapihan kehittäminen
2. VT 4:n kehittäminen: Jyväskylä-Oulu yhteysväli ja Oulu-Kemi II vaihe

Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa ratahankkeet keskittyvät Helsinki-Tampere välille, johon kohdistuu 768,5 miljoonan investoinnit eli kaikkiaan yli 56 % valtakunnan rataverkon investoinneista vuosina 2022–2029. Tämän lisäksi kyseistä rataosuutta tulee kehittämään ja parantamaan myös raideyhtiöiden tulevat investoinnit. Pohjois-Suomen osalta raideliikenteen kehittäminen ja parantaminen on jäänyt investointiohjelmasta kokonaan pois. Raideliikenteessä ydinverkkokäytävien rooli tulee edelleen korostumaan erityisesti EU-rahoituksessa.

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta ei ole perusteltua jättää Liminka-Oulu kaksoisraide pohjoisen pääradan kehittämisen ulkopuolelle. Suomen kaikista luonnonvaroihin perustuvista uusista investoinneista 70 % keskittyy Pohjois-Suomeen, näiden investointien kokonaisarvo on noin 14 miljardia euroa. Näistä merkittävimmät ovat Oulun StoraEnson kartonkitehdas Oulussa, Metsä Fibren biotuotetehdas Kemissä, Boreal Biorefin biosellutehdas Kemijärvellä, KaiCell Fibersin biotuotetehdas Paltamossa ja SSAB:n hiilivapaa teräksen tuotanto Raahessa. Väyläviraston tuoreessa pääradan Tampere-Oulu välin tarveselvityksessä ensimmäisen korin toimenpiteeksi nostettiin nimenomaan Liminka-Oulu rataosuus, kustannusarvio 125 miljoonaa euroa.

Pääradan kehittäminen on tärkeää talouden kasvun ja kestävä liikunnan osalta. Pääradan Ylivieska-Oulu rataosuus on toiseksi merkittävin ja vilkain tavaraliikenteen rataosuus valtakunnassa ja henkilöliikenteen osalta se palvelee yli miljoona matkustajaa vuodessa. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden kannalta esimerkiksi Kokkolan eteläpuolella pääradalla tavaraliikenteen määrät ovat hyvin vähäiset eikä suunnitellut investoinnit tue Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä niin kuin investoinnit pääradan pohjoisimmilla osuuksilla.

Lisäksi Kemi–Laurila–Haaparanta-radon sähköistys avaa yhteyden Pohjois-Ruotsin kautta rahti- ja matkustajaliikenteelle Eurooppaan ja Jäämerelle. Ratayhteys mahdollistaa uuden kuljetusreitit, palvelee teollisuutta ja avaa potentiaalia myös rajat ylittävään matkustajaliikenteeseen. Kapasiteetin lisääminen edellyttää kaksoisraiteen rakentamista Tampereelta pohjoiseen ja kesken jääneen Seinäjoki-Oulu kaksoisraiteen loppuunsaattamista mm. Oulu-Liminka välillä.

Elinkeinoelämä näkee rautatiekuljetukset yhä tärkeämpänä kuljetusmuotona. Yhdistettyjen kuljetusten terminaali on Oulussa, yhdistettyjen kuljetusten käynnistäminen edellyttää myös Liminka–Oulu kaksoisraiteen rakentamista. Yhdistetyillä kuljetuksilla on merkittävä vaikutus päästötavoitteiden saavuttamiseen.

Oulun asemakeskuksen ja ratapihan sekä seudun asemaverkoston suunnitteleminen ja kehittäminen:

Pohjois-Suomen raideliikenteen kehittäminen edellyttää asemapalvelujen parantamista ja valtion osallistumista niihin. Oulun asemakeskuksen ja ratapihan sekä seudun asemaverkoston suunnitteleminen ja kehittäminen tulee sisällyttää valtion väyläverkon investointiohjelmaan. Oulun asemakeskuksen ja seudun asemien kehittämisessä valtion omistajaohjauksen tulee vaikuttaa niin, että liikennejärjestelmän tehokkuus ja kestävyys paranevat Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

E75 palvelutason nostaminen vastaamaan TEN-T asetuksen standardeja

Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää osana Bothnia Corridoria. Nelostien merkitys Suomen kansantaloudelle on erityisen suuri. Vuonna 2020 valmistui selvitys ”Valtatiekäytävän 4 ja 29 kehittämisen periaatteet välillä Helsinki - Tornio/Haaparanta”. Siinä määritettiin koko välille pitkän aikavälin tavoitetilä, joka vastaa pääväyläasetuksen ja TEN-T-ydinverkkokäytävän edellyttämää tasoa.

Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T ydinverkon omalta osaltaan asetuksen mukaiseen kuntoon vuoteen 2030 mennessä ja budjettirahoitus ei tule riittämään vaateiden täyttämiseen. Suomi joutuneekin hakemaan asetukseen poikkeusmenettelyä. Lähtökohtaisesti tieverkon rahoitus on jäänyt alimitoitetuksi Liikenne12 -suunnitelmassa merkityksensä suhteen. Maanteiden osalta esitetty kanta Suomen kriittisestä suhtautumisesta TEN-T-verkon laajennuksiin ja korkeisiin teknisiin vaatimuksiin maanteiden osalta on Suomen liikennejärjestelmän nykyiseen ja ennustettuun kulkutapajakaumaan peilaten ristiriitainen.

Jyväskylä-Oulu yhteysvälin kaistoitustarve

Nelostie on Suomen tärkein kaupan runkoväylä. Jyväskylä-Oulu-yhteysvälin kaksikaistaisten osuuksien suuri ongelma on, että tie on erittäin tärkeä raskaan liikenteen väylä, mutta samalla myös työmatkaliikenteen, maatalousliikenteen sekä matkailun kulkuväylä. Jyväskylän ja Oulun välillä on hyvin vähän nelikaistaista osuutta.

Pohjois-Pohjanmaan liitto painottaa TEN-T-kriteerien täyttämistä valtatiellä 4 vuoteen 2030 mennessä. Palvelutaso ja liikenteen turvallisuus edellyttävät merkittäviä lisäinvestointeja vt4:lle seuraavan kahdeksan vuoden aikana. Kokonaisuuden kannalta oleellista on nyt kohdentaa rahaa sinne, missä sille on todellinen tarve. Ohituskaistoja tarvitaan ja tasoliittymistä on päästävä vaiheittain eroon. Esimerkiksi Pulkila-Haurukylä esisuunnittelussa määritelty kustannusarvio on noin 240 miljoonaa euroa. Yhteysvälin kehittämishankkeiden suunnitelmatason nostaminen tulee sisällyttää investointiohjelmaan.

lin ohitustie

Yhteysväli Oulu–Kemi on osa Suomen ja Ruotsin rannikkoseutujen satamakaupunkeja yhdistävää Perämerenkaarta. Se on tärkeä elinkeinoelämän, matkailun ja kaivoskuljetusten reitti. Hankealue on 122 kilometriä.

Oulu–Kemi yhteysvälin liikenneongelmat korostuvat päivittäisessä liikenteessä, joten tien parantaminen on välttämätöntä. Vt 4 Oulu-Kemi parantamishankkeen I vaiheessa poistetaan yhteysvälin pahimpia liikenneongelmia. Lin ohitustien kehittämistoimenpiteillä saadaan poistettua yhteysvälin pahin pullonkaula ja turvattua elinkeinoelämän ja muun liikenteen päivittäiset liikkumistarpeet.

Valtatie 4 tulee rakentaa uuteen paikkaan noin 17 km:n matkalla lin taajaman itäpuolelle välille Räänänperä – Pohjois-lin-suora (lin ohikulkutie). Hanke sisältää kaksi eritasoliittymää, keskustan sisääntulotien ja kaksi lijoen vesistösiltaa. Tavoite on parantaa yhteysvälin elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja erikoiskuljetusten sujuvuutta. Ohjelmaluonnoksessa lin ohitustie on mainintana Liitteessä 2, Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet, muut tarkastellut hankkeet.

Kustannukset: Valtatien 4 lin ohikulkutiehankkeen kustannusennuste on 110 M€ MAKU 120 (2015=100)

Muut huomiot

Merkittävimpien väylien kehittäminen on tärkeää. Tämän ohella Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä yritysten ja ihmisten sujuvan arjen kannalta on äärimäisen tärkeää ylläpitää myös toimivaa alempitasoista tieverkkoa. Erityisesti tieverkoston liikennöitävyys on viime vuosina huolestuttavasti rapautunut. Perustienpitoon tulee varata riittävästi resursseja.

Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohtana on, että maakuntakeskusten välistä liikennettä helpotetaan. Valtatien 22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos on kuitenkin jätetty pois investointiohjelmasta. Valtatielle 22 on esitetty perusväylänpidon rahoituksella muutama pienempi kohde, mutta todellinen investointitarve on huomattavasti suurempi.

Saarijärvi-Haapajärvi peruskorjaus on kannatettava. Viime vuosina sen merkitys Pohjois-Pohjanmaan ja Keski-Suomen maakunnat yhdistävänä rataosana on ollut kasvussa Äänekosken biotehtaan tuoman uuden liikenteen myötä.

Vesiväylähankkeiden osalta Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää Raahen väylän syventämistä sekä Oulun väylän sisemmän osan leventämistä kannatettavana.

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

Mahdollisimman avoin osallistaminen on tärkeää, näin varmistetaan käytössä olevat ajantasaisten tilasto- ja ennustetietojen saatavuus. Ohjelman valmistelussa olisi ollut tärkeää vielä avoimempi ja läpinäkyvämpi vuorovaikutus eri sidosryhmien kesken, erityisesti kuntien ja alueen elinkeinoelämän kanssa. Maantieverkolla ELY-keskukset hoitavat hyvin alueellisia tarpeita yhteistyössä Väylän kanssa ja vastaavaa toimintatapa pitää saada myös rautatieverkoston kehittämiseen.

Valtion tulee Liikenne 12 -suunnitelman myötä viimein hyödyntää EU-rahoitusmahdollisuudet täysimääräisesti, mikä edellyttää merkittävää suunnitteluvalmiuden nostamista.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä Traficom ja Väyläviraston aktiivista osallistumista maakunnallisiin liikennejärjestelmätyöryhmiin. Maakuntaliitto pystyy näin antamaan tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (Investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva).

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa poikittaisen maantieliikenteen ja -väyläverkoston merkitystä pohjoisen elinkeinoelämälle. Suomen satamien takamaatutkimuksessa on tarkasteltu Suomen satamien maakuljetuksia tieverkolla. Pohjois-Pohjanmaalla kuljetuksissa painottuvat satamia yhdistävinä kuljetusväylinä valtatie 4 ja 8 sekä itä-länsisuuntaisissa sisämaan vienti- ja tuontikuljetusreitteinä valtatie 20 ja 27 sekä kantatie 88. Valtateiden verkkoa täydentävät kantatiet, seututiet ja muut maantiet. Alemman asteen maantieverkko on tärkeä metsä- ja biotuoteteollisuuden puuraaka-aineen kuljetuksille sekä maatalouden kuljetuksille. Kovaa vauhtia rapautuvan alempiasteisen tieverkon kunnostukseen on varattava riittävät määrärahat.

Pohjois-Pohjanmaan ja naapurimaakuntakeskusten välisissä yhteyksissä merkittäviä ovat valtatie 8 ja 22. Valtatie 8 on läntisen Suomen tärkein yhteys, joka palvelee Perämeren satamien, tuotantolaitosten ja asutuskeskittymien liikennettä ja kuljetuksia. Sitä täydentävät valtateiden välissä sijaitsevia kuntia palvelevat kantatiet 86 ja 63. Valtatie 22 yhdistää Kainuun Perämeren satamiin ja tuotantolaitoksiin. Lisäksi se on tärkeä itä-länsisuuntainen yhteys Venäjän Karjalaan.

Koillismaan saavutettavuuden kannalta merkittävimmät tieyhteydet ovat Oulun seudun ja Koillismaan yhdistävä valtatie 20 sekä itäisen Suomen etelä-pohjoissuuntainen yhteys valtatie 5. Kantatiet yhdistävät alueen Kainuuseen sekä Pudasjärven kautta Rovaniemelle ja edelleen Norjaan. Maakunnan eteläosassa poikittaisyhteyksien kannalta merkittäviä ovat Pohjois-Pohjanmaan rannikon ja Pohjois-Savon yhdistävät valta-tie 27 ja kantatie 88 sekä Pohjois-Pohjanmaan rannikon ja Kainuun yhdistävä valtatie 28.

Traficom in kävelyn- ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksia tulee pystyä kohdentamaan myös kaupunkiseutujen ulkopuolisille alueille.

Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan liitto esittää kansallisen teollisuuden raaka-aine- ja tavarakuljetusten, työmatkaliikenteen sekä turismin takia ohituskaistaohjelman laatimista.

POHJOIS-POHJANMAAN LIITON MAAKUNTAHALLITUS

Tapaninen Ilpo

Pohjois-Pohjanmaan liitto - Pohjois-Pohjanmaan liiton maakuntahallitus