

Asia: VÄYLÄ/2156/04.00/2022

Lausuntopyyntö - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030

Lausuntopyyntö

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman lähtökohdat on kuvattu pääosin ymmärrettävästi ja selkeästi. Valitettavasti kuitenkin Liikenne 12 suunnitelman kolme tavoitetta saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus eivät valmisteluperiaatteiden mukaisesti toteudu ja näyttäyty investointiohjelmassa kuvatulla tavalla Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Valmisteluperiaatteet eivät ole ymmärrettäviä. Liikenne 12 -suunnitelman selonteon yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelmasta löydy. Investointiohjelmassa on käytetty vanhanaikaista vaikuttavuusarviointia, joka ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, kestävyuden eikä ilmastotavoitteiden osalta.

2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Pohjois-Pohjanmaan liiton mukaan investointiohjelmaluonnos ei ole linjassa Liikenne 12 suunnitelman kanssa, eikä kelpaa tämän muotoisena valtion talousarviosuunnitelman pohjaksi.

Investointiohjelmaluonnos ei perustu päivittyneeseen strategiseen tilannekuvaan. Ohjelmaluonnos on valmisteltu ennen Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan ja sitä seuranneita pakotteita. Täysin muuttunutta toimintaympäristöä ei ole luonnoksessa voitu ottaa huomioon. Pohjois-Suomen logistinen asema on muuttunut oleellisesti kansainvälisesti ja suhteessa muuhun Eurooppaan. Suomen huoltovarmuus ja turvallisuusnäkökulmat korostuvat Baltian reitin korvattavuuden näkökulmasta.

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupalle on erityisen suuri. Pohjois-Pohjanmaan satamien välityskykyyn ja maaliikenneyhteyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pohjoisen satamilla on iso merkitys Euroopan pohjoisten leveysasteiden sisämarkkinoiden toimivuuteen ja taloudellisuuteen sekä alueelliseen ja sosiaaliseen koheesioon.

Radikaalisti muuttunut toimintaympäristö, idänkaupan ja -liikenteen loppuminen, tavaravirtojen ja arvoketjujen häiriöt sekä turvallisuus ja huoltovarmuusnäkökulmat edellyttävät pikimmiten kansallisen strategisen tilannekuvan muodostamista. Tähän on Väyläviraston ja Traficommin vastattava pikimmiten yhdessä maakuntien kanssa. Liikennejärjestelmän ja logistiikan strateginen painopiste on siirtynyt pohjoiseen.

Valtion väyläverkon investointiohjelma ei vastaa Liikenne 12 suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyuden, tehokkuuden ja ilmastonmuutoksen osalta Pohjois-Pohjanmaalla ja Pohjois-Suomessa. Investointiohjelman mukainen liikennejärjestelmän kehittäminen ei takaa Pohjois-Suomen saavutettavuutta eikä vastaa elinkeinoelämän tarpeita eikä tue kestävästä liikkumisesta ja ilmastotavoitteita. Myöskään EU:n liikennepoliittiset tavoitteet eivät toteudu esityksessä erityisesti Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Suomen pääradan ja valtatie 4:n puuttuminen Pohjois-Suomen osalta investointiohjelmasta ei tue tehtyä TEN-T ydinverkkokäytävää päätöstä eikä myös Liikenne12 -suunnitelmaan kirjattua tavoitetta EU:n CEF2 -rahoituksen täysimääräisestä hyödyntämisestä Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Pohjois-Pohjanmaan liitto näkee erityisen tärkeänä Valtatie 4 kehittämisen Pohjois-Suomessa, mikä tulee huomioida valtion väyläverkon investointiohjelmassa. Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää osana Bothnia Corridorina. 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.

Valtion väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvä Oulun sataman terminaaliyhteys, Poikkimaantien kehittäminen, tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti, sillä hankkeella on merkittävä vaikutus Oulun Nuottasaaren alueelle suunniteltuihin elinkeinoelämän suurinvestointeihin (Stora Enso).

Ohjelmaluonnoksen kokonaisinvestoinnit ovat täysin riittämättömät, pohjoisen Suomen osalta olemattomat. Korjausvelka kasvaa koko ajan tie- ja raideliikenneverkostossa ja se alentaa pohjoisen Suomen saavutettavuutta ja nostaa kuljetus- ja tuotantokustannuksia ja alentaa merkittävästi Suomen kilpailukykyä.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Liikenne12 suunnitelman ja Investointiohjelman yhteys katkeaa.

Liikenne 12 -suunnitelman selonteon yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelmasta löydy. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että investointiohjelmasta puuttuu strateginen pitkän aikajänteen logiikka ja tulevaisuuskuva, ohjelma hahmottuu pistemäisten kohteiden satunnaisena kehittämisenä. Hankkeiden priorisoinnissa tulee painottaa nykyistä oleellisesti enemmän koko Suomen väyläverkon ja liikennejärjestelmän strategista kehittämistä, ei pelkästään yksittäisten hankkeiden tehokkuuslukua. Yhteiskunnallisen vaikutettavuuden, saavutettavuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta ei ole perusteltua jättää Liminka-Oulu kaksoisraidetta eikä Oulun asemakeskusta huomioimatta valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

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

liikennepolitiikassa ei voi enää jäädä Perämerenkaarella TEN-T verkon suunnittelussa, rakentamisessa ja suorassa EU-rahoituksessa vuosia jälkeen Ruotsin toteuttamasta linjasta.

Pohjoisten alueiden välinen saavutettavuus ei toteudu eikä tue työssäkäyntiliikennettä, elinkeinoelämän tarpeita eikä tavaraliikenteen kilpailukykyä. Vaikutusten arviointi ei näyttäydä tältä osin tasapuoliselta eikä selkeältä, kun Pohjois-Suomen investointeja verrataan Etelä-Suomen investointeihin vaikutustenarvioinnin perusteella. Pohjoisen merkitys koko Suomelle on strategisesti tärkeä, pohjoisessa on merkittävä investointipotentiaali ja isoja teollisuusinvestointeja on suunnitteilla.

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.

4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Vaikuttavuuden kannalta merkityksellistä on, että ohjelman tulee sisältää oleellisesti enemmän Pohjois-Suomeen sijoitettavia toimenpiteitä kuin luonnoksessa on esitetty. Ohjelma on puutteellinen Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeiden sekä kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta. Liikenne 12 -suunnitelman talousraamissa esitetty rahoitustaso on lähtökohtaisesti riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle. Investointisuunnitelmassa ei voida näin ollen saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle osoitetaan 127 miljoonan euron leikkaukset vuosittain vuodesta 2023 lähtien. Investointiohjelmassa on muutettava valtakunnallisten tavoitteiden mukaisiksi, muuttunut toimintaympäristö huomiovaksi sekä vaikutusten parantamiseksi.

Pohjois-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan pääradan kehittäminen Pohjois-Suomessa tulee nostaa kaikkein korkeimmalle prioriteetille. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja huoltovarmuuden kannalta ei ole perusteita jättää Liminka-Oulu kaksoisraidetta eikä Oulun asemakeskusta huomiomatta valtion väyläverkon investointiohjelmissa.

Pääradan Helsinki-Tampere välin yli 700 miljoonan euron investoinnit tulee jaksottaa ja vaiheistaa pidemmälle aikavälille ja syntyvällä liikkumavaralla osoittaa rahoitusta pääradan pohjoisen osan kehittämiseksi, Liminka-Oulu kaksoisraiteelle.

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 merkittäville 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. Lisäksi tiedossa on merkittäviä pidemmän aikavälin peruskorjaus ja kehittämistarpeita Oulun ja Tornion välisellä rataosuudella ja suunnittelu- sekä toteutustarpeita valtatiellä 4. Näistä ainoastaan Oulun satamayhteys, Poikkimaantien parantaminen kuuluu investointiohjelmaan sisältyviin hankkeisiin. Investointiohjelmaan on 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

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.

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.

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Maakunnat tulee ottaa varhaisemmin ja tiiviimmin mukaan prosessiin sekä tuottamaan tietoa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeista tilannekuvan päivittämiseen:

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).

Liikennejärjestelmäryhmissä tapahtuva vuorovaikutus ei ole riittävää. Maantieverkolla ELY-keskukset hoitavat alueellisia tarpeita yhteistyössä Väylän kanssa ja vastaavaa toimintatapa pitää saada myös rautatieverkoston kehittämiseen. Vuoropuhelua valtion liikennehallinnon ja maakuntaliittojen välillä tulee oleellisesti lisätä, koska maakuntaliitot ovat aluekehittämisestä ja alueiden käytöstä vastaavia tahoja sekä välittävät alueensa kuntien liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita ja kehittämistarpeita. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Pohjois-Pohjanmaan liitto esittää, että tulevaisuudessa järjestetään vuosittain liikennejärjestelmäkeskustelut ministeriön ja maakuntien kesken ALKE-keskusteluiden tapaan.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Mihin unohtui koko Suomen väyläverkon kehittäminen?

Pohjois-Pohjanmaan liitto esittää pettymyksensä väyläviraston esitykseen, joka jättää täysin huomioimatta koko pohjoisen Suomen asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet sekä koko Suomen

huoltovarmuuden. Pohjois-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan investointiohjelmassa tulee huomioida pohjoisten yhteyksien elintärkeä rooli huoltovarmuudessa, kansainvälinen liikennepoliittikka, Euroopan unionin tukipotentiaali ja erityisesti pohjoisen Suomen mahdollisuudet asukkaiden turvattuihin elinoloihin ja suurhankkeiden käynnistymiseen. Lisäksi EU:n liikennepoliittikka ja TEN-T-päätökset sekä kansallisen huoltovarmuuden turvaaminen edellyttävät välittömiä investointeja Pohjois-Pohjanmaalle ja Pohjois-Suomeen.

Pohjois-Suomessa on meneillään ja vireillä merkittäviä elinkeinoelämän investointeja ja tämän tulee näkyä painokkaammin väyläverkon investointiohjelmassa. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa myös, että energiatalouteen liittyvä voimakas murros edellyttää välittömiä investointeja väyläinfraan Pohjois-Pohjanmaalla ja Pohjois-Suomessa.

Pohjois-Pohjanmaan liitto huomauttaa lisäksi, ettei Väyläviraston investointiohjelma toteuta Unionin liikennepoliittisia tavoitteita Pohjois-Suomen osalta. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että Suomen 12-vuotinen suunnitelma ja väylärahoitus tulee nähdä saumattomana osana TEN-T verkkojen kehittämistä.

Lausuntomateriaali sisältää investointiohjelman 2022–2029 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet, jotka eivät sisälly investointiohjelmassa. Näitä hankkeita on lukuisia määriä. Lukijalle ei kuitenkaan avaudu, mikä on tämän listan status ja millä prosessilla kyseisen listan hankkeet jatkossa päätyvät investointiohjelmassa. Listasta puuttuu vt4 Pihtipudas-Pulkkila yhteysvälin kehittäminen ja se sinne tulee lisätä.

Kotimaisen ja hajautetusti tuotetun bioenergian ja puunsaannin turvaaminen edellyttävät vähäliikenteiseen tieverkon ylläpitoa. Myös maatalouden toimivuus ja kotimaisen ruuan tuotanto nojautuu vahvasti tieverkkoon. Haasteita aiheuttavat Pohjois-Pohjanmaalle suunnitellut merkittävät metsä- ja energiasektorin investoinnit, joiden seurauksena raskaiden kuljetusten määrä myös alemmalla tieverkolla tulee lisääntymään. Kunnossa oleva tiestö on huoltovarmuustekijä.

POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO

Maakuntahallitus