

Iin kunnan täydennykset Oulun seudun lausuntoon valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2024-2031

Oulun kaupunkiseudun kuntien lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-2031

Lausunnon antavat Oulun seudun MAL-sopimuksen kunnat eli Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu ja Tyrnävä.

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

Valitettavasti Liikenne 12 suunnitelman kolme tavoitetta saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus eivät valmisteluperiaatteiden mukaisesti toteudu ja näyttäyty investointiohjelmassa kuvalla tavalla Pohjois-Suomen ja Oulun seudun osalta. Muuttunut toimintaympäristö on muuttanut Pohjoisen roolia erityisesti turvallisuuden ja huoltovarmuuden, mutta myös kansallisen kasvun kannalta merkittävästi. Myös Suomen tulevaa liittymistä Natoon ja sen tuomaan muutoksiin sotilaallisen liikkumisen tulisi huomioida valtion väyläverkon investointiohjelman toteutuksessa. Edellä mainittuihin asioihin liittyen koko Suomen toimintaympäristö on oleellisesti muuttunut eikä sitä ole huomioitu erityisesti Oulun seudun eikä Pohjois-Suomen osalta ole onnistuttu vastaamaan. Esimerkiksi viranomaisten puolelta laajasti tunnustettu tarve meriliikenteen vaihtoehtoista ja huoltovarmuuden kannalta välttämättömistä uusista reiteistä länteen ei näy investointiohjelman toteutuksessa. Myös EU:n liikennepoliittiset tavoitteet eivät toteudu esityksessä erityisesti Pohjois-Suomen osalta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisema liikenneverkon strateginen tilannekuva on yksi tärkeä lähtökohta investointiohjelman laatimiselle. Liikenneverkon strateginen tilannekuva on muuttunut suuresti Ukrainan sodan takia. Pohjoisen merkitys on kasvanut entisestään. Etelä-pohjois-suuntaiset raide- ja maantieyhteydet sekä yhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat elinkeinoelämän, matkailun ja turvallisuuden kannalta entistä tärkeämmässä osassa liikennejärjestelmän kehittämistä.

Oulun seudun merkitys Pohjois-Suomen talouselämälle sekä kansalliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen on merkittävä ja sen tulee näkyä alueelle kohdistuvissa väyläverkon investoinneissa. Pelkästään Pohjois-Suomeen kohdistuvat investointien on arvioitu olevan 57 miljardia tämän vuosikymmen loppuun mennessä. Oulun seudun kuntien kannalta keskeisimmät toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmätavoitteiden saavuttamiseksi puuttuvat investointiohjelmasta.

Investointiohjelmassa raideliikenteen kehittäminen painottuu vain Etelä-Suomeen, mikä vaikeuttaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kehittymistä ja investointien vaatiman raideliikenteen parantamista. Tästä syystä investointiohjelmaan on sisällytettävä vähintäänkin seuraavat hankkeet:

1. Oulun asemakeskuksen ja ratapihan kehittäminen
2. Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen ja Ylivieska-Liminka ratasuunnittelun käynnistäminen

Lisäksi Oulun seudun kunnat näkevät tärkeänä Valtatie 4 kehittämisen mm. Iin ohitustien ja Pulkkila-Haurunkylä välillä Pohjois-Suomessa, mitkä tulee huomioida valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Pohjoisten alueiden välinen saavutettavuus ei toteudu eikä tue näin ihmisten työssäkäyntiliikennettä, elinkeinoelämän tarpeita eikä tavaraliikenteen kilpailukykyä. Kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden ja Pohjois-Suomen mittavat teolliset ja luonnonvaroihin liittyvät investoinnit eivät näyttäyty vaikutusarvioinnissa tarvittavalla painoarvolla. Vaikutusten arviointi ei näyttäyty tältä osin tasapuoliselta eikä selkeältä, kun pohjoisen liikenneinvestointeja verrataan Etelä-Suomen liikenneinvestointeihin vaikutustenarvioinnin perusteella.

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ei ole perusteltua jättää Liminka-Oulu kaksoisraidetta, Oulun asemakeskusta **eikä Valtatien 4 kehittämistä osana TEN-T ydinverkkokäytävää** huomioimatta valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

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

Hankearvioinnissa pääradan kehittämistä Pohjois-Suomessa tulisi nostaa kaikkein korkeimmalle prioriteetille. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ei ole perusteltua jättää Liminka-Oulu kaksoisraidetta, Oulun asemakeskusta **eikä Valtatien 4 kehittämistä** huomioimatta valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

Pääradan Helsinki-Tampere välin 815 miljoonan euron investoinnit tulisi jaksottaa ja vaiheistaa pitemmälle aikavälille ja syntyvällä liikkumavaralla osoittaa rahoitusta pääradan pohjoisen osan kehittämiseksi, Liminka-Oulu kaksoisraiteelle ja Oulun ratapihan kehittämiseen.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Alueet tulisi ottaa tiiviimmin tuottamaan tietoa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä huoltovarmuuden ja turvallisuuden tarpeista tilannekuvan päivittämiseen. Vuorovaikutusta alueen kanssa tulee lisätä huomattavasti nykyisestä, koska toimintaympäristö on olennaisesti muuttunut.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Lisätään ja keskitetään valtakunnallista suunnittelua TEN-T ydinverkolle välille Helsinki-Oulu-Tornio ja priorisoidaan tämän yhteysvälin rata- ja maantieverkon hankkeet tuleviin investointiohjelmiin.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Pohjois-Suomessa on meneillään ja vireillä merkittäviä elinkeinoelämän investointeja ja tämän tulisi näkyä painokkaammin väyläverkon investointiohjelmassa.

Pääradan kehittäminen ja Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteutus

Pääradan Ylivieska-Oulu rataosuus on toiseksi merkittävin ja vilkkain tavaraliikenteen rataosuus Suomessa ja henkilöliikenteen osalta se palvelee yli miljoona matkustajaa vuodessa. Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta Kokkola-Oulu rataosuuden tavaraliikenteen suuret määrät puoltavat enemmän raideinvestointeja Pohjois-Suomeen kuin investointiohjelmassa esitetyille Etelä-Suomen raideosuuksille, koska tavaraliikenteen määrät ovat Etelä-Suomessa hyvin vähäisiä. Pääradan kehittäminen on Pohjois-Suomessa myös turvallisuuspoliittinen ja varautumiseen liittyvä asia. Suomen pitää varmistaa raideyhteys Ruotsiin ja Pohjois-Norjan satamiin.

Tällä hetkellä Ylivieska-Oulu rataosuudella on sekä teknisiä että välityskykypuutteita. Henkilöliikenteelle ja tavaraliikenteelle on ennustettu merkittävää ja jatkuvaa kasvua, joka ei ole mahdollista nyt täynnä olevalla yksiraiteisella Liminka-Oulu rataosuudella. Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteutus vahvistaa myös Oulun seudun paikallisjunaliikenteen käynnistämistä. Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteutuksen lisäksi on käynnistettävä Ylivieska-Liminka ratasuunnittelu.

Oulun asemakeskus

Oulun asemakeskus on Pohjois-Suomen merkittävin henkilöliikenteen terminaalialue ja maankäytön kehittämiskohde. Terminaalialue kattaa sekä junaliikenteen että pitkien matkojen linja-autoliikenteen. Oulun asemakeskuksen kehittämisessä ovat mukana Oulun kaupunki ja alueen maanomistajat Senaatin Asema-alueet Oy ja Senaatti-kiinteistöt sekä Väylävirasto ja raideliikenneoperaattori VR-Yhtymä Oy.

Pohjois-Suomen raideliikenteen kehittäminen edellyttää asemapalvelujen parantamista ja valtion osallistumista niihin. Oulun asemakeskuksen ja seudun asemien kehittämisessä valtion tulee toimia niin, että liikennejärjestelmän tehokkuus ja kestävyys paranevat Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Oulun asemakeskuksen ja ratapihan sekä seudun asemaverkoston suunnitteleminen ja kehittäminen tulee sisällyttää valtion väyläverkon investointiohjelmaan. Oulun asemakeskuksen ja ratapihan kehittäminen mahdollistaa CEF-rahoituksen hakemisen, mikä tulee hyödyntää suunnittelussa ja toteutuksessa.

Valtatien 4 kehittäminen

Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T ydinverkkoa. Se on elinvoiman edellytys paikallisesti ja sen merkitys erityisesti valtakunnallisen tavaraliikenteen kannalta on suuri. Myös varautumisen näkökulmasta Valtatien 4 rooli välillä Oulu – Tornio on korostunut mm. puutteellisten varareittien näkökulmasta.