

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Oulun seudun kuntien (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu ja Tyrnävä) lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037

Liikenne 12 suunnitelman strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset vastaavat hyvin liikennejärjestelmän kehittämistarpeita Oulun kaupunkiseudun osalta. Strategiset linjaukset tulee kuitenkin saada näkyviin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa huomattavasti paremmin ja tasapuolisemmin kuin mitä aikaisemman suunnitelman aikana toteutui Oulun seudulla ja Pohjoisessa.

Visiota liikennejärjestelmän kehittämiselle ja tavoitteita vuoteen 2050 voidaan pitää kannatettavana. Kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat erittäin hyvät tavoitteet nykyisessä toimintaympäristössä erityisesti Pohjoisessa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän osalta.

Strategiset linjaukset, joissa korostuu kilpailukyky ja kasvu, kokonaisturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat erittäin kannatettavia. Pohjois-Suomen alueellisia ja kaupunkiseudun painotuksia voidaan pitää hyvinä. Pohjois-Suomen toimivuus kohtaan tulisi päivittää seuraavasti: "Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen sekä teollisuuden tarpeet ja luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen...". Länsi-Suomen osalta korostuu kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus, joka ulottuu Oulun seudun kautta Pohjoiseen ja Ruotsiin.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on nostanut Pohjoisen ja Oulun seudun roolia erityisesti turvallisuuden ja huoltovarmuuden, mutta myös kansallisen kasvun kannalta merkittävästi. On muistettava, että ainoa maayhteys länteen kulkee Pohjoisen kautta. Pelkästään Pohjois-Suomeen kohdistuvat investointien on arvioitu olevan 76 miljardia tämän vuosikymmen loppuun mennessä ja tämä edellyttää investointeja väyläverkkoon kaikilla tasoilla. Oulun seudun sijainti TEN-T ydinverkolla (satama, päärata, VT4) ja neljän valtatie risteyksessä tekee Oulusta Pohjois-Suomen logistisen keskuksen, ja sen vuoksi logistiset kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti Pohjoisessa Oulun seudulle.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täytyminen. Suunnitelmassa on huomioitava vahvemmin pääradan ja VT4 tarpeet Pohjois-Suomessa. Valtiolla ei ole Oulun seudulla mitään suunnitelmia esimerkiksi VT4 osalta valmiina, mikä tulee korjata. Myös TEN-T ydinverkkoon kuuluvan Oulun sataman tarpeet on huomioitava kehittämällä meriväylä syväykseltään 13,5 metriseksi, jotta Pohjoisen kasvu ja teollisuuden investointien tarpeet voidaan taata huoltovarmuuden lisäksi. On myös tärkeää, että elinkeinoelämän liikenteen lisäksi huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Tämä työ on tärkeää viedä ripeästi eteenpäin päätöksentekoon jo nykyisellä hallituskaudella.

Valtio kehittää talvimerenkulkua Ruotsin ja Viron kanssa, ja käynnistää jäänmurtajien pitkäjänteisen uusimishankkeen palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita. Huoltovarmuuden ja tehokkuuden kannalta olisi tärkeää hajasijoittaa jäänmurtokalustoa pysyvästi Ouluun.

Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Pyöräilyn ja kävelyn rahoitus on hyvin pientä ja sen vaikuttavuutta ja suuruutta tulee nostaa. Potentiaali kestävien liikkumistapojen kehittämiseksi on suurilla kaupunkiseuduilla etenkin joukkoliikenteen osalta. Joukkoliikenteen rahoituksen tulisi olla pitkäjänteistä ja riittävää, jotta kestävään kulkutapaosuuteen voidaan vaikuttaa kaupunkiseuduilla.

Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan. Tämä on tärkeä linjaus Oulun sataman osalta.

Tietopohjan kehittämisessä on erittäin tärkeää, että valtion toimijat sekä maakunnat ja kaupunkiseudut (erityisesti MAL-seudut) ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa ajantasaisten tietojen päivittämisessä, koska toimintaympäristön muutokset ja elinkeinoelämän tarpeet muuttuvat entistä

nopeammin. Tietopohjan kehittämisessä on huomioitava myös rajat ylittävän yhteistyön mahdollisuudet länteen.

Valtion tavoite yksinkertaistaa ja löytää edullisempia ja kevyempiä suunnitteluratkaisuja on erittäin tervetullutta Oulun seudun osalta, jossa väyläverkon neljällä valtatiellä ei ole suunnitelmia valmiina, eikä näin ollen toteutusvalmiutta. Tämä on näkynyt aikaisemmissa valtion väyläverkon toteuttamishjelmissä, joissa Oulun seudun hankkeita ei ole ollut vuosiin listattuina toteutettavaksi. Suunnitelman tavoitteet tulee myös konkretisoida jatkossa suunnittelu- ja toteutushankkeina myös Oulun seudun osalta.

Sitoutuminen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan osoitetaan toteuttamalla TEN-T ydinkäytävien hankkeita. Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava yhteen pohjoisessa. Tärkeitä yhteisiä hankkeita on kehittää yhteyksiä raide- ja tieverkon osalta Ruotsiin ja Norjaan sekä käynnistää päivittäinen henkilöjunaliikenne Oulu-Tornio-Haaparanta välillä osana ostojunaliikennesopimusta VR:n kanssa.

Yhteenvedona Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista. Suunnitteluvalmiutta Oulun seudulla pitää nostaa nykyisestä – erityisesti TEN-T ydinverkolla mm. VT4 osalta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Perusväylän rahoituksen tason nosto vuosiksi 2029–2037 on erittäin tärkeää, jotta korjausvelan kasvu saadaan taitettua. Oulun seudun kunnat korostavat kuitenkin, että korjausvelan lyhentäminen tulisi aloittaa välittömästi jo tällä hallituskaudella ja tämän tulisi näkyä kaikilla tasoilla Pohjoisen väyläverkolla. Oulun seudun kunnat kannattavat valtion tavoitetta, jossa liikenneverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on löydettävä uudenlaisia rahoitusmuotoja.

Kehittämiseen kohdistuva rahoitus on suunnitelmaluonnoksessa tasoltaan todella vaatimatonta, mikä uhkaa Pohjoisen ja kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. Lisäksi elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien paikallisten liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista – tarve tällaisille investoinneille voi nousta nopeastikin.

Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. Tämän vuoksi kehittämisen rahoitusta ja MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. Onkin löydettävä uusia rahoituskeinoja uusien liikennehankkeiden rahoittamiseksi. On perusteltua, että

kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia ja käsitettä tulisi laajentaa myös muuhun tehokkaaseen joukkoliikenneinfraan. Liikenne 12 yhteisrahoitusmalliin liittyvä teksti tulee, joko poistaa suunnitelmasta tai täydentää toteamalla, että valtio ei ole sopinut mallista kuntien kanssa. Kunnilla ja kaupungeilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Tämä asiakokonaisuus on korjattava suunnitelmaan. Valtion ja kaupunkien sovituissa kustannusjakoperiaatteissa tulee pysyä.

Henkilöjunaliikenteen uudistamiseen varattu valtion ostopalvelurahoitus on täysin riittämätön hallitusohjelmassa asetettuun tavoitteeseen mm. lähijunaliikenteen lisäämisestä, vaikka kuntien maksuosuutta liikenteen operoinnista lisättäisiin. Valtio ei myöskään voi edellyttää kuntien osallistumista kaupunkiseutujen ulkopuolisen junaliikenteen hankintaa eikä kalustoyhtiöön.

Valtion rahoitus kaupunkiseuduille (joukkoliikenne, kävely- ja pyöräily, yksityistiet) tulee olla ennakoitavaa ja pitkäjänteistä sekä riittävää.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Suunnitelmalla tulee pyrkiä kasvihuonepäästöjen vähentämiseen.

Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten L12-suunnitelman ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan. Tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen. Aikaisemmin päätetty joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korotus sekä leikkaukset joukkoliikenteen ilmastoperusteisiin valtionavustuksiin heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää sen käyttöä, mikä on vastoin kaupunkiseutujen ja valtion omia tavoitteita.

Muut huomiot?

Oulun seudun kunnat pitävät Liikenne 12 -suunnitelman strategisia linjauksia ja alueellisia painotuksia hyvinä ja kannatettavina, erityisesti toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys osalta. Oulun seudun tarpeet tulee kuitenkin huomioida paremmin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on nostanut Pohjoisen ja Oulun seudun roolia merkittävästi, ja alueen logistiset kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti Oulun seudulle. Kehittämishankkeiden priorisoinnissa tulee huomioida Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimukset ja erityisesti pääradan ja VT4 tarpeet Pohjois-Suomessa.

Oulun seudun kunnat painottavat myös kestävän kehityksen merkitystä ja liikenteen päästöjen vähentämistä.

Rahoituksen osalta Oulun seudun kunnat korostavat, että perusväylän rahoituksen tason nosto on tärkeää ja se tulisi toteuttaa välittömästi. Suunnitelmassa kehittämiseen kohdistuva rahoitus on tällä hetkellä riittämätöntä ja sitä tulisi lisätä, jotta suunnitelman tavoitteet voidaan toteuttaa.

Väylän toteuttamassa Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa on tärkeää, että kunnat, kaupungit ja maakunnat pääsevät vaikuttamaan ja lausumaan myös suunnitteluohjelmasta. Tämä on tärkeää, koska liikenne 12 suunnitelmassa on osoitettu lisäresursseja kehittämishankkeiden suunnitteluun.

Liikenne 12 suunnitelmaan tulee lisätä, että valtio varmistaa vaikuttamistyöllään, että tulevilla EU-ohjelmakaudella on käytössä TEN-T vaatimukseen rahoitusväline myös Suomen kaupunkiseutujen ja kuntien tarpeisiin ja rahoituksen hakemiseen ja hyödyntämiseen.

Lausunto on Oulun seudun kuntien (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu ja Tyrnävä) yhteinen.

Krüger Claes

Oulun kaupunki - Oulun seudun kunnat (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu ja Tyrnävä)