Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Lausunto

Tarve pitkäjänteiselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on tunnistettu laajasti ja se on koettu tarpeelliseksi välineeksi ohjata valtakunnan liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja pitkäjänteisesti yli hallituskausien. Pohjois-Suomen keskeiset tavoitteet liittyvät elinkeinoelämän tarpeiden ennakoimiseen ja saavutettavuuteen. Myös muut valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) tunnistetut strategiset tavoitteet, kestävyys ja tehokkuus, ovat perusteltuja.

Liikenne 12 -suunnitelmassa kuvataan kattavasti liikennejärjestelmän yleiset lähtökohdat, nykytila ja toimintaympäristö sekä laajassa yhteistyössä valmistellut strategiset tavoitteet. Suunnitelman toimeenpano-osiota leimaa sen rakentuminen ennalta sovitun kehyksen sisälle, mikä tekee kokonaisuuden arvioinnista erittäin haastavaa. Toimenpideohjelman kytkentä suunnitelman visioon ja tavoitteisiin jää vajaaksi johtuen suunnitelman toimenpiteiden lyhyemmästä aikajänteestä ja heikosta kytköksestä mm. suuraluekohtaisiin aluekuvauksiin. Suunnitelmassa voisi kuvata paremmin, miten ja minkälaisilla toimenpiteillä ja muutosnopeudella liikennejärjestelmää voidaan kehittää kohti vision tavoitetilaa. Konkreettisimmin tämä liittyy jatkuvaan liikennejärjestelmän kehittämiseen ja vaikutusten arviointiin.

Parlamentaarisesti sovitun kehyksen jakoa eri toimenpiteiden voi pitää jokseenkin onnistuneena ja suunnitelman tavoitteiden linjausten mukaisena, mutta toisaalta suunnitelman kokonaisrahoitustasoa ei voida pitää riittävänä Pohjois-Suomen kannalta merkittävämpien toimenpiteiden, kuten pääväylien kehittämisinvestointien ja korjausvelan vähentämisen, toteuttamisessa. Pohjois-Suomessa on TEN-T ydinverkolla (valtatie 4, Iin 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 ulkopuolelle, on lähes 200 miljoonan 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.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuuden hallinta vaatisi jatkossa selkiyttämistä. Käsillä olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä on toteutettu lukuisia liikennejärjestelmän suunnittelua tarkentavia ja toimeenpanevia sekä rahoituspohjaa linjaavia kokonaisuuksia, joista merkittävimmät ovat liikenneverkon strateginen tilannekuva, fossiilittoman liikenteen tiekartta ja valtiovarainministeriön liikenteen verotuksen uudistamisen työryhmän raportti. Irrallisia kokonaisuuksia leimaa

POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO | COUNCIL OF OULU REGION
Sepänkatu 20, 90100 Oulu, Finland | Tel. +358 (0)40 685 4000 | Fax +358 (0)8 3113 577 | info@pohjois-pohjanmaa.fi | www.pohjois-pohjanmaa.fi

jossain määrin erilaiset ja liian yksipuoliset tavoitteet. Nämä olisi jatkossa syytä kytkeä selkeästi yhdeksi kokonaisuudeksi, joita ohjaa selkeästi liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet. Lisäksi liikennejärjestelmään ja liikkumiseen vaikuttava maankäytön suunnittelu on tarpeen kytkeä konkreettisesti mukaan suunnittelukehikkoon.

Lopulta Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta tärkein tekijä on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Ohjelma on laadittava yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Väyläviraston valmistelemassa investointiohjelmassa seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa ohjaa keskeisesti rahoitus. Suunnitelman lähtökohta on, että julkisen talouden suunnitelma vuosille 2021–2024 toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisena raamina ensimmäisten suunnitelmavuosien osalta. Tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin valmistumisensa jälkeen. Toimenpiteiden toteuttamisessa kriittisiä kysymyksiä ovat:

1. Valtion väyläverkolla tarvittavien investointien ja kehittämistoimenpiteiden suunnitelmavaranto ja jaksotus.
2. Pitkän aikavälin rahoitustaso sekä infrarahoituksen vastuut ja osuudet. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään valtion rahoitusosuudeksi 30–50 % investoinnin kustannuksista, mutta kuntien ja mahdollisesti elinkeinoelämän osallistumista toimenpiteiden rahoitukseen tai toteuttamiseen ei ole kuvattu käytännössä lainkaan. Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoitusmalli / hyötyjä maksaa -periaate ei ole perusteltu kuntien rahoituksen kantokyvyn tai hankevalinnan kannalta, koska se asettaa kunnat keskenään eriarvoiseen asemaan liikennehankkeiden valtakunnallisessa toteutuksessa. Selkeänä lähtökohtana ja periaatteena tulee olla, että valtio vastaa lähtökohtaisesti valtion väyläverkon kunnostamisen ja kehittämisen rahoituksesta. Poikkeuksen voivat muodostaa esimerkiksi isot hankekokonaisuudet, joissa kaupunki ja valtio sopivat erikseen rahoitusvastuista.
3. Selkiyttämistä ja konkretisoimista vaatisi vielä suunnitelman tavoite, jonka mukaan "valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä myös muiden kuin MAL-sopimuksessa mukana olevien kuntien kanssa infrahankkeiden rahoituksessa."

Pohjois-Pohjanmaan liitto tahtoo huomauttaa jo ennakkoon, että Liikenne 12 -suunnitelman investointiohjelman hankkeiden arvioinneissa ei pidä korostaa liikaa yksittäisen hankkeen tehokkuustavoitetta, koska käytössä olevat H/K-laskentamenetelmät ja arviointityökalut voivat johtaa tilanteeseen, joissa laskennallisina yhteiskunnallisina hyötyinä korostuvat pääasiassa tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet. Tärkeä on arvioida hankkeita kokonaisuutena ottaen huomioon myös valtakunnalliset ja alueelliset toimintaympäristön muutokset ennakoivasti saavutettavuuden, kestävyyden ja elinkeinojen kehittämisen näkökulmista.

Lisäksi hankekohtaisissa arvioinneissa on otettava huomioon erityisesti Euroopan unionin sisä- ja ulkorajat ylittävän liikenteen vaikutuksissa erityisesti Suomen ja Ruotsin välillä ja suhdetta naapurimaiden kansallisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin Euroopan laajuisen

TEN-T-ydinverkon, Barentsin alueen liikenteen (BEATA) ja esimerkiksi Koillisväylän datakaapelin näkökulmasta. Datakaapeli on merkittävä mannerten välinen yhteys Aasian ja Euroopan välillä ja sillä merkittäviä aluetalouteen ja -kehitykseen vaikuttavia tulevaisuustekijöitä digitalisaatiossa. Datakaapelin toteuttaminen Suomen kautta voidaan mahdollistaa valtion omistajaohjauksella.

Oulussa 19.5.2021

POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO

Maakuntajohtaja Pauli Harju