Asiantuntijalausunto

24.5.2021

EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNTA

Oulun kaupunkiseudun asiantuntijalausunto valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

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

Asiantuntijalausunto perustuu Oulun seudun MAL-seudun kuntien yhteiseen lausuntoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja seudun kuntien esityksistä investointiohjelmaan.

Oulu on Pohjois-Suomen multimodaalinen keskus

Oulun seudun merkitys Pohjois-Suomen talouselämälle sekä kansalliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen on merkittävä ja sen tulee näkyä alueelle kohdistuvissa väyläverkon investoinneissa.

Oulu on Pohjois-Suomen logistiikan keskus - päärata, satama, lentokenttä ja valtatiet 4, 8, 202 ja 22. Oulun sijainti on keskeinen kaikkien liikennemuotojen osalta. Oulun seutu on sekä tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen solmukohta. Oulu tulee asettaa TEN-T ydinverkon solmukohdaksi (Urban Node).

Oulun lentoasema on Suomen toiseksi vilkkain asema ja se tulee asettaa Suomen toiseksi kansainväliseksi lentokentäksi ja huomioida näin myös TEN-T ydinverkon päivityksessä ydinverkon lentoasemaksi. Elinkeinoelämän kannalta tärkeä Oulun satama tulee asettaa TEN-T ydinverkon satamaksi pohjoisessa.

Väyläviraston vuoden 2020 lopulla laatimassa pääradan tarveselvityksessä Tampere-Oulu todetaan Pohjois-Suomen osalta, että pääradan merkittävimmät välityskykypuutteet ovat rataosuudella Ylivieska–Oulu ja radan kunnon puolesta suurimmat todetut ongelmat olivat tärinäongelmat välillä Liminka-Oulu.

Yhdistettyjen kuljetusten terminaali on Oulussa valmiina, mutta valitettavasti vajaalla käytöllä. Yhdistetyillä kuljetuksilla on merkittävä vaikutus päästötavoitteiden saavuttamiseen. Yhdistettyjen kuljetusten käynnistäminen edellyttää Liminka–Oulu kaksoisraiteen ja lastauspaikan rakentamista pääkaupunkiseudulle ja pääradan parantamista muilla ruuhkaisilla osuuksilla.

Oulun seudun MAL - sopimusprosessissa on esitetty tarpeita seudun sisäisen saavutettavuuteen liittyen mm. satamaan ja lentokentälle vievien tieyhteyksien osalta. Oulun seudun MAL-sopimuksen mukaisesti seudulle laaditaan maankäytön,

asumisen ja liikenteen kehityskuva 2030+, jossa selvitetään mm. lähijunaliikenteen käynnistämisen edellytykset ja vaikutukset. Liminka-Oulu kaksoisraide on myös tarpeellinen lähijunaliikenteen sujuvuuden ja häiriöttömyyden varmistamiseksi.

Oulun seudulla on tärkeä rooli osana Perämerenkaaren liikenneverkkoa. Lisäksi yhteydet Pohjois-Norjaan kulkevat Oulun seudun kautta. Pääradan parantaminen lisää myös Suomen ja Ruotsin välisten maaliikenneyhteyksien käytettävyyttä ja toimivuutta.

Maakunnallisten matkaketjujen kannalta pääradan ja nopeampien junayhteyksien kehittäminen on välttämätöntä. Raideliikenteen kehittäminen edellyttää asemapalvelujen parantamista ja valtion osallistumista niihin.

Edellä olevan perusteella Oulun seudun kunnat esittävät, että pääradan kehittämispolun ensimmäisen vaiheen investoinnit, kuten Liminka–Oulu kaksoisraide, sisältyvät valtion rataverkon lähiajan investointiohjelmaan.

Oulun kaupunkiseudun kuntien kannalta keskeisimmät toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmätavoitteiden saavutettavuuden, kestävyyden ja tehokuuden saavuttamiseksi ovat seuraavat:

1. **Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen ja pääradan kehittäminen**

Väyläviraston pääradan Tampere-Oulu välin tarveselvityksessä ensimmäisen korin toimenpiteeksi nostettiin Liminka-Oulu rataosuus (kustannusarvio 125 miljoonaa euroa). Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen on keskeisin toimenpide koko Pohjois-Suomen elinkeinoelämän ja kestävän logistiikan kannalta.

Pääradan kehittäminen on tärkeää talouden kasvun ja kestävän liikkumisen osalta. Pääradan Ylivieska-Oulu rataosuus on toiseksi merkittävin tavaraliikenteen rataosuus valtakunnassa ja henkilöliikenteen osalta palvelee yli miljoona matkustajaa.

Elinkeinoelämä näkee rautatiekuljetukset tulevaisuudessa yhä tärkeämpänä kuljetusmuotona.

2. **Oulun asemakeskuksen ja ratapihan sekä seudun asemaverkoston suunnitteleminen ja kehittäminen**

Raideliikenteen kehittäminen edellyttää asemapalvelujen parantamista ja valtion osallistumista niihin.

Oulun asemakeskuksen ja ratapihan sekä seudun asemaverkoston suunnitteleminen ja kehittäminen tulee huomioida valtakunnallisessa

liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Oulun asemakeskuksen ja seudun asemien kehittämisessä valtion omistajaohjauksen tulee vaikuttaa niin, että liikennejärjestelmän tehokkuus ja kestävyys paranee suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

TEN-T uudistuksessa Oulu tulee asettaa kaupunkisolmuksi (Urban Node), jotta EU-rahoitusta voidaan hakea mm. ratapihainvestointeihin.

3. Väyläverkon investointien ja ylläpidon resurssien lisäys vauhdittamaan Pohjois-Suomen suurinvestointien toteutumista ja kansallisen kilpailukyvyn tukemista

Valtion väyläverkon rahoitusta on lisättävä investointeihin ja väyläverkon ylläpitoon. Suomen kaikista luonnonvaroihin perustuvista uusista investoinneista 70 % keskittyy Pohjois-Suomeen, joiden kokonaisarvo on noin 14 miljardia euroa. Näistä merkittävimmät ovat Oulun StoraEnson kartonkitehdas-, Kemijärven Boreal Biorefin biosellutehdas-, KaiCell Fibersin biotuotetehdashanketta Paltamossa ja Kemin Metsä Fibren biotuotetehdas investoinnit sekä Raahen SSAB:n hiilivapaa teräksen tuotanto. Nämä edellyttävät investointeja pääradalle, satamiin ja pohjoisen tieverkon kaikille tasoille.

Keskeisimmät kehittämishankkeet valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja investointiohjelmaan liittyen ovat

- Poikkimaantien parantaminen välillä VT22-Oulun Satama (34,1 M€),
- Lentokentäntie (21 M€),
- VT4 pohjoisen osuuksien kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen, Iin ohitustie (102 M€),
- VT4 Pulkkila-Haaransilta väli (suunnitteluhanke meneillään),
- VT8 Limingan kohta (35 M€),
- VT20 Korvenkylä-Kiiminki (55,5 M€),
- VT22 Oulu-Kajaani-Vartius (40 M€),
- Oulun sataman meriväylän syventäminen 14 metriin (25 M€) ja
- Oulu-Kontiomäki välin ratakapasiteetin kehittäminen (25 M€).

Junayhteydet etelään, itään ja pohjoiseen ovat erityisesti tavaraliikenteen näkökulmasta aivan keskeisiä teollisuuden kilpailukyvyn näkökulmasta.

4. Kestävän liikkumisen rahoituksella tuetaan päästövähennysten toteutumista

Kestävän liikkumisen eli joukkoliikenteen ja kävely- ja pyöräilyverkoston rahoitusta tulee kaupunkiseuduilla lisätä. Oulun kaupunkiseutu on malliesimerkki, miten valtion tuella ja kumppanuudella voidaan kehittää kestävän liikkumisen muotoja. Korona vaikutusten vuoksi joukkoliikenne tarvitsee edelleen taloudellista tukea. Oulun

kaupunkiseudun joukkoliikenteen valtionapua ja koronatukea saatiin vuonna 2020 yhteensä 5,6 miljoonaa euroa ja tuen pitäisi pysyä vähintään samalla tasolla vuonna 2021 ja koronan vaikutusten myötä myös tulevina vuosina.

5. Koillisväylä -kaapelin toteuttaminen ja tietoliikenneyhteyksien kehittäminen

Koillisväylä -kaapeliyhteyden avulla on mahdollista toteuttaa nopein fyysinen yhteys Aasiasta Norjan, Venäjän ja Suomen kautta Pohjois- ja Keski-Eurooppaan. Koillisväylä -kaapelin toteutus vähentää tietoliikenteen viivettä mannerten välillä, millä on olennainen merkitys muun muassa liike-elämälle, pankeille ja pörssikaupalle. Nopeat tietoliikenneyhteydet ovat edellytys uuden sukupolven matkaviestinnän verkkoyhteyksien 5G/6G kehittämiselle.

Valtion tulee omistajaohjauksen kautta vaikuttaa siihen, että koillisväylä -kaapeliyhteys Suomen kautta toteutuu.

Kansainvälinen kauppa ja yritystoiminta, etätyön ja etäopiskelun lisääntyminen ja digitaaliset palvelut edellyttävät laajakaistayhteyksien ja valtakunnallisen datarunkoverkon parantamista. Huolimatta keskimäärin varsin hyvästä tietoliikenneyhteyksien saatavuudesta on nopeiden yhteyksien osalta Oulun seudulla kehitettävää erityisesti haja-asutusalueilla. Oulun seudun kunnat esittävät valtion laajakaistatuen kasvattamista tulevina vuosina 50 miljoonaan euroon nykyisestä 5 miljoonasta eurosta.

Oulun kaupunkiseudun kunnat eivät hyväksy valtion esittämää sopimuksellista yhteisrahoitusmallia

Valtion esittämä sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli ei ole Oulun kaupunkiseudun kuntien kantokyvyn mukainen eikä hyväksyttävissä. Valtion tulee lähtökohtaisesti vastata valtion liikenneverkon rahoituksesta. Oulun seudun kunnat esittävät, että luonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallia ei sisällytetä nyt hyväksyttävään suunnitelmaan vaan rahoituksessa tehdään monipuolinen kuntien ja valtion välinen yhteinen valmistelu vuoden 2021 aikana. Kuntien rahoituksen rajoitteet huomioidaan ja kirjataan suunnitelmaan.

MAL-neuvottelutulokset eivät ole hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille, eikä valtio tuonut viimevuotisissa MAL-neuvotteluissa esille, että samalla neuvotellaan kustannusjakomallista valtakunnallisesti. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa esitetty malli lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta, kun valtion hankkeen toteutuksen ajurina olisi kuntien kyky maksaa. Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti, ja maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina.

Valtio hyötyy myös valtion päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, joiden suurin potentiaali on suurilla kaupunkiseuduilla.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Määrittelemällä hankkeiden rahoitusvastuut koreittain tarkasti tiettyihin prosenttiosuuksiin ajaudutaan helposti tilanteeseen, jossa kuntien rahoitusvastuu kasvaa edelleen. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä ja kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät eikä kaupunkien kestävään kasvua ja kilpailukykyä pystytä varmistamaan.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei riitä suunnitelman tavoitteiden toteuttamiseksi

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei riitä suunnitelman tavoitteiden toteuttamiseen eikä se vastaa kasvavien kaupunkiseutujen näkemystä liikennejärjestelmän kehittämistarpeista.

Vuosina 2015-2019 Oulun seudun joukkoliikenteen – Oulun seudulla linja-autoliikenteen -matkustajamäärät nousivat 35 %. Koronapandemian vuoksi joukkoliikenteen matkustajamäärä supistui vuonna 2020 lähes 40 % verrattuna vuoteen 2019 ja palveluja jouduttiin supistamaan. Koronapandemian vaikutus joukkoliikenteeseen jatkuu edelleen vuonna 2021 ja matkustajamäärät laskevat etätöiden ja etäopiskelun takia. Joukkoliikenne tarvitsee elpyäkseen koronatukea vuonna 2021 ja myös seuraavina vuosina, jotta aikaisempien vuosien myönteisesti jatkunut matkustajamäärien kehitys voidaan palauttaa. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Oulun seudulla pieni ja sen osuus ei saisi laskea.

Valtion esittämä sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli ei ole Oulun kaupunkiseudun kuntien kantokyvyn mukainen eikä hyväksyttävissä. Valtion tulee lähtökohtaisesti vastata valtion liikenneverkon rahoituksesta.

Alempiasteinen tieverkko on tärkeä mm. puutavarakuljetusten kannalta tärkeä. Maanteiden suhteellinen osuus perusväylänpidosta ei saa laskea kunnon kustannuksella ja alempiasteiden tieverkon hoitoon ja korjauksiin käyttävä määräraha ei saa supistua.

Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa. Suomen kasvun ja kestävän liikkumisen osalta pääradan kehittäminen on valtakunnan tärkein yksittäinen kehittämisen kohde. Väyläviraston tarveselvityksen mukaisesti Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteutus tulee olla investointiohjelman ensimmäisinä toteutettavien investointien listalla.

Asiantuntijalausunto

24.5.2021

Kansallinen kasvu ja Pohjois-Suomen suurinvestoinnit edellyttävät logistiikkainvestointeja pohjoiseen

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi resursseja pitkäjänteiseen kaupunkiseutujen suunnitteluun ja kansallisen kasvun tukemiseen. Suurten kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välisen liikenteellisen saavutettavuuden ja erityisesti pääradan kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on tuettava Pohjois-Suomen suurinvestointeja ja koko Suomen kasvua - erityisesti pääradan kehittämisellä.

Suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä ja kansallisen kasvun tukemisessa MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli. MAL-sopimusten yhteydessä sovitut kaupunkiseutujen tarpeet tulee sisältyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman merkitys suuri

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä. Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja kytkeä tiiviimmin kaupunkiseutujen MAL-prosesseihin.

Maanteiden runkoverkkosuunnitelma tulisi tarkistaa siten, että Pohjois-Suomen maakuntakeskusten väliset yhteydet ovat mukana runkoverkossa.

Oulussa 24.5.2021

Päivi Laajala	Tapio Siikaluoma	Claes Krüger
Oulun kaupunginjohtaja	Kaupungininsinööri	Kehittämispäällikkö

Lisätietoja:

Päivi Laajala, kaupunginjohtaja, paivi.laajala@ouka.fi puh. 0401801168

Tapio Siikaluoma, kaupungininsinööri, tapio.siikaluoma@ouka.fi puh. 0447032114

Claes Krüger, kehittämispäällikkö, claes.kruger@ouka.fi puh. 0447031247