

LAUSUNTO RUNKOVERKKOASETUSLUONNOKSEEN

(Runkoverkkoehdotus, Liikenne- ja viestintäministeriö, diaarinumero LVM/1436/03/2018)

Raahen kaupunki yhdessä Siikajoen ja Pyhäjoen kuntien sekä Raahen seutukunnan kehittämiskeskusten, Oulun kauppakamarin Raahen kauppakamariosaston ja Raahen Yrittäjät ry:n kanssa toteaa lausuntonaan runkoverkkoasetukseen seuraavaa:

Vaadimme, että valtatie 8 välillä Kokkola-Liminka liitetään maanteiden runkoverkkoon. Perusteluina esitämme seuraavia näkökulmia:

- ***Vaikutus alueen yleiseen elinvoimaisuuteen ja ostovoiman kehittymiseen***
- ***Kansainvälisesti merkittävän vientiteollisuuden tarpeet***
- ***Jättimäinen kansainvälinen suurhanke Hanhikivi 1***
- ***Vilkas ja kasvava pendelöinti erityisesti välillä Raahen ja Oulu***
- ***Tavaraliikenteeltään Suomen suurimpiin kuuluva Raahen satama***
- ***Raahen ja Oulun satamien liittäminen EU:n TEN-T -ydinverkkoon***
- ***Runkoverkkoehdotus on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen***
- ***Runkoverkkoehdotus on Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavan vastainen***
- ***Runkoverkkoasetuksen perustelumistion painopistenäkökulma ja perustelu ovat virheellisiä***

Vaikutus alueen yleiseen elinvoimaisuuteen ja ostovoiman kehittymiseen

Valtatie 8 (Turku-Liminka) on jo osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T-verkko). Vt 8 yhdistää siihen liittyvät rautatiet ja ratapihat, meriväylät ja satamat, lentoasemat, henkilöliikenneasemat sekä tietoverkot sekä niiden palvelut Torniossa Turkuun. Valtatie 8 on myös kiinteä osa Ruotsin puolelle ulottuvaa Perämerenkaaren logistista kokonaisuutta.

Mikäli valtatie 8 ei saada runkoverkkoon, on sillä väistämättä negatiivinen vaikutus alueen yleiseen elinvoimaisuuteen ja ostovoiman kehitykseen. Pohjois-Pohjanmaan aluehallintoviranomaiset ovat arvioineet, että Kokkola-Oulu -välin ostovoima vähenisi tällöin vähintään 50-70 miljoonaa euroa vuosittain.

Valtatie 8:lla ja sen välityskyvyn sujuvuudella on myös keskeinen merkitys turvallisuuden varmistamiseen ja hälytysajoneuvoliikenteen sujuvuuteen. Potilassiirtokuljetukset tapahtuvat Raahen seutukunnasta erityisvastuualueen puitteissa Oulun yliopistolliseen keskussairaalaan nimenomaan valtatie 8 pitkin.

Kansainvälisesti merkittävän vientiteollisuuden tarpeet

Kuten länsirannikon maakunnat ovat yhteisessä lausunnossaan todenneet Suomen hyvinvointi nojaa vahvasti vientiin. Valtatie 8 on vientiteollisuutemme tuotantolinja, jonka vaikutukset Suomen taloudelle kohoavat kymmeniin miljardeihin euroihin vuosittain. Tiestön peruskorjaukset ja tien ylläpito tulisi suhteuttaa kuljetusten arvoon, ei pelkästään liikennemääriin. Viennin ohella valtatie 8 on tärkeä myös tuonnille.

Raahen seutukunta on kansainvälisestikin merkittävä perusteollisuuden keskittymä. Elinkeinoelämä uskoo alueen tulevaisuuteen. Alueella toimii mm. SSAB Europe Oy sekä kymmeniä konepajoja.. Raahessa on juuri avattu uudelleen Nordic Gold Oy:n Laivan kultakaivos. Ferrovan Oy on tekemässä kokonaisarvoltaan 0,5 miljardin euron arvoista metallituotetehtaan investointia Raahen. Miilukangas-konserni investoi voimakkaasti Raahen. Fennovoima Oy rakentaa Pyhäjoelle 7 miljardin euron arvoista Hanhikivi 1-ydinvoimalaitosta. Kaikkiaan Raahen seutukuntaan on syntymässä lähes 1000 uutta työpaikkaa. Valtatie 8:n sujuva liikenne onkin elintärkeää Raahen seutukunnan kehittyvän elinkeinoelämän kilpailukyville ja tätä kautta myös koko Pohjois-Pohjanmaan hyvinvoinnille.

Raskaan liikenteen tarvetta vt 8:lla aiheuttaa tällä hetkellä pääasiassa SSAB:n, konepajojen, maa-aineskuljetusten, rakennusalan, kaupanalan ja jätteiden kuljetusten päivittäinen raskasliikenne. Yksinomaan SSAB:n päivittäinen rekkaliikenne 100 yksikköä, ja liikenneviraston mittauspisteiden mukaan raskaan liikenteen vuorokautinen keskiarvo vuonna 2017 oli pääsääntöisesti yli 500 ajoneuvoyksikköä Kokkola-Liminka-välillä. Ferrovanin metallituotetehtaan rakentaminen ja käyttö, Fennovoiman ydinvoimalan rakentamis- ja käyttövaihe sekä Tornio-Raahen välin LNG-maantielogistiikka ovat kasvattamassa Raahen talousalueen suurteollisuuden pysyvää käytönaikaista rekkaliikennettä merkittävästi. Fennovoiman Hanhikiven reaktori- ja turbiinirakennuksen ulkopuolella on merkittävä määrä rakennus- ja konekanta, jonka ylläpito vaatii vuosihuoltojen lisäksi mm. jatkuvaa raskasta varaosa- ja huoltoliikennettä. Myös kehittyvään energiantuotantoon liittyvän tuulivoimarakentamisen suuret komponenttikuljetukset edellyttävät kunnossa olevaa tieverkkoa.

Runkoverkkoon kuulumisen varmistaa, että valtatie 8 kehitetään ja sen välityskykyä ylläpidetään Raahen seutukunnan elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti. Päivittäisen liikenteen lisäksi valtatie 8 toimii erityisesti teollisuuden erikoiskuljetusten pääväylänä. Runkoverkkostatus mahdollistaa erityisesti teollisuuden erikoiskuljetusten vaatimien kapeikkojen ja pullonkaulojen jatkokehittämisen.

Jättimäinen kansainvälinen suurhanke Hanhikivi 1

Fennovoima Oy on rakentamassa Pyhäjoelle Hanhikivi 1 -ydinvoimalaitosta. Noin 7 miljardin euron investointi on jättimäinen ja kansallisesti sekä kansainvälisesti merkittävä. Rakentamisaikana alueella asuu, työskentelee ja pendelöi samanaikaisesti yli 4 500 rakentajaa. Kaikkiaan projektin aikana alueella liikkuu kymmeniä tuhansia ihmisiä. Juuri valmistuneen tutkimuksen mukaan projekti synnyttää Pohjois-Pohjanmaalle 9 500 uutta työpaikkaa rakentamisen ajaksi. Valmistuttuaan ydinvoimalaitoksessa työskentelee pysyvästi noin 450 henkilöä. Näiden työpaikkojen kerrannaisvaikutus on merkittävä. Pohjois-Pohjanmaalle syntyy 1 700 uutta pysyvää työpaikkaa. Suurhankkeiden saaminen ja niiden toteuttaminen Raahen seutukuntaan edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä ja vt 8:n kuulumista kokonaisuudessaan runkoverkkoon.

Vilkas ja kasvava pendelöinti erityisesti välillä Raahen ja Oulu

Henkilöliikenteen pendelöinti valtatiellä 8 on tällä hetkellä tasolla 1900 autoa pelkästään Raahen kaupunkikonsernin ja SSAB Europan Raahen tehtaan osalta. Raskaan liikenteen joukossa penedelöi nykyisellään noin 6000 henkilöautoa työpäivinä.

Henkilöliikennettä kasvattavat pysyvästi Nordic Gold Oy:n kultakaivoksen 240 työntekijää 2018/2019 alkaen. Liikennettä kasvattavat myös Ferrovan Oy:n metallituotetehtaan 150 työntekijää vuodesta 2020 alkaen. Myös Fennovoima Oy:n pääkonttorin siirto ja käyvän laitoksen noin 450 työntekijää kasvattavat valtatie 8:n liikennemääriä. Palvelualojen kasvu teollisuuden työpaikkojen mukana lisää liikennettä. Kehitystä lisää osaltaan myös odotettavissa oleva kaupungistumisen aiheuttama väkiluvun kasvu Raahen seutukunnassa. Vt 8:n sujuva liikenne on edellytys paitsi sujuvalle pendelöinnille myös liikenneturvallisuudelle.

Tavaraliikenteeltään Suomen suurimpiin kuuluva Raahen satama

Raahen satama on tärkeä osa Pohjois-Pohjanmaan teräs- ja konttutuotteiden vientilogistiikkaa, sillä osana talousalueen logistiikkajärjestelmää sen kautta kuljetetaan vuosittain yli 600 000 tonnia terästuotteita. Raahen sataman kokonaistavaraliikenne vuonna on yhteensä 5-5,5 miljoonaa tonnia. Sataman liikenne on ympärivuotista, ja satama on valtakunnallisesti merkittävä kehittämiskohde. Satamaa kehitetään voimakkaasti. Raahen kaupunki sekä satamassa toimivat operaattorit ovat investoineet ja investoivat jatkossa kymmeniä miljoonia euroja sataman kehittämiseen sekä kansainvälisen kilpailukykyyn varmistamiseen. Sataman toiminnan kannalta on valtatie 8:lla erittäin suuri merkitys.

Oulun sataman ja Raahen satamien liittäminen EU:n TEN-T -ydinverkkoon

Valtatie 8 liittämispäätös runkoverkkoon tukee ja on linjassa myös Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2015 tekemää esityksen kanssa. LVM esitti tuolloin EU:lle Oulun ja Raahen satamien liittämistä EU:n TEN-T -ydinverkkoon Suomen osalta. Tällä hetkellä pohjoisin ydinverkon satama Suomessa on Naantali.

Sujuvien kytkentöjen varmistaminen muihin liikennemuotoihin

Valtatie 8 on valtaväylä, joka yhdistää länsirannikon teollisuusvyöhykkeen niin kaupunki- ja kuntakeskuksiin kuin satamiin ja lentoasemille. Tien merkitystä korostaa se, että Kokkolan ja Turun välillä ei ole rannikonsuuntaista rautatieyhteyttä. Vt 8:n liittäminen runkoverkkoon luo edellytykset sille, että valtatie voi jatkossakin toimia merkittävänä eri liikenne- ja kuljetusmuodot yhdistävänä intermodaalisena väylänä.

Tämän intermodaalisuuden varmistaminen on Raahen seutukunnan osalta erittäin merkittävää erityisesti terästeollisuuden vuoksi. Vuosittain Raahen-Tuomioja- rautatiellä kuljetetaan 2,4 miljoonan tonnin materiaalivirta 30 000 rautatievaunun avulla. Raideliikenne koostuu pääasiassa 1,1 miljoonan tonnin SSAB:lle tulevasta rahdista ja SSAB:ltä lähtevästä 1,3 miljoonan tonnin tuote- ja välituoterahdista.

Runkoverkkoehdotus on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen

Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden uudistamisesta 14.12.2017. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla parannetaan elinkeinojen uudistamismahdollisuuksia. Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen viitekokoaisuuteen, joista yksi on tehokas liikennejärjestelmä. Katsomme, että runkoverkkoehdotus on nyt esitettyssä muodossaan uudistettujen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

Runkoverkkoehdotus on Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavan vastainen

Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavan uudistamistyö on käynnissä. Maakuntakaavalla edistetään maakunnan strategista kehittämistä. Viranomaisen on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Katsomme, että nykymuotoinen runkoverkkoehdotus ei tue maakuntakaavassa esitettyjä strategisia kehittämistavoitteita. Näin ollen runkoverkkoehdotus on Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavan vastainen.

Runkoverkkoasetuksen perustelumuistion painopistenäkökulma ja perustelu ovat virheellisiä

Kansallisen liikennepolitiikan ja tiestön kehittämisen tavoitteena tulee olla, että pääverkkojen tulee yhdistyä. Asetusluonnoksessa nyt esitetyt ratkaisut eivät tue tätä yhtenäisyyden tavoitetta. Edellä esitettyjen runkoverkkostatusta puoltavien näkökohtien lisäksi haluammekin tuoda esille, että runkoverkkoasetuksen perustelumuistion keskeinen perustelu sille, että valtatie 8 ei tarvitse liittää runkoverkkoon, on mielestämme virheellinen. Nyt käsitellyssä olevan asetuksen perustelumuistiossa todetaan, että runkoverkon ulkopuolelle on jätetty sellaisia päätieverkon osia, joiden kehittämisen painopiste ja tarve ei ole päätien suuntaisen pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen vaan näkökulmana on ollut enemmän paikallisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen. Edelleen muistiossa todetaan, että tyyppillisenä esimerkkinä voidaan pitää valtatie 8 Kokkolan ja Oulun välillä, jossa erityisesti elinkeinoelämän liikennetarpeet suuntautuvat sisämaasta rannikon satamiin ja kulkevat vain lyhyen matkan valtatiellä 8. Yllä esitettyihin perusteluihin nojaten katsomme, että perustelumuistiossa esitetty arvio on selkeästi virheellinen. Arvio ei ota myöskään huomioon tulevaisuudessa odotettavissa olevia kehitysnäkymiä. Katsommekin, että valtatie 8 välillä Kokkola-Liminka tulee liittää maanteiden runkoverkkoon.