



VALTATIE 22 OULU-KAJAANI-VARTIUS YHTEYSVÄLIN KEHITTÄMINEN

Perustelut

- VT 22 on osa EU:n ”Northern Axis” liikennekäytävää ja Pohjois-Suomen tärkein poikittainen tieyhteys Tornion raja-asemalta Vartiuksen rajanylityspaikalle
- Valtatie on tieliikenteen pääväylä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kesken sekä toimivin liikenteellinen linkki Luoteis-Venäjä ja Pohjois-Euroopan välillä
- Tieyhteyden keskeisin merkitys on siinä, että se yhdistää Kainuun ja liikenneväylän varren kunnat Pohjois-Suomen pääkaupunkiin Ouluun, joka on pohjoisen Suomen kasvukeskus ja osaamisen, elinkeinoelämän, erikoistuneiden palvelujen ja hallinnon keskus
- Kainuun ja maakuntakeskus Kajaanin kaikkein tärkeimmät yritystoiminnan ja yliopistotason osaamisen sekä aluehallinnon yhteydet suuntautuvat Ouluun, ja Oulun yliopistollisesta sairaalasta haetaan erikoissairaanhoidon vaativimpia palveluja
- Oulun merkitys Pohjois-Suomelle ja naapurimaakunnille on sama kuin pääkaupunkiseudun laajalla vaikutusalueella Etelä-Suomessa, ja yhteyksien parantaminen Oulun ja maakuntakeskusten välillä on olennaisen tärkeä alueiden elinkeinopolitiikan ajuri
- VT 22:n ja ratayhteyden muodostavan liikennekäytävän varaan on luotu Oulu-Kainuu -kehittämisyöhyke maakuntien, kuntien ja elinkeinoelämän järjestöjen yhteistyönä
- Vyöhyke jatkuu kantatietä 89 pitkin itärajalle ja Vartiuksen kautta Arkangelin alueelle kansainvälisenä kehittämisyöhykkeenä ja liikennekäytävänä
- Vyöhykkeen kehittäminen perustuu vakiintuneeseen yhteistyöhön ja liikenneyhteyksien luomisiin mahdollisuuksiin erityisesti matkailulle

Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan yhteinen KAKEPOLI-liikennestrategia

Kolmen maakunnan alueelle on laadittu maakuntien yhteinen liikennestrategia, jonka aikatahtäin on 20 vuotta. Kriittisimmät ja kiireellisimmät toimenpiteet on nostettu yhteisiksi kärkihankkeiksi ja merkittävimmät hankkeet on yhdessä priorisoitu:

1. Seinäjoki–Oulu rataosuus
2. VT 4 Oulu–Kemi kehittäminen
3. Meriväylien syventäminen Oulun ja Kokkolan satamat
4. Maakuntakeskusten välisten tieyhteyksien kehittäminen: VT 8 Oulu–Kokkola–Vaasa ja VT 22 Oulu–Kajaani
5. Ylivieska–Vartius ratayhteyden liikennöintiedellytysten parantaminen
6. VT 4 Oulu–Jyväskylä kehittäminen

KAKEPOLI-yhteistyöosapuolet ovat sitoutuneet aiesopimuksella edistämään ja tukemaan yhteisinä kärkihankkeina esitettyjä väylähankkeita.

VT 22 Oulu-Kajaani –yhteysvälin vaiheittainen kehittäminen

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen esiselvitys 2011 yhteysvälin pitkän tähtäimen kehittämisestä sisältää keskeisimmät parantamistoimenpiteet ja niiden vaiheistuksen. Sen pohjalta valtatieä kehitetään ensi vaiheessa nykyisellä paikalla seuraavasti:

1. vaihe: Oulun päässä tien nelikaistaistamista, keskikaiteellisia ohituskaistapareja, melusuojauksia, kevyen liikenteen ja yksityistiejärjestelyjä sekä pääliittymien parantamista (2011 kustannusarvio: 37 M€)
2. vaihe: Eritasoliittymien ja nelikaistaistamisen jatkaminen Oulussa, tien leventäminen, keskikaiteellisten ohituskaistojen lisääminen, Muhoksen keskustan ohikulkutie sekä rautatien eritasoristeysjärjestelyjä (2011 kustannusarvio: 87 M€)
3. vaihe: Oulujärven maisematieyhteys (2011 kustannusarvio: 64 M€)

Valtatie 22 valtion liikennepoliittisissa päätöksissä

Vanhasen II hallituksen liikennepoliittinen selonteko 2008

”Vuoden 2011 jälkeiset hankkeet: Valtatie 22 Kajaani–Oulu yhteysväli, 37 milj. € (1. vaihe). Oulujärven ylittävän maisematien varaus voidaan huomioida kaavoituksessa ja muussa maankäytössä.”

Kataisen hallituksen liikennepoliittinen selonteko 2012

”Hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämishankkeet: Vt 22 Oulu–Kajaani 45 M€.”

- Selonteon valmistumisen jälkeen yhteysvälihankkeita tarkasteltiin Liikenneviraston toimesta uudelleen, jolloin päädyttiin katsomaan koko väliä Oulusta Vartiukseen.
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen LIVI:lle laatiman Oulu-Kajaani-Vartius yhteysvälin hankeperustelun mukaan koko väli on perusteltua toteuttaa, mutta toimet voidaan priorisoida siten, että ensin toteutetaan Oulun puoleinen pää.
- Kevään 2014 VN:n kehyspäätöksessä väylänpitoon kohdennettiin 100 M€ leikkaus. Tässä vaiheessa LIVI pyysi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta tarkemman arvion siitä, miten ja missä järjestyksessä VT 22 -yhteysvälihanketta voitaisiin toteuttaa.
- LIVI päätyi esittämään talousarvioesityksessään Oulun pään kokonaisuutta sekä liikenneturvallisuutta parantavia kohteita muualla 15 M€ verran.
- LIVI:n valmistelun perusteella elokuun 2014 kehysriihessä hyväksytystä VT 22 yhteysvälin investointimäärärahasta leikattiin 30 M€.

ESITYS SIPILÄN HALLITUKSEN LIIKENNEPOLIITTISIIN PÄÄTÖKSIIN:

Valtatien 22 asema on otettava jatkossakin huomioon liikennepoliitikassa Pohjois-Suomen merkittävimpana poikittaisena liikenneyhteytenä ja maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteyskäytävänä. Valtatien ja siihen liittyvien väylien vaiheittaista kehittämistä on jatkettava pitkäjänteisesti aiempien liikennepoliittisten selontekojen ja selvitysten mukaisesti:

- *Vuonna 2012 päätetty VT 22 yhteysvälin investointimääräraha palautetaan kokonaisuudessaan siten, että hallituskaudella 2016 – 2019 rahoitettaviin väylähankkeisiin sisällytetään Oulu–Kajaani-Vartius yhteysvälin kehittämiseen 30 M€ jo rahoitetun yhteysvälin Oulun pään osuuden 15 M€ lisäksi; sekä*
- *VT 22 Oulu–Kajaani-Vartius yhteysvälin 2. ja 3. vaihe sisällytetään Sipilän hallituksen pidempiaikaisiin liikennepoliittisiin linjauksiin hallituskauden jälkeisten väyläinvestointien suunnitelmassa*

MUISTIO: KAKEPOLI-HANKE-ESITYSTEN TILANNE VALTION VUODEN 2015 TALOUSARVIOSSA

Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan yhteinen KAKEPOLI-liikennestrategiaan kuuluvat priorisoidut kärkihankkeet ovat:

1. Seinäjoki–Oulu rataosuus
2. VT 4 Oulu–Kemi kehittäminen
3. Meriväylien syventäminen Oulun ja Kokkolan satamat
4. Maakuntakeskusten välisten tieyhteyksien kehittäminen: VT 8 Oulu–Kokkola–Vaasa ja VT 22 Oulu–Kajaani
5. Ylivieska–Vartius ratayhteyden liikennöintiedellytysten parantaminen
6. VT 4 Oulu–Jyväskylä kehittäminen

Valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 37/2014 vp (12.12.2014) valtion tämän vuoden talousarvioesityksestä toteaa:

Liikennepoliittisen selonteon hankkeet ovat käynnistyneet, lukuun ottamatta **rataosuuden Ylivieska—Iisalmi—Kontiomäki** parantamista ja sähköistystä, josta ei ole vielä käynnistyspäätöstä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan hankkeen tavoitteisiin ja sisältöön on tullut uusia näkökulmia, sillä on mm. ehdotettu, että Vartiuksen transitoreitti nykyiseltä Kontiomäki—Oulu-reitiltä siirtyisi tälle reitille. Ratasuunnitelmaan ollaan lisäämässä myös liikennepaikkoja ja niiden pidentämiä, mikä nostaa hankkeen kustannuksia. Uudelleen arvioinnin vuoksi suunnittelu on tässä vaiheessa kesken, joten liikenne- ja viestintäministeriö ei ole voinut ehdottaa hanketta käynnistettäväksi. Valiokunta kiirehtii hankkeen suunnittelua ja toteaa, että kyseessä on mm. metsä- ja kaivosteollisuuden raaka-ainekuljetusten kannalta tärkeä ratayhteys. Valiokunta on lisännyt 1,5 milj. euroa momentille 31.10.20 Ylivieskan ratapihan muutostöihin, jotka ovat kasvavan tavarajunaliikenteen ja aseman toimivuuden kannalta välttämättömiä.

VT 8 Oulu-Kokkola välille valtion tämän vuoden budjetissa on myönnetty 22,5 milj. euro Fennovoiman hankkeen takia:

Vt 8 Pyhäjoen ydinvoimalan edellyttämät tieinvestoinnit: Fennovoima Oy:n Pyhäjoen ydinvoimalan rakentaminen edellyttää parantamistoimenpiteitä valtatie 8:lla välillä Himanka—Liminka. Voimalan rakentaminen käynnistyy vuonna 2018 ja liikennejärjestelyt on tehtävä ennen sitä. Valtatieltä 8 voimala-alueelle rakennetaan uusi tieyhteys ja kevyen liikenteen väylä jälkirahoitushankkeena. Tästä on tehty päätös vuoden 2015 talousarviossa. Valtatie 8:n parantamiseen sisältyy Pyhäjoen pääliittymän sekä Pyhäjoen etelähaaran ja pohjoishaaran vesistösiltojen kunnostus, Raahan kohdan tasoliittymien parantaminen sekä valtatie ja radan ylikulkusillan leventäminen, keskikaiteelliset ohituskaistaparit välille Pattijoki—Revonlahti ja välille Revonlahti—Lapinkangas, Lapinkankaan kohdalla valtatie ja radan ylikulkusillan leventäminen sekä kt 86 liittymän kanavointi. Lisäksi hankkeeseen sisältyy tievalaistusta ja riista-aitoja sekä taajamien kohdalla liittymien parantamista ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Valtatie 8 on osa suurten erikoiskuljetusten tieverkkoa ja rannikon teollisuuden ja elinkeinoelämän tärkeä kuljetusreitti ja siksi parannustoimet hyödyttävät myös jo olemassa olevan elinkeinotoiminnan kuljetuksia. Valtatiellä 8 on jo nykyisin paljon varsinkin Raahesta lähteviä raskaita kuljetuksia. Erityisesti sillat tulee korjata ja vahventaa, sillä ne eivät kestä voimalan rakentamisen aiheuttamia lisäkuormituksia. Muutoinkin nämä sillat

ovat yli 50 vuoden ikäisiä ja edellyttämässä peruskunnostusta tulevina vuosina. Osa silloista on lisäksi jo nyt leveys- ja/tai painorajoitteisia. Hankkeen määräraharahatarve on 3 milj. euroa vuonna 2015, 14,5 milj. euroa vuonna 2016 ja 5 milj. euroa vuonna 2017.

Lisäksi Fennovoimalle budjetti sisältää erikseen 7,4 milj. euroa Fennovoiman tieyhteyteen: Hankkeessa rakennetaan noin 4,0 km pituinen tieyhteys ja kevyen liikenteen väylä valtatieltä 8 ydinvoimalaitosalueen rajalle. Hanke sisältää rakennettavan tien ja vt 8 liittymäjärjestelyt. Tieyhteyden arvioidut suunnittelukustannukset ovat 0,4 milj. euroa, josta valtio maksaa puolet ja rakentamiskustannukset 7,2 milj. euroa, jotka valtio maksaa kokonaisuudessaan arvonalisäveroineen. Hanke rakennetaan jälkirahoitusmallilla.

VT 4 TEN-pakettiin liittyen **Äänekosken biotuotetehtaan** liikenneyhteydet saivat vuoden 2015 budjetissa 158 milj. euron valtuuden kaneetilla ”Rakentamistöitä ei aloiteta ennen kuin yhtiö on tehnyt päätöksen tehtaan rakentamisesta.” Summalla kunnostetaan sekä ratayhteyksiä etelään että VT 4 Äänekosken kohdalla. Budjetti ei erittele miten summa jakautuu ratojen ja VT 4:n kesken.

Alla olevassa taulukossa on verrattu näiden hankkeiden toteutumista vuoden 2012 liikennepoliittisessa selonteossa ja vuoden 2015 valtion budjetissa (TMAE 6.8.2014).

VT 22 INVESTOINTI BUDJETTIESITYS 2015 6.8.2014 vs LIIKENNEPOLIITTINEN SELONTEKO eräiden hankkeiden vertailua

1. Hallituskaudella 2012-2015 aloitettavia liikenneverkon kehittämishankkeita

<i>Hanke</i>	<i>Lp. Selonteko 2012</i>	<i>Budjettiesitys 2015 VM 6.8.14</i>	<i>Erotus</i>
Vt 3 Tampere-Vaasa (Laihian kohta)	20 M€	27 M€	+7 M€
Vt Mikkelin kohta	20 M€	27 M€	+7 M€
Vt Oulu-Kajaani	45 M€	15 M€	-30M€
Vt Rovaniemen kohta	25 M€	25 M€	0

2. Liikenneverkon kehittämissuunnitelma 2016 – 2022 suunnittelukohteita, joita nyt nostettu budjettiesitykseen

Savonlinnan syväväylän siirtäminen		52 M€	+52 M€
------------------------------------	--	-------	--------

Huom! LVM:n budjettiesityksen 2015 tiedotteessa 7.8. todetaan, että Savonlinnan syväväylän hanke kuuluu liikennepoliittisen selonteon vuosien 2016 – 2022 kehittämissuunnitelmaan. Siitä tätä hanketta ei kyllä löydy, ei myöskään 2008 selonteon kummastakaan hankekorista.

3. Muita lisäyksiä

Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie	63 M€ TA 2011	75,5 M€	+12,5 M€
-------------------------------------	---------------	---------	----------

4. Muita huomioita

- VT 8 Turku-Pori -hankkeelle myönnetty valtuus 102 milj. euroa tulee alittumaan 10 milj. eurolla. Hanketta laajennetaan ja jatketaan moottoritietä Nousiaisiin asti, säästöä ei siirretä muille hankkeille.
- Vuonna 2015 alkavaksi suunniteltu Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki -radan toiminnallisuuden parantaminen siirretään vuoteen 2016. Hankkeen budjetti Lp. selonteossa 90 M€, joka nyt vapautuu TA 2015:ssa muuhun käyttöön.