

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Valtion väyläverkon investointiohjelma ei vastaa pohjoisessa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyuden, tehokkuuden ja ilmastonmuutoksen osalta. Investointiohjelma ei kykene vastamaan toimintaympäristössä tapahtuneisiin muutoksiin. Venäjän hyökkäyssota on muuttanut Suomen geopoliittista asemaa ja pohjoisen painoarvo on kasvanut ratkaisevasti. Liikkumisen virtojen muutokset, sotilaallisen liikkumisen tarpeet sekä energiakriisi ja huoltovarmuuteen liittyvät tarpeet korostavat pohjoisen merkitystä. Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen logistinen asema on muuttunut kansainvälisesti ja suhteessa muuhun Eurooppaan.

Investointiohjelman mukainen liikennejärjestelmän kehittäminen ei takaa pohjoisen saavutettavuutta, ei vastaa elinkeinoelämän tai huoltovarmuuden tarpeita eikä tue kestävästä liikkumisesta ja ilmastotavoitteita. Pohjoisessa ja Pohjois-Pohjanmaalla on Suomen ja koko Euroopan vihreän siirtymän toteuttamiseksi välttämättömiä raaka-aineita ja osaamista niiden kestävässä hyödyntämisessä. Läntisten naapurimaiden tavoin myös Pohjois-Suomessa on vireillä poikkeuksellisen suuret investoinnit. Investointien ja viennin kasvua hidastavia pullonkauloja on purettava.

Elinvoimainen pohjoinen on muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa Suomelle elintärkeä alue. Meriyhteyksien häiriötilanteessa tai hybridivaikuttamisen tilanteissa pohjoisen väylät ovat Suomen portti länteen. Huoltovarmuuden näkökulmasta Norjan satamat ovat saavutettavissa Norjan ja Ruotsin maayhteyksien kautta. Huoltovarmuuden turvaaminen, teollisuuden kehitysnäkymien hyödyntäminen, sekä tavaroiden ja ihmisten liikkumisen edellyttämän hiilijalanjäljen pienentäminen on mahdollista parantamalla pääväylien kuntoa ja palvelutasoa. Etelä-pohjois-suuntaiset raide- ja maantieyhteydet sekä yhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat elinkeinoelämän, matkailun ja turvallisuuden kannalta entistä tärkeämmässä osassa liikennejärjestelmän kehittämistä. Itärajan sulkeutumisen myötä myös vt 5 kehittäminen pohjoisilta osuksiltaan ja sen kytkeytyminen läntisiin yhteyksiin nähdään tärkeänä. Eurooppalaista TEN-T ydinverkkokäytävää edustavat pääradan kaksoisraideosuus ja VT4 kehittäminen ovat kansallisen huoltovarmuuden ja pohjoisen kilpailukykyyn vahvistamisen pääinvestoinnit. EU:n liikennepoliittiset tavoitteet eivät toteudu esityksessä erityisesti Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Ohjelmaluonnoksen kokonaisinvestoinnit ovat täysin riittämättömät, pohjoisen Suomen osalta olemattomat. Korjausvelka kasvaa koko ajan tie- ja raideliikenneverkostossa ja se alentaa pohjoisen Suomen saavutettavuutta ja nostaa kuljetus- ja tuotantokustannuksia ja alentaa merkittävästi Suomen kilpailukykyä sekä kansallista huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta.

Pohjois-Pohjanmaa ja muu pohjoinen Suomi on jätetty investointiohjelmassa pääsääntöisesti huomiotta. TEN-T -ydinverkkoon kuuluvan Pääradan sekä valtatie 4 kehittäminen ei näy ohjelmassa millään tavalla. Valtatie 4 täyttää vain 40% matkalta TEN-T -tavoitetason, jonka toteuttamiseen Suomi on sitoutunut. Tämän tavoitetason saavuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja väylän pohjoisille osuksille. Suomen pääradan ja valtatie 4:n puuttuminen Pohjois-Suomen osalta investointiohjelmasta ei tue tehtyä TEN-T ydinverkkokäytäväpäätöstä eikä myös Liikenne12 -suunnitelmaan kirjattua tavoitetta EU:n CEF2 -rahoituksen täysimääräisestä hyödyntämisestä. Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää osana Bothnia Corridoria. Nelostien merkitys Suomen kansantaloudelle on erityisen suuri. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T ydinverkon omalta osaltaan asetuksen mukaiseen kuntoon vuoteen 2030 mennessä ja budjettirahoitus ei tule riittämään vaateiden täyttämiseen.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat julkistaneet lokakuussa 2023 Destian ja Correct Consultingin laatiman selvityksen siitä, kuinka nykyinen tie- ja rataverkko vastaa yritysten tarpeisiin eri maakunnissa. Selvityksen

mukaan Pohjois-Pohjanmaa on maakunnittain kymmenestä eri toimialan kuljetussuoritteesta viidessä kolmen suurimman kuljetussuoritteen maakunta. Kuljetussuoritteeltaan Uusimaa, Keski-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa ovatkin kuljetussuoritteen osalta elinkeinoelämän kuljetusten osalta suurimpina maakuntina. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaalle sijoittuu koko Suomen päätiekilometreistä 12 %, mikä on toiseksi eniten Lapin jälkeen. Myös tulevat teollisuusinvestoinnit keskittyvät myös tämän selvityksen mukaan Suomessa Pohjanmaalle ja Pohjois-Pohjanmaalle. Näistä perusteista huolimatta Pohjois-Pohjanmaalle oltaisiin investoimassa suhteellisesti vähiten. Investointiohjelman arviointikriteerit tulee kauttaaltaan uudistaa ja Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toteuta tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeita.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on korostanut merkittävästi Pohjoisen roolia paitsi Suomen, myös läntisen Euroopan turvallisuuden ja huoltovarmuuden takaajana. Suomen liittyminen Natoon luo uusia tarpeita tie- ja rataverkon kaksoiskäyttöisyydelle. Tämä näkökulma puuttuu investointiohjelmassa Pohjois-Pohjanmaan osalta.

Investointiohjelmassa raideliikenteen ja päätieverkon kehittäminen painottuu vain Etelä-Suomeen, mikä vaikeuttaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kehittymistä ja investointien vaatiman raideliikenteen ja päätieverkoston parantamista. Investointiohjelmaan tulee sisällyttää Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan kehittäminen sekä pääradan pohjoisten osuuksien kehittäminen. Oulun asemakeskus on koko Pohjois-Suomen tärkein ja matkustajamäärältään suurin terminaali. Investointiohjelmaan tulee sisällyttää TEN-T -ydinverkon pohjoisten osuuksien kehittämiskohteita, kuten lin ohitustie sekä valtatie 4 kehittäminen väleillä Pyhäjärvi-Pulkmila ja Pulkmila-Haurunkylä-Haaransilta. Investointiohjelmassa on huomioitava satamien saavutettavuus sekä rannikon valtaväylän, valtatie 8 pullonkaulojen poistaminen.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Liikenne 12 -suunnitelman yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelmasta löydy. Investointiohjelmasta puuttuu strateginen pitkä aikajänne logiikka ja tulevaisuuskuva, ohjelma hahmottuu pistemäisten, suunnitteluvalmiuden omaavien kohteiden kehittämisenä. Hankkeiden priorisoinnissa tulee painottaa koko Suomen väyläverkon ja liikennejärjestelmän strategista kehittämistä, ei pelkästään yksittäisten hankkeiden tehokkuuslukua painottaen henkilöliikenteen suoritteita.

Investointiohjelman sisältö ja esitetyt investoinnit eivät toteuta tasapuolisesti esitettyjä tavoitteita ja strategisia lähtökohtia. Ohjelma ei vastaa asetettuihin tavoitteisiin Pohjois-Pohjanmaan eikä Pohjois-Suomen osalta. Ohjelman vaikutusten arviointia lähestytään hyvin hankelähtöisesti, jolloin kansallisen liikennejärjestelmätason tarkastelu jää uupumaan. Ohjelman perustelut eivät ole tasapuoliset eivätkä selkeät Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Liikenne12 -suunnitelman tavoitteet edellyttävät TEN-T politiikan nostamista kansallisen liikennejärjestelmän käytännön kehittämisen keskeiseksi ohjenuoraksi myös investointiohjelmassa. Komission tahtotila, EU:n liikennepoliittiset tavoitteet ja TEN-T 2030 -standardit, jotka Suomen eduskunta on hyväksynyt, eivät toteudu Pohjois-Suomen osalta lausuttavana olevassa investointiohjelmassa. TEN-T-ydinverkkokäytävillä tulisikin jatkossa osoittaa oma kehittämismomentti.

Suuri haaste on myös EU:n CEF2-rahoituskauteen 2021–2027 liittyvien kansallisten suunnittelu-, rakentamis- ja rahoitusvalmiuksien oleellisessa parantamisessa. Tavoitteiden ja strategisten linjausten painotukset investointiohjelmaan valittujen hankkeiden valinnassa eivät käy ilmi luonnoksesta.

Kansallinen kokonaisturvallisuus ja huoltovarmuus sekä Pohjois-Suomen mittavat teolliset ja luonnonvaroihin liittyvät investoinnit eivät näyttäytyä vaikutusarvioinnissa tarvittavalla painoarvolla.

Vaikutusten arviointi ei näyttäyty tältä osin tasapuoliselta eikä selkeältä, kun Pohjois-Suomen investointeja verrataan Etelä-Suomen investointeihin vaikutustenarvioinnin perusteella. Pohjoisen merkitys koko Suomelle on strategisesti kriittinen, pohjoisessa on merkittävä investointipotentiali ja isoja teollisuusinvestointeja on käynnissä sekä suunnitteilla.

Elinkeinoelämän tarpeet ja investointinäköymät ovat merkittävät Pohjois-Pohjanmaalla ja tähän verrattuna väyläverkon investointiohjelman pienin asukaskohtainen panostus ja 30 miljoonan euron panostus kahdeksalle vuodelle eivät tue Liikenne12 -suunnitelman tavoitteita ja arviointikriteerit eivät ole oikeudenmukaisia Pohjois-Suomen osalta.

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta ei ole perusteltua jättää pääradan ja valtateiden pohjoisen osuuksien kehittämistä tai Oulun asemakeskusta Pohjois-Suomessa huomioimatta väyläverkon investointiohjelmasta.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Hankkeiden arviointikriteereitä tulee uudistaa oikeudenmukaisemmiksi ja Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita vastaavaksi. Lisäksi suunnittelujärjestelmä ei toimia tarvittavalla tavalla eikä kykene tuottamaan strategista näkemystä muuttuneen toimintaympäristön tarpeisiin.

Ohjelma on puutteellinen Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeiden sekä kansallisen huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Liikenne 12 -suunnitelman talousraamissa esitetty rahoitustaso on lähtökohtaisesti riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle. Investointisuunnitelmassa ei voida näin ollen saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Hallitusohjelma tunnistaa pohjoisen muuttuneen painoarvon mm. Pohjoisen ohjelman laatimisen ja toteuttamisen kautta. Myös investointiohjelmaa on muutettava valtakunnallisten tavoitteiden mukaisiksi ja muuttunut toimintaympäristö huomiovaksi.

Ratahankkeiden kehittäminen painottuu ohjelmassa totaalisesti Etelä-Suomeen. Pohjois-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan pääradan kehittäminen Pohjois-Suomessa tulee nostaa kaikkein korkeimmalle prioriteetille. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta ei ole perusteita jättää Liminka-Oulu kaksoisraidetta eikä Oulun asemakeskusta huomiomatta valtion väyläverkon investointiohjelmassa. Investointiohjelmassa tulee myös varmistaa rataverkon ja logistiikkaketjujen parempi kytkeytyminen Ruotsin rataverkkoon.

Pääradan Helsinki-Tampere välin investoinnit tulisi jaksottaa ja vaiheistaa pitemmälle aikavälille ja syntyvällä liikkumavaralla osoittaa rahoitusta pääradan pohjoisen osan kehittämiseksi ja Oulun henkilöratapihan kehittämiseen. Investointiohjelmassa on huomioitava myös henkilöjunaliikenteen mahdollistaminen sekä tavaraliikenteen kuljetusketjujen sujuvoittaminen Suomen ja Ruotsin välillä.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Maakunnat tulee ottaa varhaisemmin ja tiiviimmin mukaan prosessiin sekä tuottamaan tietoa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä turvallisuuden ja huoltovarmuuden tarpeista tilannekuvan päivittämiseen. Vuorovaikutusta maakuntien kanssa tulee lisätä huomattavasti nykyisestä, koska toimintaympäristö on olennaisesti muuttunut. Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että maakuntien

liitot pääsevät osallisiksi myös liikennehankkeiden suunnittelun priorisointiin lausumalla keskitetyn suunnitteluohjelman sisällöstä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä Traficom ja Väyläviraston aktiivista osallistumista maakunnallisiin ja mm. Pohjois-Suomi-tason liikennejärjestelmätyöryhmiin. Maakuntaliitto pystyy näin antamaan tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (Investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva).

Liikennejärjestelmäryhmissä tapahtuva vuorovaikutus ei ole kuitenkaan riittävää. Maantieverkolla ELY-keskukset hoitavat alueellisia tarpeita yhteistyössä Väylän kanssa ja vastaavaa toimintatapa pitää saada myös rautatieverkoston kehittämiseen. Vuoropuhelua valtion liikennehallinnon ja maakuntaliittojen välillä tulee oleellisesti lisätä, koska maakuntaliitot ovat aluekehittämisestä ja alueiden käytöstä vastaavia tahoja sekä välittävät alueensa kuntien liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita ja kehittämistarpeita. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Pohjois-Pohjanmaan liitto esittää, että tulevaisuudessa järjestetään vuosittain liikennejärjestelmäkeskustelut ministeriön ja maakuntien kesken ALKE-keskustelun tapaan.

Tällä hetkellä vaikuttavimmat hankkeet koko Suomen osalta eivät toteudu, joten suunnittelujärjestelmän kriteerit on uudistettava. Arviointikriteerit on myös muutettava niin että ne vastaavat muuttuneen toimintaympäristön tarpeisiin.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Pohjois-Suomen kiireelliset investointitarpeet

Pohjois-Suomessa on TEN-T ydinverkolla (valtatie 4, lin ohikulku ja päärata, Liminka-Oulu kaksoisraide) huomattavat ja kiireelliset investointitarpeet. Muilla merkittävillä tieyhteyksillä ja radoilla, joista osa lukeutuu kriteerien täyttymisestä huolimatta päivitystä vaativan pääväyläverkon ulkopuolella, on lähes 200 miljoonan euron kiireelliset investointitarpeet (vt 8 Liminka, Vt27 Ylivieskan ylikulkusilta, vt20 Jääli-Korvenkylä, vt22 Oulu-Kajaani-Vartius ja Oulun lentokentäntie). Lisäksi tiedossa on merkittäviä pidemmän aikavälin peruskorjaus ja kehittämistarpeita Oulun ja Tornion välisellä rataosuudella ja suunnittelu- sekä toteutustarpeita valtatiellä 4.

Lisätään ja keskitetään valtakunnallista suunnittelua TEN-T ydinverkolle välille Helsinki-Oulu-Tornio ja priorisoidaan tämän yhteysvälin rata- ja maantieverkon hankkeet tuleviin investointiohjelmiin.

Investointiohjelmaan on sisällytettävä vähintään seuraavat kärkihankkeet:

1. Oulu-Liminka-Ylivieska-kaksoisraide ml. Oulun asemakeskuksen ja ratapihan kehittäminen
2. VT 4:n kehittäminen: Jyväskylä-Oulu yhteysväli ja Oulu-Kemi II vaihe

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Mihin on unohtunut koko Suomen väyläverkon kehittäminen pohjoisen strategisen merkityksen kasvettua?

Pohjois-Pohjanmaan liitto esittää pettymyksensä Väyläviraston esitykseen, joka jättää täysin huomioimatta koko pohjoisen Suomen asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet sekä koko Suomen kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden totaalisesti muuttuneessa toimintaympäristössä. Pohjois-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan investointiohjelmassa tulee huomioida pohjoisten yhteyksien elintärkeä rooli huoltovarmuudessa ja turvallisuudessa, kansainvälinen liikennepoliittikka, Euroopan unionin tukipotentiaali ja erityisesti pohjoisen Suomen mahdollisuudet asukkaiden turvattuihin elinoloihin ja suurhankkeiden käynnistymiseen. Lisäksi EU:n liikennepoliittikka ja TEN-T-päätökset sekä kansallisen huoltovarmuuden turvaaminen edellyttävät välittömiä investointeja Pohjois-Pohjanmaalle ja Pohjois-Suomeen.

Pohjois-Pohjanmaan liitto huomauttaa lisäksi, ettei Väyläviraston investointiohjelma toteuta Unionin liikennepoliittisia tavoitteita Pohjois-Suomen osalta. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että Suomen 12-vuotinen suunnitelma ja väylärahoitus tulee nähdä saumattomana osana TEN-T verkkojen kehittämistä.

TEN-T-linjaukset tulee nostaa kansallisen liikennejärjestelmän investointiohjelman keskeiseksi ohjenuoraksi. Tämä tarkoittaa huomattavasti nykyistä suurempia ja oikein kohdennettuja panostuksia Pohjois-Suomen väyläverkon kehittämiseen. Väyläverkon kehittämistä ei saa ohjata siltarumpupoliittikka, jolla kehitetään ainoastaan niin sanotun kasvukolmion jo nykyisellään erittäin toimivaa väyläverkkoa ja heikennetään Suomen kilpailukykyä.

Pohjois-Suomessa on meneillään ja vireillä merkittäviä elinkeinoelämän investointeja ja tämän tulee näkyä painokkaammin väyläverkon investointiohjelmassa. Pohjoisen valtaviin, kansainvälisiin investointeihin tulee tarttua. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että energiatalouteen liittyvä voimakas murros edellyttää välittömiä investointeja väyläinfraan Pohjois-Pohjanmaalla ja koko Pohjois-Suomessa.

Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa pohjoisen väylien suunnitteluvalmiuden kehittämistä ja esittää, että maakuntien liitot osallistuvat jatkossa Väyläviraston suunnitteluohjelman laadintaprosessiin. Maakuntaliitot tuovat kokonaisuuteen myös maankäytön suunnittelun näkökulmaa.

Muut huomiot

Merkittävimpien väylien kehittäminen on tärkeää. Tämän ohella Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä yritysten ja ihmisten sujuvan arjen kannalta on äärimäisen tärkeää ylläpitää myös toimivaa alemmitasoisista tieverkkoa. Erityisesti tieverkoston liikennöitävyys on viime vuosina huolestuttavasti rapautunut. Perustienpitoon tulee varata riittävästi resursseja. Tämä on mitä suurimmassa määrin myös huoltovarmuuskysymys.

Vesiväylähankkeiden osalta Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää Raahen väylän syventämistä sekä Oulun väylän sisemmän osan leventämistä tärkeinä hankkeina sekä Kalajoen sataman kasvaneiden volyyymien huomioimista sekä yhteyksien kehittämistä satamiin.

Kotimaisen ja hajautetusti tuotetun bioenergian ja puunsaannin turvaaminen edellyttävät vähäliikenteiseen tieverkon ylläpitoa. Myös maatalouden toimivuus ja kotimaisen ruuan tuotanto nojautuu vahvasti tieverkkoon. Haasteita aiheuttavat Pohjois-Pohjanmaalle suunnitellut merkittävät metsä- ja energiasektorin investoinnit, joiden seurauksena raskaiden kuljetusten määrä myös alemmalla tieverkolla tulee lisääntymään. Kunnossa oleva tiestö on huoltovarmuustekijä.