

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä- suunnitelma

Rakenne ja painotukset

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Sisältö

Esipuhe	xx
1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tausta ja tavoite ...	xx
• Liikennejärjestelmätyö Pohjois-Pohjanmaalla	
• Edistäminen Liikenne 12-suunnitelman kautta	
• Vuorovaikutus	
2. Muuttuva toimintaympäristö ja tulevaisuuden näkymät	
• Alue ja väestörakenne	
• Elinkeinorakenne ja investoinnit	
• Digitalisaatio	
• Kestävä kehitys ja ilmastonmuutos	
• Kansainvälisyys ja maailmanpolitiikka	
3. Liikennejärjestelmän ja liikkumisen nykytila	
• Osa eurooppalaista liikennejärjestelmää	
• Eurooppalaiset liikennekäytävät	
• Liikenneinfra	
• Kestävä liikkuminen	
• Liikenneturvallisuus	
4. Visio ja kehittämistavoitteet	
5. Kärkitoimenpiteet	
6. Vaikuttavuuden arviointi	
7. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutus ja seurantamalli	
8. Alueellisten erityispiirteiden huomiointi liikenne 12 -suunnitelmassa	

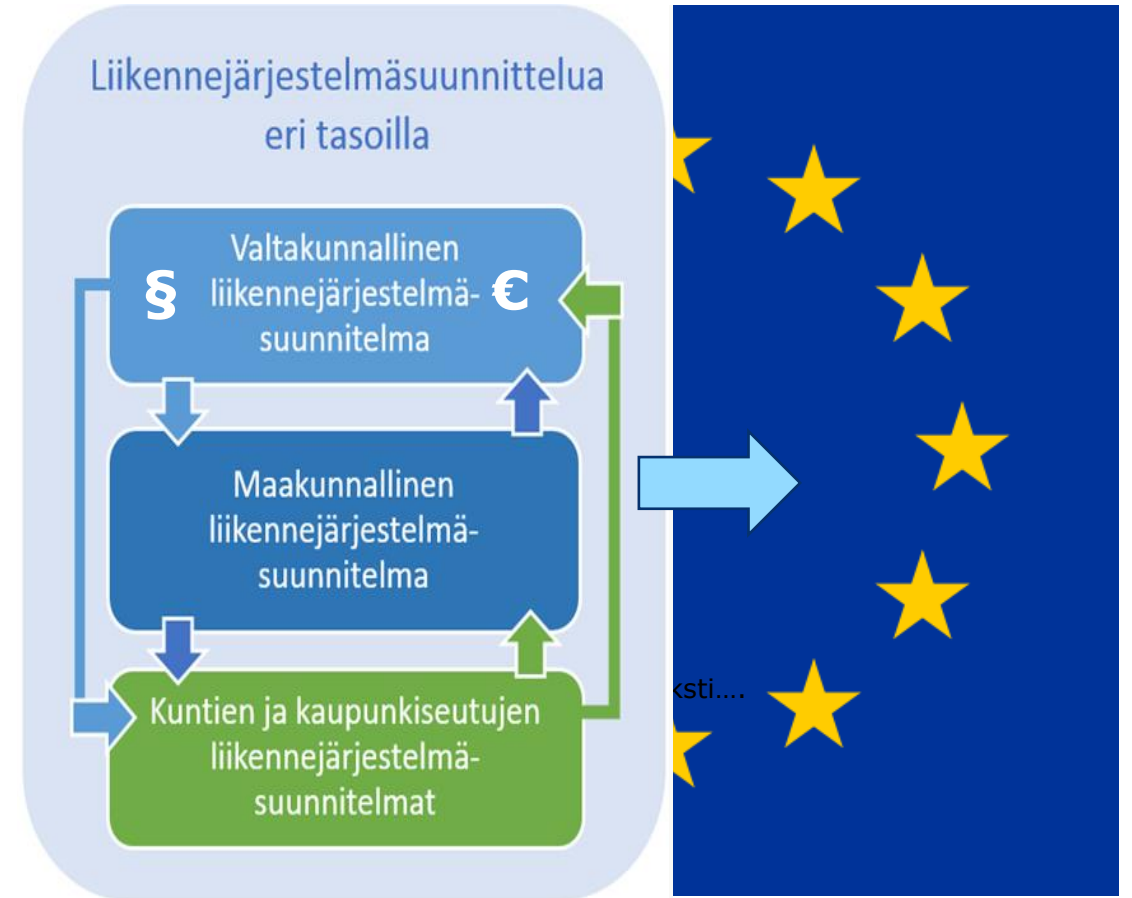
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITTELUN TAUSTA JA TAVOITE

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tausta on toiminallisen alueen (kaupunkiseutu) liikenteen ja maankäytön tarpeiden yhteensovittamisessa ja ensimmäiset suunnitelmat laadittiinkin jo 1980-luvun lopulta lähtien. Myöhemmin - 2010-luvun alkupuolelta lähtien - suunnittelua laajennettiin maakuntatasolle, jotta keskustaupunkien välittömän työssäkäyntialueen ulkopuolelle jäivät seudut ja kunnat saatiin kytkettyä mukaan valtion liikennehallinnon suuntaan käytävään vuoropuheluun ja edunvalvontaan. Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin 2021, ja valtakunnallisen suunnitelman päivitys tapahtuu neljän vuoden välein.

Nykyinen suunnittelukäytäntö perustuu eri suunnittelutasojen hierarkkiseen rakenteeseen. Valtakunnantasolla määritetään ylätason kehittämistavoitteet sekä kehittämiset painopisteet ja reunaehdot eri hallinnonalojen, tarpeiden ja valtion talouden resurssien yhteensovittamisen kautta. Valtakunnallisia lähtökohtia ovat mm. liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa esitetyt tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnittelulle ja kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa liikenteelle asetetut ilmastotavoitteet. Nämä tavoitteet ja reunaehdot ohjaavat alemman tason strategista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (maakunnallinen ja kaupunkiseutu-taso) on alueen toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle tärkeää matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Alueelliset suunnitelmat toisaalta välittävät tietoa alueellista erityispiirteistä ja kehittämistarpeista valtakunnantasolle, ja toisaalta pyrkivät ohjaamaan yksittäisten kuntien omaan päätöksentekoon tukeutuvaa kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmilla on nykyisin myös keskeinen rooli haettaessa erilaisia EU-rahoituksia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Näistä merkittävin on TEN-T (Trans-European Network – Transport) liikenneverkkoihin liittyvä CEF-rahoitusinstrumentti (Connecting Europe Facility).



Edistäminen Liikenne 12-suunnitelman kautta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005), jossa säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta ja suunnitelman sisällöstä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 ja suunnitelmaa koskevat tavoitteet sekä 12-vuotinen toimenpideohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen vaikutukset.

Päivitettävän olevan Liikennesuunnitelman tavoitteet priorisointijärjestyksessä ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Lisäksi tarkasteltavia teemoja ovat saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi.

Suunnitelman rahoitusohjelma määritetään Julkisen talouden ohjelman perusteella neljäksi vuodeksi kerrallaan. Neljän vuoden sidotun rahoituksen jälkeisen ajan rahoituksen kehittymistä arvioidaan ennakoituun pitkän aikavälin talouskehitykseen pohjautuen.

Päivitettävänä olevan Liikenne 12 -suunnitelman keskeinen kansainvälisyyttä koskeva linjaus on läntisten yhteyksien korostuminen ja etelä-pohjoissuuntaisten maaliikenneyhteyksien korostuminen mm. huoltovarmuuskulman kautta. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja NATO-yhteistyö Pohjoismaisella tasolla ovat muuttaneet painopistettä aiemmasta länsi-itäsuuntaisia yhteyksiä korostaneesta politiikasta.



Edistäminen Liikenne 12-suunnitelman kautta

Maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu alueen tahtotila liikennejärjestelmän kehittämisestä sekä valtion väyliin kohdistuvista tarpeista että alueen omaan päätöksentekoon perustuvista tarpeista.

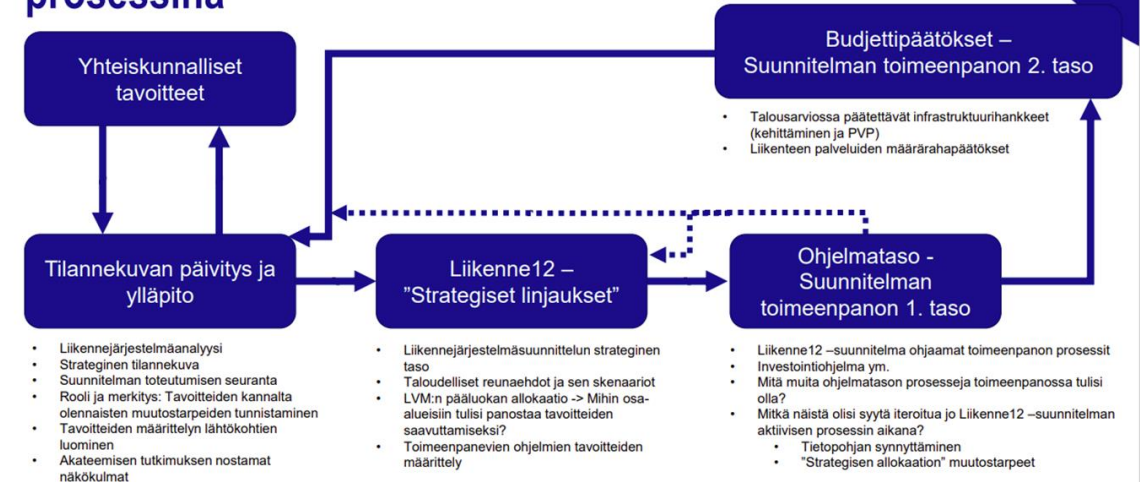
Valtion väyliin kohdistuvia toimenpidetarpeita arvioidaan ja edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) avulla. Maakunnallisen suunnitelman tehtävänä on varmistaa että valtakunnallisessa suunnittelussa tunnistetaan maakuntatason tarpeet. Tämä edellyttää maakunnallisen suunnitelman aktiivista viestintää ja edunvalvontaa Liikenne 12 -suunnitelman suuntaan.

Liikenne 12 -suunnitelma on jatkuva neljän vuoden välein päivittyvä suunnitelma-prosessi, jossa keskeisiä toteutuksen työkaluja ovat liikennejärjestelmän strateginen tilannekuva sekä Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmat, jotka ylläpitävät liikennejärjestelmän ja väylähankkeiden tietopohjaa. Varsinaisen toteutuspäätökset tehdään budjettikäsittelyn yhteydessä ja mahdollistavat poliittisen vaikuttamisen.

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyön tehtävänä on laadittuun maakunnalliseen suunnitelmaan pohjatuun varmistaa että maakunnan liikennejärjestelmään kohdistuvat tarpeet välittyvät jatkuvasti ylläpidettävään strategiseen tilannekuvaan ja Väyläviraston vuosittain päivitettäviin suunnittelu- ja investointiohjelmiin.

Tämän lisäksi alueen toimijat pyrkivät käymään säännöllistä vuoropuhelua poliittisella tasolla, jotta budjettivalmistelun yhteydessä olisi riittävä tietopohja alueen tarpeista sekä eri toimenpiteiden toteutusvalmiudesta. Poliittisen vaikuttamisen tarve on viime aikoina korostunut erityisesti, kun teollisuuden ja elinkeinoelämän investointihankkeisiin liittyvät tarpeet saattavat nousta esille nopeastikin ja ilman pitkää ennakkovalmistelua.

Liikenne12 jatkuvana strategisen suunnittelun prosessina



MUUTTUVA TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Elinkeinoelämä	Väestö- ja yhdyskuntarakenne	Digitalisaatio	Ilmastonmuutos	Kansainvälisyys ja maailmanpolitiikka
<p>Vihreään siirtymään liittyvät investoinnit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akku- kaivosteollisuus • Tuuli- ja aurinkoenergia • Vedyn tuotanto, siirto ja varastointi <p>Biotalous</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metsäteollisuuden suuret saha- ja tehdasinvestoinnit 	<p>Väestörakenne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Väestö ikääntyy • Syntyvyys laskee ja väestönkasvu hidastuu • Työvoiman saatavuus <p>Yhdyskuntarakenne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kaupungistuminen jatkuu, mutta hitaammin • Maaseudun väestö vähenee ja vanhenee • Kaupunkirakenteen hajautuminen jatkuu 	<p>Liikennesektorin digitalisaatio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uudet liikenteen palvelut • Älyliikenne • Liikenteen automaatio? <p>Palveluiden digitalisaatio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkkokaupan kasvun vaikutus asiointiliikenteeseen ja kuljetusketjuihin 	<p>Ilmastonmuutoksen hillitseminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen päästöjen hillitseminen • Kestävä liikkuminen • Liikenteen uudet käyttövoimat, niihin liittyvä infra <p>Ilmastonmuutokseen sopeutuminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sään ääri-ilmiöt ja niiden vaikutus tieverkon kuntoon ja kunnostustarpeeseen • Kelirikkoajan pidentyminen ja sen vaikutus alemman tieverkon kuljetuksiin. 	<p>Maailemanpoliittinen tilanne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän tilanne • NATO-jäsenyys • Huoltovarmuus <p>Kansainväliset yhteydet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yhteydet Ruotsiin ja Norjaan korostuvat • Yhteydet Venäjälle pienemmässä roolissa • Satamat, lentoliikenne • Perämerenkaaren merkitys kasvaa

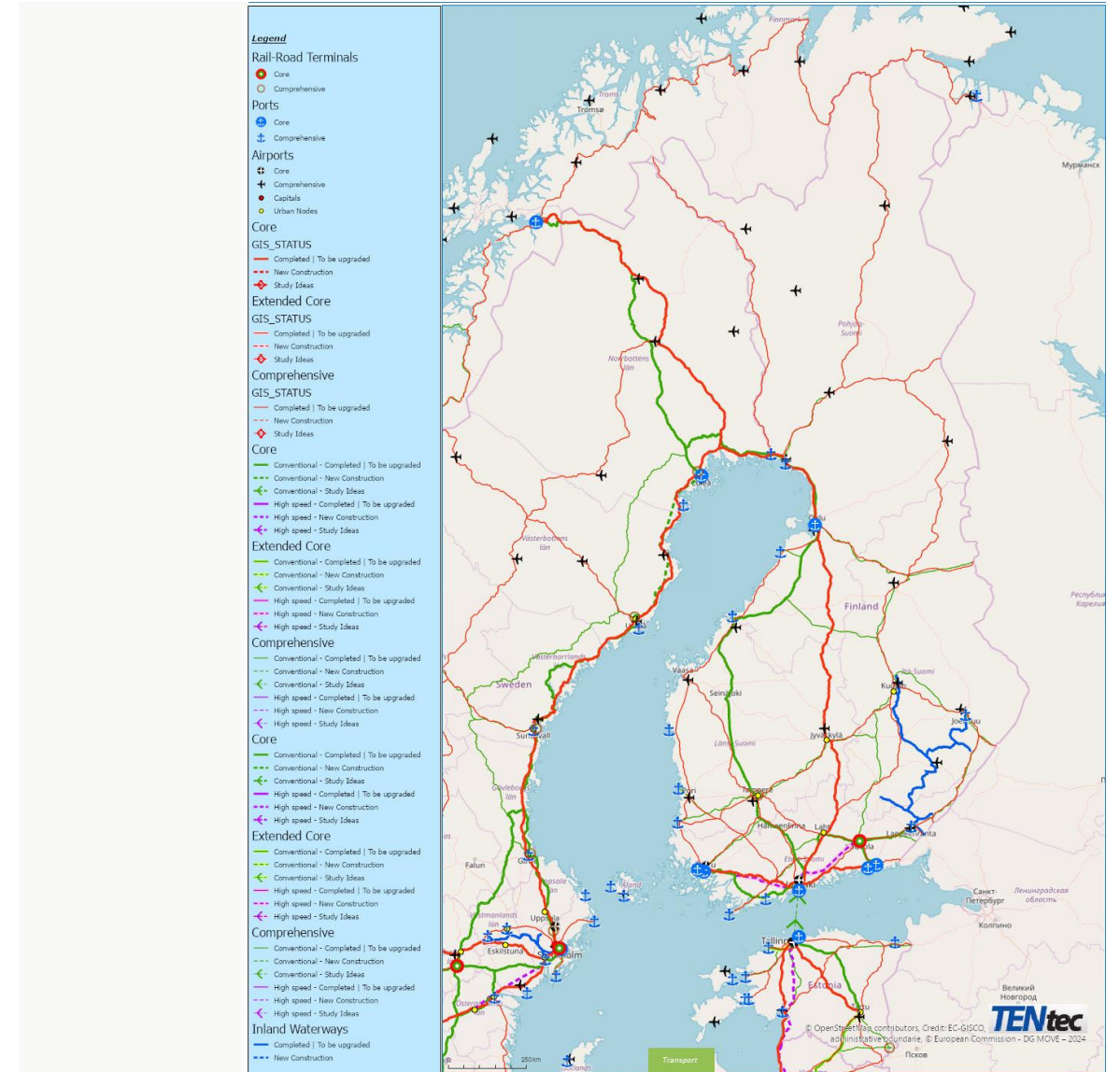
Osa eurooppalaista liikennejärjestelmää

Euroopan unionin yhdessä jäsenvaltioiden kanssa määrittämä TEN-T politiikka pyrkii rakentamaan yhtenäisen, tehokkaan ja monimuotoisen liikenneinfrastruktuurin unionin alueelle, sisältäen rautatiet, sisävesiväylät, merireitit ja tiet yhdistäen kaupunkikeskukset ja logistiset solmukohtat.

Tavoitteena on parantaa rajat ylittävän ja jäsenmaiden sisäisen liikenteen sujuvuutta, lisätä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta ja tukea talouskasvua. Infrastruktuuri tähtää myös liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseen ja verkon kestävyuden parantamiseen. Venäjän Ukrainaan käynnistämän hyökkäyssodan myötä Military Mobility –teema on korostunut liikenneverkkojen kehittämisessä.

Vuonna 2024 päivitetty TEN-T-asetus määrittelee liikenneverkon ja vaatimukset sen laadulle. Verkko koostuu kolmesta osasta: ydinverkosta, joka yhdistää solmukohtia ja on määrä saada valmiiksi vuoteen 2030 mennessä, laajennetusta ydinverkosta valmistuen vuoteen 2040 ja koko alueen kattavasta verkosta vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi asetus edellyttää suurten lentoasemien yhdistämistä rautatieverkostoon, rahtiterminaalien laajentamista, kaupunkiliikenteen kestävien suunnitelmien kehittämistä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämistä.

Verkon infrastruktuurivaatimukset keskittyvät tehokkuuteen ja luotettavuuteen EU:n laajuisesti, edistäen talouskehitystä ja kestävää liikennettä. Tavoitteena on tukea päästöjen pienentämistä ja varautumista ilmastonmuutokseen. Vaatimukset kattavat mm. rautatieliikenteen nopeuden, jossa ydinverkon junien on kyettävä kulkemaan vähintään 160 km/h vuoteen 2040 mennessä, sekä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönoton, mikä lisää turvallisuutta ja tehokkuutta.



Eurooppalaiset liikennekäytävät

North Sea – Baltic liikennekäytävä

Valtatie 4 ja päärata kytkevät Pohjois-Pohjanmaan ja Oulun seudun osaksi Pohjanmeri – Baltian käytävä ulottuu Pohjanmeren satamista Belgiassa, Alankomaissa ja Saksassa Puolaan ja jatkaa pohjoiseen Liettuan, Latvian ja Viron kautta Helsinkiin ja Ouluun Suomessa sekä Luleåhun Ruotsissa. Etelään käytävä ulottuu Berliinistä ja Varsovasta Lublinin kautta Kiovaan ja Magdeburgista Leipzigin kautta Katowiceen ja Lvivin kautta Kiovaan ja Mariupoliin Ukrainassa. Se sisältää rautatiet, tiet, lentokentät, satamat, RRT:t, sisävesireitit ja yhteydet Euroopan merelliseen tilaan. Käytävän suurin projekti on Rail Baltica, eurooppalainen standardiraidelevyden rautatielinja, joka yhdistää Viron, Latvian ja Liettuan Puolaan ja loput EU:sta. Pohjanmeri-Baltian käytävä koostuu lähes 12 900 km rautateistä, 8 600 km teistä ja 2 800 km sisävesireiteistä.

Scanmed-liikennekäytävä

Oulun seutu kytkeytyy (maantie ja rata) pohjoissuunnassa osaksi Eurooppalaista ScanMed –liikennekäytävää. Käytävä edustaa keskeistä pohjois-etelä-akselia Euroopan taloudelle ja ulottuu Pohjois-Suomesta, -Ruotsista ja -Norjasta Tanskan, Saksan ja Itävallan kautta Etelä-Italian Välimeren rannikolle ja edelleen meritse Maltaan. Se käsittää rautatie- ja tieosuuksia sekä meriyhteyksiä. Käytävä muodostaa rungon Perämerenkaaren alueen liikennejärjestelmälle ja ulottuu myös Norjan puolelle Narvikiin. Se edustaa keskeistä akselia Euroopan taloudelle, ylittäen lähes koko mantereen pohjoisesta etelään.



VISIO JA KEHITTÄMISTAVOITTEET

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja toimintalinjat on päivitetty ottaen lähtökohdaksi edellisen suunnitelman tavoitteet ja toimintalinjat. Niitä on muokattu ottaen huomioon erityisesti seuraavat näkökulmat:

- Toimintaympäristön muuttuminen
- Valtakunnallisen liikennepolitiikan linjaukset (Liikenne 12-suunnitelman päivitys)
- Alueellisen vuoropuhelun palaute

Tavoitteet kertovat miten visiota kohti mennään. Ne ottavat huomioon maakunnan erityispiirteet ja kytkeytyvät myös valtakunnantason tavoitteisiin. Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää pitkäjänteisyyttä ja jatkuvuutta koska varsinkin isojen kehittämishankkeiden toteutuminen vaatii useiden vuosien jatkuvaa ja systemaattista edistämistä. Tämän vuoksi tavoitteita on muokattu vain keskeisimpien muutosten huomioimiseksi.

Toimintalinjat tarkentavat tavoitteita, ja ohjaavat toimenpiteiden valinnassa. Toimintalinjat muodostavat myös yleisemmän tason ohjeistuksen alueen kaupunkien ja kuntien omalle liikennejärjestelmän kehittämistyölle.

Kärkihankkeet ja toimenpiteet liittyvät havaittujen ongelmien lieventämiseen / poistamiseen tai olosuhteiden kehittämiseen. Toimenpiteen valitaan niiden vaikuttavuuden ja toteutusvalmiuden perusteella. Toimenpiteet käsittävät sekä liikenneväylien että liikennepalvelujen toteutusta ja edistämistä sekä toimintamallien, mm. yhteistyön parantamista.

