



16.9.2024

Pyhäjärven kaupunki
Ollintie 26
86800 PYHÄSALMI

Pohjois-Pohjanmaan liitto
kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi

Viite: Sähköposti 11.9.2024 / Kommenttipyyntö

Asia: Lausunto / Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäluonnos

Kaupunginhallitus näkee Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen olevan rakenteeltaan selkeä ja loogisesti etenevä.

Muuttuvan toimintaympäristön kuvauksessa on huomioitava, että viiteen kategoriaan jaetut teemat ovat sisällöltään hyvin laajoja ja näin ollen myös niiden vaikutusten kuvaaminen joudutaan tekemään varsin yleisellä tasolla. Esim. liikenteen digitalisointiossa on nähtävissä sekä nopeita että hitaampia kehityskulkuja.

Liikennejärjestelmän nykytila ja verkon asema eurooppalaisessa kehityksessä on kuvattu ansiokkaasti. Samoin pohjoisen Suomen suunta jatkossa vahvemmin osana läntisen Euroopan liikenneverkkoa. Nelostie E75 on osana TEN-T-verkkoa Suomen pohjois-eteläsuuntaisten maantiekuljetusten selkäranka jatkossakin.

Luonnoksessa painotetaan oikealla tavalla entistä enemmän huoltovarmuutta ja liikenneinfran ns. kaksoiskäyttönäkökulmaa. Luonnoksessa ehdotetut kärkitoimenpiteet ovat varsin onnistuneita. TEN-T-verkot ovat saaneet niiden tarvitseman huomion, ja lisäksi myös muita täydentäviä verkkojen osia on monipuolisesti nostettu kärkihankkeiden joukkoon. Kuitenkin on syytä harkita, tuleeko TEN-T-verkon osat nostaa siltikin vielä esille omana kategorianaan, jotta edunvalvonnan ja suunnitteluvaihtelun kehittämisen osalta tilanne olisi vieläkin selvempi. Nyt osa kärkihankkeista on aika yleisluontoisia, kun taas toiset ovat pistemäisiä investointihankkeita.

Nelostien (E75) osalta liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos antaa kuvan väylän kokonaisuuden ymmärtämisestä, mm. kokonaisläpäisyajan kehittämisen osalta. Mukana on useita kohteita, sekä toteutushankkeita että suunnitteluhankkeita.

Liikennejärjestelmätason vaikutusten arvioinnin osalta tulisi huoltovarmuutta ja kaksoiskäyttöä korostaa nyt luonnoksessa esitetystä.

Pyhäjärven kaupunginhallitus


Henrik Kiviniemi
kaupunginjohtaja


Sari Nissilä
talous- ja hallintojohtaja

Pohjois-Pohjanmaan liitto
Kirjaamo

Lausunto Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Keski-Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman raporttiluonnokseen.

Pohjois-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntia yhdistävät useat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa. Alueiden elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus sekä vihreän siirtymän investoinnit ovat kaikki länsirannikon maakuntien kehittämiseen keskeisesti vaikuttavia tekijöitä.

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että luonnoksessa otetaan hyvin esille valtakunnallisen Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitetty tavoitteet – toimiva, turvallinen ja kestävä – ja niitä peilataan tarkoituksen mukaisesti alueelliseen Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Myös yhteisesti neljän pohjoisen maakunnan kanssa hyväksytyyn Pohjoisen liikennestrategian 2036 asioita on painotettu muun muassa sotilaallisen liikkumisen ja huoltovarmuuden osalta.

Keski-Pohjanmaan liitto näkee, että Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan ylimaakunnallisia yhteisiä liikennehankkeita on nostettu raporttiluonnoksessa hyvin esille. Tieliikenteessä runkoverkkoon kuuluva valtatie 8:n kehittäminen sekä pääradan palvelutason nosto ja välityskyvyn parantaminen Tampere–Oulu-välillä ovat keskeisiä ylimaakunnallisia tavoitteita saavutettavuuden parantamiseksi. Keski-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että lähijunaliikenteen suunnittelu on raporttiluonnoksessa nostettu kärkitoimenpidelistaan, mikä toteutuessaan parantaa koko liikennekäytävän alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.

Keski-Pohjanmaan liitolla ei ole muuta lausuttavaa Pohjois-Pohjanmaan päivitetystä liikennejärjestelmäsuunnitelman raporttiluonnoksesta.

Keski-Pohjanmaan liitto



Jyrki Kaiponen
maakuntajohtaja



Mikko Tauriainen
liikennejärjestelmäsuunnittelija

ASIA: Kommentteja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät pitävät tehtyä luonnosta pääosin hyvänä ja kattavana. Kärkihankkeet on hyvin valittu. Kärkihankkeiden määrä on toki aina tarkistettava kriittisesti, mutta hyvät perusteet oli nyt kaikilla luonnokseen valituilla.

Edunvalvonnan ja vaikuttamisen näkökulmasta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voisi painottaa tieliikenteen osalta kuljetusmäärien lisäksi kuljetettavia tonneja. Tässä kohtaa on mahdollista hyödyntää kohtuu tuoretta Teiden ja ratojen palvelukykyanalyysiä, jonka on lausunnon liitteenä 1. Pohjois-Pohjanmaan selvityksessä olleen maakuntakortin mukaan erityisesti teiden kunto on iso riski maakunnassamme, rataosuuksien osalta Ylivieska-Tornio välillä on välityskykyongelmia, joita voidaan ratkoa mm. kaksoisradan edistymisellä ko. alueella.

Pohjois-Pohjanmaa on kuljetussuoritteissa eli tonnakilometreissä lähes kaikilla toimialoilla tonnimäärissä kärkisijoilla, tämän pitäisi näkyä myös sekä tieverkon että rataverkon perusparannuksissa, kunnostuksissa ja kehittämisessä.

Tie- ja rataverkon palvelukyky POHJOIS-POHJANMAA

3420 km pääteitä **508 km** rataa

Maakunnan elinkeinoelämän profiili

- Elektronikan valmistus, metallien jalostus, sahateollisuus, kaivostoiminta

Toimialojen kuljetukset

- Tiekuljetuksissa suurimpia toimialoja ovat metsä, rakentaminen ja metalli
- Rautatiekuljetuksissa metalli- ja metsäteollisuuden kuljetuksia

Suunnitellut vihreät investoinnit

- 9 543 milj. €
- Meritulivoima, vety, biotuotteet

Havainnot maankunnan tieverkosta ja sen palvelukykyvystä

- 59 % raskaan liikenteen suoritteesta hyväkuntoisilla pääteillä
- 12 % raskaan liikenteen suoritteesta huonokuntoisilla pääteillä
- 1000 km hyväkuntoisia pääteitä
- 1900 km hyväkuntoisia seutu- ja yhdysteitä
- 200 km huonoja pääteitä
- 1000 km huonoja seutu- ja yhdysteitä
- Vaarallisin tieosuus Pulkila-Keski-Suomen raja (vt 4)
- Tärkeitä satamayhteyksiä
- Vesistösiltoja merkittävästi
- Tulvamahdollisuus keväisin
- Harvahko pää- ja kantatieverkko

Havainnot maankunnan rataverkosta ja sen palvelukykyvystä

- Raskasta metsä- ja metalliteollisuuden raideliikennettä
- Tärkeitä satamayhteyksiä
- Ylivieska-Oulu-välillä välityskykyongelmia, jotka hieman helpottaneet Venäjän liikenteen loputtua
- Oulu-Tornio-rata tärkeä huoltovarmuudelle ja edellyttäisi 2-raiteisuutta
- Isoja teollisuusinvestointeja mahdollisesti tulossa, joten ratakapasiteetti on turvattava
- Kotimaisten raaka-ainekuljetuksien määrä kasvussa, minkä myötä Oulu-Kontiomäki-välin merkitys korostuu

Logot: Elinkeinoelämän liitto, INFRA, KEMIANTEOLLISUUS, Metsäteollisuus, Yrittäjät, DESTIA, CORECT CONSULTING

14

Oulussa 27.9.2024

Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät

Marjo Kolehmainen
toimitusjohtaja

30.9.2024

Dnro 230/06.00/2024

Pohjois-Pohjanmaan liitto
kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi
Poratie 5 A
90140 OULU

Viite: Kommentointipyyntöne 11.9.2024

POHJOIS-POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSEN KOMMENTOINTI

Pohjois-Pohjanmaan liitto on pyytänyt Kainuun liittoa kommentoimaan Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 koskeva päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavista tavoitteista, toimintalinjoista ja toimenpiteistä. Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Nyt kommenttikierrokselle lähtevä raporttiluonnos on asiantuntijanäkemyks Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteista ja ehdotetuista toimenpiteistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos

Liikennestrategian luonnoksessa on tunnistettu hyvin toimintaympäristön muutostekijöitä Pohjois-Pohjanmaan näkökulmasta ja valmistelutyössä on oivallettu vuorovaikutuksen ja osallistamisen merkitys suunnitelman sisällön ja sen toteuttamisen näkökulmasta. Kohtaan 3.4 Liikennejärjestelmä – junaliikenne todetaan, että Savon rata ja ratayhteys Kainuusta Kontiomäeltä Ouluun toimii myös varareittinä ns. pääradalle ja on tärkeä tavarajunaliikenteen kuljetusreitti rannikon satamiin ja teollisuuslaitoksiin sekä on tärkeä henkilöjunayhteys.

Liikennestrategiassa esitettyjen tavoitteiden toteuttamisella voitaisiin edistää myös Pohjoisen neljän maakunnan liikennejärjestelmien kehittämisen ylimaakunnallista kokonaisuutta pitkällä aikavälillä.

Osoite:

Kainuun liitto,
Kauppakatu 1
87100 Kajaani

Sähköposti:

etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi
Kirjaamo 040 722 0900
www.kainuunliitto.fi

Laskutus:

Kainuun liitto
003724969924
PL 5016
02066 DOCUSCAN

Y-tunnus:

2496992-4

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointi suunnitelman tarkkuustason edellyttämällä tavalla. Liikenne 12-suunnitelman vaikutuskehikon sisällyttäminen suunnitelmaan on hyvä asia.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on esitetty yhtenä kärkitoimenpiteenä valtatie 22 Oulu-Kajaani parantamistoimenpiteet. Tämä kärkitoimenpide on yhdenmukainen Kainuun liiton tavoitteiden kanssa. Valtatie 22 merkitys työsäkäynnille ja arjen liikkumiselle, elinkeinoelämän kuljetuksille, väylien kaksoiskäytölle sekä huoltovarmuudelle on tärkeä. Valtatie 22 liittäminen osaksi valtatie 6 (tienumeroinnin muutos) ja tien (Oulu-Kajaani) sisällyttäminen valtakunnallisesti merkittävään liikenteen runkoverkkoon nostaisi maankuntakeskusten Oulu ja Kajaani välisen valtatieyhteyden sille kuuluvalla tasolle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on yhtenä edistämisteemana todettu ”Edistetään Pohjoisen liikennestrategia 2036-työssä esitettyjä poikittaisliikenteen ja vt 5 kehittämishankkeita”. Nämä ovat Kainuun liiton mielestä tärkeitä edistettäviä asioita. Kainuun liitto kannattaa valtatie 5 sisällyttämistä puuttuvalta osaltaan (Kemijärvi-Sodankylä) TEN-T kattavaan verkkoon ja koko valtatie sisällyttämistä LVM:n pääväyläasetukseen (maanteiden runkoverkko).

Kainuun liitto esittää, että Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan Kontiomäki-Kemijärvi ratayhteyden kehittämistarpeet pitkän aikavälin tavoitteena ja mahdollisuutena. Lapin maakuntavaltuusto on hyväksynyt 16.5.2022 Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavan (kuulutettu voimaan 21.9.2022), jossa on osoitettu pääradan yhteystarve välillä Kemijärvi – Pohjois-Pohjanmaan maakuntaraja. Kainuun voimassa olevassa vaihemaakuntakaavassa 2030 on osoitettu Kontiomäki-Suomussalmi rataosa parannettavana yhdys-/sivurata. Rataosan perusparannus ym. hankekokonaisuus toteutetaan vuosina 2021–2024. Pesiökylä-Taivalkoski rataosa on osoitettu voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa 2020 yhdysrata/sivurata maakunnan rajalle saakka. Pesiökylä-Taivalkoski rataosa on suljettu liikenteeltä vuonna 2004. Kontiomäen ja Kemijärven välisen radan esiselvitys (Study of Kontiomäki-Kemijärvi) on valmistunut vuonna 2021. Selvityksessä on tarkasteltu ratayhteyden linjausvaihtoehtoja, toteutuskustannuksia, radalle tulevaa henkilö- ja tavaraliikennettä, suhdetta nykyiseen maankäyttöön ja erilaisiin maankäytön suunnitelmiin sekä ratayhteyden toteuttamisen alustavia vaikutuksia. Kontiomäki-Taivalkoski-ratayhteys tarjoaa raideliikenteen hyödyntämis- ja kehittämismahdollisuuksia tavarankuljetuksiin, Kainuuseen ja Koillismaalle suuntautuvaan matkailuliikenteeseen sekä maakunnan sisäiseen joukkoliikenteeseen. Pitkän aikavälin suunnitelmissa ratayhteys on potentiaalinen osa mahdollisia tulevia Jäämeren ratayhteyksiä.

Asioiden tarkastelutaso ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrä

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa esitettyjen asioiden tarkastelutaso on varsin sopiva alueelliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle.

Luonnoksessa on esitetty Pohjois-Pohjanmaan pääliikenneväylille yhteensä 17 kärkitoimenpidettä neljälle toimintalinjalle ryhmiteltynä. Kärkitoimenpiteisiin

sisältyy infrahankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiuden parantamista sekä varsinaisia infran toteutustoimenpiteitä. Luonnoksen mukaan osa maakunnallisesti merkittävistä liikennejärjestelmän toimenpiteistä etenee MAL-sopimusmenettelyn kautta.

Kärkitoimenpiteiden kokonaismäärä vaikuttaisi olevan varsin suuri ottaen huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitevuosi 2040, julkisen talouden lähitulevaisuuden tila ja valtion rajalliset rahoitusmahdollisuudet liikenneinfrastruktuurin parantamiseen ja kehittämiseen koko maan alueella.

Kärkitoimenpiteiden toteutuminen edellyttää laajaa eri sidosryhmien sitoutumista, toimenpiteitä ja vaikuttamistyötä; myös ylimaakunnallinen liikennejärjestelmäyhteistyö ja edunvalvonta ovat toteutumisen kannalta tärkeitä.

Ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on esitetty muut maakuntatasolla edistettävät aihepiirit sekä ehdotuksia laadittavista tarkemmista suunnitelmista ja toimintamallien kehittämisestä, joilla voidaan edistää maakunnan liikennejärjestelmän toimivuutta sovittujen tavoitteiden mukaisesti.

Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeä alemman asteinen tieverkko (yhdys- ja seututiet) sisältynee asiana jo kohdan 5.2. – Muut toimenpiteet sisälle, mutta asian tärkeys huomioiden esitetään harkittavaksi asian korostamista liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkovalmistelussa.

Muut maakuntatasolla edistettävät aihepiirit ovat osin maakunnan liiton toimivaltaan kuuluvia asioita, mutta useat edistettävät asiat, suunnitelmien ja toimintamallien laatiminen edellyttää hyvää sidosryhmä- ja vaikuttamistyötä sekä osin myös ylimaakunnallista liikennejärjestelmäyhteistyötä.

Kainuun liitto



Sanna Schroderus
suunnittelujohtaja



Martti Juntunen
maankäyttöasiantuntija



23.9.2024

Kunnanhallitus

142 § Pohjois-Pohjanmaan päivitetty liikennejärjestelmäsuunnitelma; kommenttipyyntö luonnokseen

Asianumero SIE/313/08.00.00.01/2024

Kunnanhallitus 23.9.2024 § 142**Valmistelija** vs. kunnanjohtaja Antti-Jussi Vahteala
044 4883 210, etunimi.sukunimi@sievi.fi

Pohjois-Pohjanmaan liitto pyytää kommentteja päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen. Päivitystyssä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 koskeva päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavista tavoitteista, toimintalinjoista ja toimenpiteistä.

Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Nyt kommenttikierrokselle lähtevä raporttiluonnos on asiantuntijänäkemys Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteista ja ehdotetuista toimenpiteistä

Oheismateriaalina kommenttipyyntö 11.9.2024 Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen, Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmä ja suunnitelman raporttiluonnos 10.9.2024.

Esittelijä vs. kunnanjohtaja Antti-Jussi Vahteala**Esittelijän päätösehdotus**

Kunnanhallitus päättää antaa seuraavanlaisen kommentin Pohjois-Pohjanmaan liiton liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen:

Sievin kunta pyytää kiinnittämään huomiota kohtaan 2.2 Elinkeinoelämä. Energiatalous ja kiertotalouden keskittymässä mainitaan erikseen sekä Nivala että Ylivieska, mutta ei Sieviä. Sievissä on saman verran teollisuutta kuin Nivalassa ja tällä hetkellä merkittävästi olemassa olevaa uusiutuvaa energiatuotantoa. Lisäksi uusiutuvan energiaan on tulossa



23.9.2024

Kunnanhallitus

runsaasti investointeja suunnittelukauden aikana. Samassa taulussa on Sievi piirretty vihreän ympyrän sisään tarkoittaen muutamaa merkittävää teollisuuden ja kaupan yksikköä. Sievin osalta väriyty tulisi olla harmaa, koska Sievissä on merkittävä metallinjalostuksen teollisuuskeskittymä.

Kärkihankkeet ovat keskittyneet hyvin Oulu keskeisesti, mikä on tietysti luonnollista alueen asutuksen keskittymisestä johtuva seikka. Sievi kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että alueen elinvoimasta suurin osa ja jatkossa erityisesti energiantuotanto tulee maakunnan muista osista. Täten kärkihankkeita pienempiä hankkeita tulisi suunnata merkittävästi alueen eteläisiin osiin tukemaan teollisuuden kehittymistä. Ylivieska-Liminka väli tulisi laajentaa koskemaan raideliikennettä Kokkolaan asti, niin että asiasta neuvotellaan Keski-Pohjanmaan liiton kanssa. Sievin kunta esittää, että paikallisliikenteen kehittäminen koskee koko eteläistä aluetta niin, että Sievin asema toimisi yhtenä paikallisjunan pysäkinä.

Muiden hankkeiden osalta, johtuen Sievin suuresta teollisuusmäärästä tulee Sievin liikennejärjestelyt alemman tieverkon osalta säilyä riittävän hyvänä. Tämä tulee ottaa huomioon suunnitelman toimeenpanovaiheessa. Lisäksi Sievin eteläosassa on merkittävä matkailukohde, joka lisää alueen henkilöliikennettä merkittävästi kesäisin. Tämä tulee suunnitelmassa myös mainita.

Päätös Hyväksyttiin.

Tiedoksianto asianosaisille

Tiedoksianto sähköisesti

Päivämäärä: 30.9.2024

Vastaanottajat: Pohjois-Pohjanmaan liitto, kirjaamo

Pohjois-Savon liiton kommentit Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta

Lähettäjä Hublin Patrick <patrick.hublin@pohjois-savo.fi>
Päivämäärä ma 30.9.2024 11.17
Vastaanottaja Pohjois-Pohjanmaan liiton kirjaamo <kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi>
Kopio Kirjaamo <kirjaamo@pohjois-savo.fi>; Isola Annaelina <annaelina.isola@pohjois-savo.fi>; Sihvola Merja <merja.sihvola@pohjois-savo.fi>

Et saa usein sähköpostia lähettäjältä patrick.hublin@pohjois-savo.fi. [Lisätietoja siitä, miksi tämä on tärkeää](#)

Viite: kommenttipyyntö 11.9.2024
PSL/216/15.01.01/2024

Pohjois-Pohjanmaan liitto kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi

Pohjois-Savon liitto kiittää mahdollisuudesta kommentoida Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta. Tällainen vuorovaikutus naapurimaakuntien välillä on mitä toivottavinta, vaikka maakunnat kuuluisivatkin eri suuralueisiin.

Pohjois-Pohjanmaan merkitys on kasvanut Pohjois-Savon, mutta myös laajemmin koko Itä-Suomen kannalta Suomen itärajan sulkeuduttua ja kansainvälisen tilanteen takia muuttuneiden logististen kuljetusvirtojen vuoksi. Erityisen merkittävää tämä on Itä-Suomen kansainvälisten maayhteyksien kannalta. Pohjois-Pohjanmaalla on erittäin suuri merkitys Itä-Suomen sekä Ruotsin ja Norjan maaliikenteiden välittäjänä. Sen vuoksi on kaikin tavoin edistettävä Itä-Suomen liikennejärjestelmän parempaa kytkeytymistä Pohjois-Pohjanmaan suoraan ja ulkoisten yhteyksien kautta.

Suomessa on kansallisesti painotettu TEN-T ydinverkkojen ja ydinverkkokäytävien kehittämistä ja kattavan verkon kehittäminen on hyvin vähälle huomiolle. Maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on tarpeen nostaa esille koko TEN-T verkon kehittäminen koko Suomen liikennejärjestelmän tasapainoisen kehittymisen turvaamiseksi. Erityisen tärkeää tämä on Itä-Suomen kannalta, koska teiden ja ratojen ydinverkot puuttuvat alueelta kokonaan. Pohjois-Savon kannalta on tärkeää, että kattavaan verkkoon kuuluvat valtatie 5 sekä Savon rata ja Iisalmi-Ylivieska radat kytkeytyvät ydinverkkoon kuuluviin valtatiehen 4 ja Pohjanmaan rataan. Tämän tulisi näkyä selkeämmin myös Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja erityisesti myös suunnitelman kartoissa ja kuvissa (esim. sivut 6, 19 ja 46).

Kantatie 88 Iisalmen ja Siikalatvan Pulkkilan välillä on Pohjois-Savon ja Pohjois-Pohjanmaan välinen tieyhteys. Se on nähtävä myös maakuntakeskusten Kuopion ja Oulun välisenä pääyhteytenä; se on myös tärkeä valtateiden 5 ja 4 välinen poikittaisyhteys. Pohjois-Savon maakuntakaavan pitkäaikainen tavoite on ollut muuttaa yhteysväli valtatieksi. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee tunnistaa yhteysvälin merkitys ja kehittämistarpeet.

Pääväylien poikittaisten yhteyksien strateginen merkitys koko Suomen liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta tulee tunnistaa myös niiltä osin, että sijoittuvat oman maakunnan ulkopuolelle. Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon kannalta strategisesti erittäin merkittävät ovat Iisalmi – Ylivieska ja Kontiomäki – Oulu Savon radan ja Pohjanmaan radan välillä sekä Iisalmi – Pulkki-la kantatieyhteys Viitostien ja Nelostien välillä.

Poikittaisyhteydet turvaavat valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimintavarmuutta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Viitoskäytävä-hankkeessa, joka toivottavasti saa pikaisesti jatkoa, tunnistettiin Koillismaan suuri merkitys koko Viitoskäytävävyöhykkeen kannalta. Tästäkin ylimaakunnallisesta näkökulmasta on tarkasteltava Koillismaan alueen liikennejärjestelmän kehittämistarpeet laajemminkin kuin vain valtatie 5 kannalta. Koillismaa on strategisesti merkittäväällä sijainnilla Itä-Suomen ja Pohjois-Suomen välillä, kuten koko Pohjois-Pohjanmaan maakunnalla.

Pohjois-Savon liitto toivoo tiivistyvää ja jatkuvaa liikennejärjestelmäyhteistyötä kaikissa muodoissaan Pohjois-Pohjanmaan liiton ja maakunnan muiden liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa. Nämäkin kommentit osoittavat yhteistyön tarpeellisuuden. Lisäperusteena on myös mm. yhteiset tavoitteet sekä henkilö- että tavaraliikennepalvelujen kehittämiseksi. Kiinteässä yhteistyössä on myös Kainuun liiton tarpeen olla mukana. Kainuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ollaan parhaillaan päivittämässä.

Patrick Hublin
Maakuntainsinööri
Pohjois-Savon liitto

Patrick Hublin
Maakuntainsinööri
patrick.hublin@pohjois-savo.fi
p. 044 7142683
@HublinPatrick

Pohjois-Savon liitto
Sepänkatu 1 A, 70101 Kuopio
<https://www.pohjois-savo.fi/>



Pohjois-Savon liitto



Keski-Suomen liiton kommentit koskien Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta:

- Kuten luonnoksessa on todettu, toimintaympäristössä ja liikennepolitiikassa on tapahtunut viime vuosina useita muutoksia, joiden johdosta maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien päivittäminen on tarpeen. Myös Keski-Suomessa on tähän tarpeeseen reagoitu ja Keski-Suomen maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyö on käynnissä. Päivitetty suunnitelma on tarkoitus hyväksyä viimeistään alkuvuodesta 2025.
- Keski-Suomea ja Pohjois-Pohjanmaata yhdistää erityisesti Suomen merkittävin etelä-pohjoissuuntainen väylä, valtatie 4. Valtatien 4 kehittäminen kohti TEN-T-ydinverkon edellyttämiä vaatimuksia on yhteinen tavoite ja Keski-Suomen liitto pitääkin hyvänä, että kärkitoimenpiteistä löytyy useita toimenpiteitä tätä väylää koskien. On myös hienoa, että valtatie 4 rooli rajat ylittävänä kansainvälisenä liikennekäytävänä on tunnustettu ohjelmaluonnoksessa. Lopun muissa toimenpiteissä on huomioitu myös vt 4 suunnitteluvalmiuden parantaminen koko pohjoisen yhteysväylillä Oulu-Utsjoki ja valtatie 4 kehittymisen kannalta Keski-Suomen liitto pitää sitä tärkeänä toimenpiteenä.
- Muissa toimenpiteissä nostetaan esille vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittämisen periaatteiden laatiminen Perämerenkaaren alueelle. Tämä on hyvä ja tärkeä avaus. Alueilla on oma roolinsa käyttövoimien kestävyysmurroksen edistämässä. Alueiden on hyvä tehdä yhteistyötä tässä kysymyksessä, sillä liikennevirrat eivät rajoitu vain yhden maakunnan alueelle.
- Lisäksi muissa toimenpiteissä nostetaan esiin EuroVelo-reitistön toteuttamisen edistäminen. Tuoreessa Keski-Suomen maakuntakaavassa 2040 on merkitty kehittämisperiaate-merkinnällä EuroVelo-reitti 11, joka kulkee myös Pohjois-Pohjanmaan kautta. Maakuntakaavamerkinnällä voidaan vauhdittaa reitistön toteutumista.
- Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä tietopohjaista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennepolitiikkaa. On tärkeää, että alueelliset toimijat pyrkivät edistämään yhteiseen tietopohjaan ja vaikutusten arviointiin perustuvia väyläverkon kehittämis- ja perusparannushankkeita.
- Keski-Suomella ja Pohjois-Pohjanmaalla on useita samankaltaisia tavoitteita liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyen ja maakuntien välistä yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvissä kysymyksissä onkin hyvä kehittää.

Kuusamon kaupungin kommentit Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Pohjois-Pohjanmaan liitto pyytää kommentteja päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen.

Päivitetystä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 koskeva päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavista tavoitteista, toimintalinjoista ja toimenpiteistä. Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Nyt kommenttikierrokselle lähtevä raporttiluonnos on asiantuntijanäkemyksellä Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteista ja ehdotetuista toimenpiteistä.

Kommentit

Sivun 18 kuvassa esitetyn Kuusamo-Oulu Vt20 palauttaminen kattavan verkon TEN-T-statukseen tulee ottaa Pohjois-Pohjanmaan liiton tavoitteeksi turvallisuuspoliittisen suunnittelun lähtökohdista.

Sivun 19 TEN-T kansainvälinen verkko on vanhentunut uudessa geostrategisessä tilanteessa. Ensi sijassa Narvik-Kiiruna-Pello-Rovaniemi-Kuusamo reitille on turvallisuuspoliittinen tarve. Reitti tulee nostaa Pohjois-Pohjanmaan kansainvälisen maaliikenteen liikenneverkkotavoitteiden joukkoon Perämeren yhteyksien rinnalle. Reitti parantaisi myös merkittäväällä tavalla koko Pohjoisen Suomen viennin mahdollisuuksia. Sivun 20 luonnehdinta VT20:n osalta johtaa harhaan korostaessaan pelkästään Pohjois-Suomen merkittävän väylän matkailua ja työmatkaliikennettä, kun se on myös Koillismaan huollon ja logistiikan tärkein reitti (erit. vientiteollisuus ja rannikon teollisuuden raaka-ainehankinta).

Sivulla 29 on nostettu Oulu-Kuusamo vt 20 kärkitoimenpiteisiin, mikä on tärkeää.

Suunnitelmaan olisi välttämätöntä lisätä Vt 5 peruskorjauksen jatkaminen.



Jouko Manninen

kaupunginjohtaja
Kuusamon kaupunki
puh. 044 505 4639
jouko.manninen@kuusamo.fi



Kommenttipyyntö Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Kaupunginhallitus 30.09.2024
1597/08.00.00/2024

Valmistelija kuntatekniikan päällikkö Karoliina Mustonen
vs. kaupunginarkkitehti Esa Taka-Eilola

Pohjois-Pohjanmaan liitto on käynnistänyt aluettaan koskevan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyön ja pyytää Ylivieskan kaupungin kommenttia suunnitelmaluonnoksesta 30.9.2024 mennessä. Ylivieskan kaupungin tekninen johtaja on osallistunut päivitystyön laajempaan ohjausryhmään.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu pohjautuu hierarkkiseen suunnittelutasojen rakenteeseen: valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12), maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä kuntien ja kaupunkien liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Suunnitelmilla on keskeinen rooli erilaisia EU-rahoituksia haettaessa.

Vuonna 2019 laaditun edellisen Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman jälkeen toimintaympäristössä ja liikennepolitiikassa on tapahtunut muutoksia. Suunnittelun keskeinen tausta-ajatus on kaupunkien liikenteen ja maankäytön tarpeiden yhteensovittaminen.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040:n tarkoituksena on *"turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavasta visiosta, tavoitteista, toimintalinjoista sekä niitä tukevista toimenpiteistä, suunnitelman vaikutusten arvioinnista ja seurannasta. Vaikutusten arvioinnissa tuodaan voimakkaasti esille kestävän kehityksen teemat. Liikenteessä ilmastomuutoksen hillintä ja vähähiilisyys ovat olleet jo pitkään keskeisiä tavoitteita. Näiden rinnalle on noussut luonnon monimuotoisuuden ja biodiversiteetin turvaaminen sekä resurssiviisaus."*

Pääliikenneväyliin kohdistuvat kärkitoimenpiteet käsittävät infrahankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiuden parantamista sekä varsinaisia infran toteutustoimenpiteitä. Kärkitoimenpiteet on jaettu neljään toimintalinjaan:

1. Pohjoinen vahvemmin osaksi Euroopan liikenneverkkoa
2. Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä ja tasapainoista aluerakennetta
3. Liikennejärjestelmä mahdollistaa turvallisen ja kestävän liikkumisen normaalioloissa ja säilyttää toimintakykynsä myös poikkeusoloissa
4. Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työmatkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa

Hankkeita on tarkasteltu ja esitetty niiden:

- perustelut suhteessa Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin

- Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaaviin linjauksiin, niiltä osin kuin vaikutuksia on kuvattu Väyläviraston hankekorteissa
- Tilanne (suunniteltu- ja toteutusvalmius) suhteessa toteutus- ja rahoitusohjelmiin

Ylivieskaan alueeseen liittyviä kärkitoimenpiteitä ovat toimintalinjassa 2 "Ratasuunnittelun käynnistäminen Ylivieska – Liminka" sekä toimintalinjassa 3 "Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta".

Liitteenä on Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman raporttiluonnos.

Esittelijä

kaupunginjohtaja Maria Sorvisto

Päätösehdotus

Ylivieskan kaupunki kommentoi liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta seuraavasti:

Liikennejärjestelmäsuunnitelman 2.2 Elinkeinoelämän mukaan "elinkeinoelämän kehityshankkeet lisäävät erikoiskuljetusten määrää satamiin johtavilla reiteillä ja erityisesti valtatiellä 8. Pääradan ja sen poikittaisratojen merkitys kuljetuksissa kasvavat." Ylivieskan kaupunki katsoo, että em. vaikutuksista johtuen myös itä-länsisuuntaisen tieverkon merkitys kasvaa ja tämä tulee lisätä selvitykseen.

Ylivieskan kaupunki pitää ensiarvoisen tärkeänä, että Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta on mukana selvityksessä ja toteutuu mahdollisimman pian. Kaupunki toteaa, että Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta mahdollistaa elinkeinoelämän kannalta keskeiset itä-länsisuuntaiset erikoiskuljetukset Kalajoen ja Kokkolan satamien sekä Ylivieska-lisalmi alueen välillä. Ylivieskan kaupunki katsoo, että tavoite 1:n edellytykset (edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren rajat ylittävää yhteistyötä) täyttyvät.

Lisäksi Ylivieskan kaupunki toteaa, että Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta on alueellisesti erittäin tärkeä ja liikennemäärät ovat merkittäviä (vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne KVL 11035 ajoneuvoa/vrk). Liikenneturvallisuuden näkökulmasta nykyinen silta muodostaa liikenneturvallisuusriskin.

Ylivieskan kaupunki pitää tärkeänä, että "ratasuunnittelun käynnistäminen Ylivieska - Liminka" on mukana liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja etenee myöhemmin toteutukseen saakka.

Päätös



kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi

Viite: Lausuntopyyntö 11.9.2024

Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos

Tausta

Pohjois-Pohjanmaan päivitetystä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Tavoitteita ja toimintalinjoja on muokattu ottaen huomioon erityisesti toimintaympäristön muuttuminen, valtakunnallisen liikennepolitiikan linjaukset (Liikenne 12-suunnitelman päivitys) sekä alueellisen vuoropuhelun palaute. Suunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit.

Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen.

Lapin liiton näkemys

Asioita on tarkasteltu suunnitelmassa kattavasti, ja kärkitoimenpiteitä on arvioitu monipuolisesti niin maakunnan kuin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin peilaten sekä toimenpiteiden suunnittelu- ja toteutusvalmiutta arvioiden. Kärkitoimenpiteiden määrä vaihtelee toimintalinjoittain. Eniten (8kpl) kärkihankkeita on toisessa toimintalinjassa (*Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta*) ja vähiten (2 kpl) neljännessä toimintalinjassa (*Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työmatkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa*). Voidaan ajatella, että kahdeksan kärkeä yhden toimintalinjan alla on paljon, mutta toisaalta kokonaisuudessa on usea esimerkiksi Vt 4 ja pääradan osuuksia koskeva hanke, jolloin kärjet tukevat toisiaan.

Ensimmäisessä toimintalinjassa *Pohjoinen vahvemmin osaksi läntisen Euroopan liikenneverkkoa* kärkitoimenpiteiksi on nimetty: Oulun satamaväylän leventäminen, Vt4 lin ohikulkutie, Oulu-Laurilradan perusparannus sekä Lentokentäntien parantaminen ja eri kulkumuotoja palvelevien matkaketjujen kehittäminen.

Valtatie 4 on keskeisin pohjois-eteläsuuntainen liikenneyhteys niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. 11.9.2015 lainvoiman saaneessa Länsi-Lapin maakuntakaavassa Vt 4 on osoitettu merkittävästi parannettavana tienä. Yhteysvälin kehittämistä tulee aktiivisesti edistää poistamalla yhteysvälin pahimpia ongelmakohtia paitsi Pohjois-Pohjanmaan, myös Lapin maakunnan alueella.

Pääradan kehittäminen Oulun pohjoispuolisella rataosuudella tukee läntiseen Euroopan liikenneverkkoon liittymistä ja yhdistää TEN-T-ydinverkkokäytävää Perämerenkaarella. Pääradan kehittämisellä parannetaan normaaliolojen henkilö- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä,

mahdollistetaan henkilöjunaliikenteen käynnistyminen Suomen ja Ruotsin välillä sekä parannetaan häiriö- ja poikkeusolojen huoltovarmuutta. Lappiin suunnitteilla olevat kaivos-, energia- ja metsähankkeet lisäävät toteutuessaan myös Pohjois-Pohjanmaalle kohdistuvia liikennemääriä, joten pääteiden ja rautatieverkoston tulee olla kokonaisuudessaan toimiva Pohjois-Suomessa.

Toisessa toimintalinjassa *Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta* kärkitoimenpiteiksi on nostettu pääasiassa tie- ja rataverkon hankkeita: Vt 4 Pyhäjärvi-Pulkkila-välin kehittäminen, Kaksoisraide Liminka-Oulu toteuttaminen, Raahen väylän syventäminen, Vt 4 Pulkkila-Haaransilta-välin kehittäminen, Vt 8 Vaasa-Oulu-välin kehittäminen, Vt 22 Oulu-Kajaani-välin parantaminen, Ylivieska-Liminka ratasuunnittelun käynnistäminen, Vt 8 kehittäminen pääväylänä (Limingan kohta).

Vt 4 parantaminen ja pääradan kehittäminen tukevat Lapin elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta. Niiden avulla tuodaan myös matkailuun sekä muuhun liikkumiseen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Lapin liitto tukee kaikkia pääradan kapasiteetin ja huoltovarmuuden kannalta keskeisten pullonkaulojen poistamista. Ne tukevat myös Lapin saavutettavuutta ja on koko Pohjois-Suomen sekä Suomen etu.

Kolmas toimintalinja *Liikennejärjestelmä mahdollistaa turvallisen ja kestävä liikunnan normaalioloissa ja säilyttää toimintakykynsä myös poikkeusoloissa* sisältää kolme kärkitoimenpidettä: Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta, Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki suunnittelu ja toteutus, Vt 20 Kiiminki-Kuusamo-välin toimenpideselvitys.

Neljännessä toimintalinjassa *Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työmatkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa* kärkitoimenpiteitä ovat: Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha, Toteutetaan ja kehitetään asemakeskuksia Liminka-Kempele-Oulu-li.

Julkisen liikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä kehitetään esimerkiksi joukkoliikennepalvelujen ja matkaketjujen kehittämisen kautta. Tavoitteena on myös matkailun huomioiminen matkaketjujen ja niiden informaation kehittämisessä. Ympärivuotisen matkailun kasvu tulevaisuudessa lisää liikennemuotojen välisten kytkösten sekä poikittaisen ja kohteiden välisen liikkumisen kehittämistarvetta. Matkaketjujen parempi kytkeminen ja toimivat matkaketjut ovat myös Lapissa erityisesti matkailun näkökulmasta keskeisiä haasteita, joita tulisi kehittää myös ylimaakunnallisesti.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu kärkitoimenpiteiden lisäksi toimintalinjoittain myös muita toimenpiteitä. Näitä muita edistämisteemoja ja toimenpiteitä on tunnustettu määrällisesti paljon. Muissa toimenpiteissä on mainittu esimerkiksi Edistetään Pohjoisen liikennestrategia 2036 –työssä esitettyjä kehittämishankkeita (Vt 21, Vt 4 Oulu-Kemi-Rovaniemi-Utsjoki, ratayhteys Oulu-Tornio/Rovaniemi) Suomen ja Ruotsin välisten yhteyksien sekä Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin vuorovaikutuksen parantamiseksi. Lisäksi on mainittu Perämerenkaaren liikennejärjestelmään liittyvää edistämistyötä ja kehittämistoimenpiteitä. Lapin liitto kannattaa näitä näkemyksiä ja pitää niin rajat ylittävää kuin maakuntien välistä yhteistyötä tärkeänä.

Muissa toimenpiteissä on myös mainittu Edistetään Pohjoisen liikennestrategia 2036 –työssä esitettyjä poikittaissuuntaisen liikenteen ja Vt 5 kehittämishankkeita. Vt 5 on itäisen Suomen keskeinen pohjois–eteläsuuntainen tieyhteys, joka olisi hyvä huomioida suunnitelmassa painokkaammin. Kuusamo-Kemijärvi-väli ja edelleen yhteys Sodankylään ovat parannuksen

tarpeessa. Raskaan liikenteen määrä tiellä on kasvanut, ja Vt 5 Kajaanista Kuusamon ja Kemijärven kautta Kt 82:ta Rovajärvelle täyttää myös ns. kaksoiskäytön kriteerit.

Lapin liitto toteaa lausuntonaan Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmapäivityksen 2040 olevan monipuolinen tarkastelu suhteessa toimintaympäristössä ja liikennepolitiikassa kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tapahtuneisiin muutoksiin. Lapin liitto korostaa erityisesti valtateiden 4 ja 5 sekä päärataverkon merkitystä ja näiden kehittämistä tärkeinä väylinä erityisesti pohjois–eteläsuuntaisen liikenteen näkökulmasta sekä kokonaisvaltaisen rajat ylittävän yhteistyön suhteen Perämerenkaaren merkitystä.

LAPIN LIITTO

Riitta Savukoski

Maakuntahallituksen varapuheenjohtaja

Päivi Ekdahl

Vs. maakuntajohtaja

Kommenttipyyntö Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Khall 23.09.2024 § 239
46/08.00.00/2024

Valmistelija tekninen johtaja Mikko Kari (p. 044 497 0308):

Kunnan kirjaamoon on saapunut seuraavanlainen kommenttipyyntö Pohjois-Pohjanmaan liiton kirjaamosta 11. 9. 2024:

”Pohjois-Pohjanmaan liitto pyytää kommenttianne päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen.

Päivitettyssä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 koskeva päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavista tavoitteista, toimintalinjoista ja toimenpiteistä. Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Nyt kommenttikierrokselle lähtevä raporttiluonnos on **asiantuntijanäkemyks** Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteista ja ehdotetuista toimenpiteistä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pyytää kommenttianne päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen. Pyydämme kommentit 30.9.2024 mennessä osoitteeseen kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi.”

Esittelijä kunnanjohtaja Kimmo Hinnö

Päätösesitys Esitellään kokouksessa.

Käsittely Toimialajohtaja, tekninen johtaja Mikko Kari selosti asiaa kunnanhallitukselle. Hän kävi läpi valmisteltua kunnan kommenttia.

Käydyn keskustelun aikana kunnanjohtaja teki päätösesityksen:

Kunnanhallitus antaa Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Muhoksen kunta haluaa korostaa valtatie 22 merkitystä osana maakunnallista liikennejärjestelmää ja Euroopan unionin kattavaa Ten-T verkkoa.

Valtatie 22 kehittäminen välillä Oulu -Kajaani kuuluu suunnitelman kärkitoimenpiteisiin. Hankkeen vaikutukset on kuitenkin arvioitu Muhoksen kunnan näkökulmasta kapea-alaisesti. Valtatie 22 muodostaa maantieyhteyden itä- ja kaakkois-suomesta Perämeren vientisatamiin ja lentokentälle. Yhteys on merkittävä raaka-aineiden, tavaroiden ja ihmisten kuljetusväylä ja tien merkitys korostuu tulevaisuudessa. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon valtatie 22:n merkitys maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden kannalta. Valtatie 22 varrelle sijoittuu useita vihreän siirtymän tuulivoima ja aurinkoenergiaprojekteja sekä vedyn tuotannon ja jalostukseen tähtääviä projekteja Oulussa, Muhoksella, Utajärvellä, Vaalassa, Paltamossa ja Kajaanissa.

Lisäksi kunnanhallitus esittää, että valtatie 22 muuttuisi jatkossa valtatie 6:ksi.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan kokouksessa tekemän esityksen.

Otteen oikeaksi todistaa

30.09.2024

Päivi Kivelä
tietopalvelusihteeri

Muhoksen kunta

Ote pöytäkirjasta

Kunnanhallitus

§ 239

23.09.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 239

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

30.9.2024

Raahen seudun kommentit päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Pohjois-Pohjanmaan liitto pyytää 11.9.2024 lähetetyllä sähköpostilla maakunnan toimijoilta kommenttia päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen. Raahen seutu (Raahe, Siikajoki ja Pyhäjoki) kiittää Pohjois-Pohjanmaan liittoa hyvästä yhteistyöstä päivitysprosessin aikana. Luonnos on kokonaisuutena varsin hyvin laadittu, ja se heijastelee varsin hyvin Raahen seudun tarpeita.

Raahen seutu (Raahe, Siikajoki, Pyhäjoki) toteaa kommentteinaan päivitetystä liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta seuraavaa:

- Liikennejärjestelmäsuunnitelma on myös edunajamispaperi kansallisella tasolla. Suunnitelmassa tulee nostaa paremmin esille se tosiasia, että Pohjois-Pohjanmaan ja koko pohjoisen liikennevirroista puhuttaessa tulee mittariksi nostaa tavarakuljetusten tonnit henkilömäärän painotuksen rinnalle. Tavarakuljetusten painoarvoa tulee lisätä arvioitaessa kansallisten liikenneinvestointien tärkeyttä ja tasoa.
- Alemman tieverkon kunnan tärkeyttä ei voi liikaa korostaa. Alempi tieverkko on avainasemassa tuulivoiman ja aurinkovoiman rakentumisessa sekä maataloustuotannon ja biotuote-tehtaiden raaka-ainevirroissa.
- Vaikka luonnos ottaa varsin hyvin huomioon koko maakunnan ja vaikka Oulun rooli koko maakunnan kehityksessä on keskeinen, on luonnoksessa edelleen Oulu-keskeisyyttä.
- Toivomme, että liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitetystä versiossa nostetaan paremmin esiin valtatie 8 ja sen merkitys vientiteollisuuden ja satamien keskeisenä väylänä sekä huoltovarmuuden turvaajana.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee nostaa esille potentiaalisia uusia aloitteita. Näitä on mm. Otanmäki-Tuomioja-ratahanke, joka toteutuessaan palvelisi laajaa toimijajoukkoa niin Kainuun kuin myös Pohjois-Pohjanmaan maakunnan alueella.
- Nostamme esille myös joukkoliikenteen, jonka osuutta kulkutapamuotona (erityisesti Oulu-Raahe työmatkaliikenne) Oulu- Liminka-Raahe välillä on kehitettävä sekä tehostettava. Keskeisiä matkaketjuja tulee tukea ja kehittää. Matkaketjujen osalta nostamme esille erityisesti Vihannin juna-aseman ja Oulun lentokentän syöttöliikenteen. Myös VT8 bussipysäkkien turvallisuus Raahen seudulla kaipaa parannusta esimerkiksi alikulkukäytävien ja pyöräparkkien osalta.

- Toteamme, että Raahen sataman kehittäminen on tärkeää paitsi teollisuuden kuljetusten myös merituulikeskuksen toiminnan, huoltovarmuuden sekä sotilaallisen kyvykkyyden kannalta.
- Kohta 2.1. Osallistuminen – Erityispiirteet (s. 10): Raahen seudun kohdalle tulee lisätä kuljetuksetjut.
- Kohta 3.3. Liikennejärjestelmä – Tieliikenne (s. 20): Tieverkon kuvaukseen tulee lisätä kantatie 88, joka tarjoaa merkittävän sisämaan suuntaisen yhteyden teollisuuden kuljetuksille.
- Kohta 3.4. Liikennejärjestelmä – Junaliikenne (s. 21): Rataverkon osalta tulee mainita, että koko Ylivieska-Oulu välille tulee saada kaksoisraide.
- Kärkitoimenpiteisiin tulee nostaa seuraavat toimenpiteet:
 - o Siikajoki, Revonlahti: Ohituskaistaparit
Korostamme liikenteen välityskyvyn kannalta tarvittavaa kahta ohituskaistaparia, jotka sijoittuvat Revonlahden molemmin puolin. Esitämme, että ohituskaistaparien suunnitteluun varataan rahoitusta.
 - o Raahe: Valtatien 8 ja 88 suunnittelu
Raahen kaupunki esittää ELY:lle, että käynnistämme yhteistyössä valtatie 8 sekä 88 suunnittelun alueella Järvelänjärvi – Honganpalo – Lapaluoto – Pattijoki. Suunnittelun myötä tulee varmistaa sujuva liikennöinti satamaan ja SSAB:n alueelle sekä kehittymässä olevalle Aunolanperän vedyntuotantoalueelle. Prismakeskuksen rakentamisen myötä Raahen kaavoitusohjelmaan on kirjattu Mettalanmäen liikennejärjestelyiden asemakaavoittaminen, jonka yhteydessä tulee tarkastella 88-tien sekä 8-tien suhde voimassa olevaan yleiskaavaan. Sekä Junnilanmäen että Saloisten alueen liikennejärjestelyt tulee sovittaa teiden 8 ja 88 kehityskuvaan Raahen alueella.
 - o Pyhäjoki, Ollinmäki:
Esitämme, että Ollinmäen eteläisen liittymän suunnittelu, kehittäminen ja toteuttaminen käynnistetään.

Pohjois-Pohjanmaan liitto

Kirjaamo
Poratie 5 A
FIN-90410 Oulu

Päiväys/Datum

30.09.2024

Dnro/Dnr

TRAFICOM/560666/04.04.05.03/2024

Viite/Referens

Pohjois-Pohjanmaan liiton kommenttipyyntö
11.9.2024

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Pohjois-Pohjanmaan päivitetyn liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jatkossa Traficom) kiittää mahdollisuudesta antaa kommentteja Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen luonnokseen. Traficom on maakunnan liikennejärjestelmäryhmän jäsenenä päässyt jo valmistelun aikana vaikuttamaan työhön. Yhteistyö on ollut hyvää ja vuorovaikutteista.

Suunnitelmaraportti on kokonaisuudessa varsin tiivis ja helppolukuinen. Siihen on tiivistetty hyvin keskeisimmät asiat ja myös muutokset edelliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan verrattuna. Muun muassa muuttunut toimintaympäristö, kansainvälisen saavutettavuuden merkitys ja Eurooppalaiset liikennekäytävät on kuvattu ansiokkaasti. Tiiviin esityksen kääntöpuolena on, että esimerkiksi toimintaympäristön tilaa tai toimenpiteiden sisältöjä ja tarkempia perusteluja on kuvattu melko yleisellä tasolla. Tämän johdosta suunnitelma jääkin melko strategiselle ohjelmatasolle.

Liikennejärjestelmän kuvaus ml. junaliikenne keskittyy liikenneverkkojen merkittävimpien yhteyksien kuvakseen. Kyseisessä kohdassa voisi lyhyesti kuvata myös liikennepalvelujen (erityisesti joukkoliikenteen palvelujen) yleistilannetta maakunnassa ja mahdollisuuksien mukaan myös henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet olisi hyvä nostaa tässä esiin.

Liikennejärjestelmän visio ja kehittämistavoitteet mukailevat luontevasti edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä täydentävät ja tarkentavat hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteistoa. Esitettyjä toimenpiteitä on runsaasti ja ne kuvaavat liikennejärjestelmän kehittämistä laaja-alaisesti. Kärkitoimenpiteiden osalta on hyvin nostettu esiin hankkeiden suunnitteluvaiheet sekä niiden mahdollinen sisältyminen Väyläviraston investointiohjelmaan tai MAL-sopimukseen. Toisaalta käytännössä kaikki kärkitoimenpiteet ja myös useat muista esitetyistä toimenpiteistä kohdistuvat valtion väyläverkon infrastruktuurin kehittämiseen. Traficom suosittelee, että valtiolle esitettyjä toimenpiteiden määrittelyssä huomioidaan Traficomin liikennejärjestelmäanalyysin sekä siihen kuuluvan liikenneverkon strategisen tilannekuvan analyysit, toimenpiteiden määrää suhteutetaan Liikenne 12-suunnitelman rahoitusraameihin, ja pohditaan, olisiko kärkihankkeisiin syytä nostaa myös joitain kestävästi liikkumisen toimenpiteitä. Lisäksi Traficom pyytää vielä

pohtimaan, olisiko toimenpideohjelmassa tarpeen huomioida myös kyberturvallisuuden merkitys ja mahdollisuudet yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseen, jossa Oululla olisi toteutuessaan merkittävä rooli.

Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti huomioitu Liikenne 12-suunnitelman arviointikehikko kärkihankkeiden osalta. Suunnitelmassa on huomioitu myös toteutuksen seurantamalli, mutta hyvin yleisellä tasolla. Traficom suosittelee, että seurantaa varten olisi hyvä määrittää vielä seurantamittareita, joiden avulla olisi mahdollista konkreettisemmin seurata merkittävimpien tavoitteiden sekä toimenpiteiden toteutumista.

Tuominen Asta
Verkostojohtaja

Mäenpää Marko
Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 30.9.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.



Palauteluonnos

30.9.2024

Luonnos maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Pohjois-Pohjanmaan liitot on pyytänyt Tyrnävän kunnalta kommenttia päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen 30.9.2024 mennessä. Päivitetystä suunnitelmasta on tarkasteltu edellisen, vuonna 2019 valmistuneen suunnitelman tavoitteita ja toimintalinjoja uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 koskeva päivitys kokoaa ajankohtaiset näkemykset liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavista tavoitteista, toimintalinjoista ja toimenpiteistä. Kommentteja pyydetään erityisesti valittuun asioiden tarkastelutasoon ja esitettyjen kärkitoimenpiteiden määrään liittyen. Lisäksi pyydetään ehdotuksia suunnittelun kautta edistettävistä asioista toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen.

Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on turvata Pohjois-Pohjanmaan elinvoima ja sen kehittyminen, saavutettavuus, osaavan työvoiman saatavuus ja varmistaa tuotannolliset investoinnit. Kommenttikierrokselle lähetetty raporttiluonnos on asiantuntijanäkemyksensä Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteista ja ehdotetuista toimenpiteistä.

Tyrnävän kunnan kommentit liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Tyrnävän kunnanhallitus kiittää mahdollisuudesta kommentoida maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta ja antaa seuraavat kommentit.

Kokonaisuudessaan Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tiiviissä paketissa kuvattu maakunnan liikennejärjestelmän toimintaympäristö ja sen asettuminen osaksi eurooppalaista liikennejärjestelmää. Maakunta on laaja ja tiiviissä kuvauksessa liikennejärjestelmäsuunnitelma on vaarassa jäädä valitulla tarkastelutasolla konkretisoimattomaksi kokonaisuudeksi ylätasoon tavoitteita, jotka eivät paikallistu tavoitteiden kohteena oleviin liikenteellisiin pullonkauluihin. Tyrnävän kunta toivoo jossain määrin tarkemman mittakaavan tarkastelua, mikä voisi toteutua esimerkiksi valitsemalla sivun 29 kärkitoimenpiteiden kuvaan karttapohjan ja mittakaavan, jossa Oulun seudun toimenpidepisteet näkyisivät erillisinä. Kyseisellä sivulla kuva on luonnoksessa tarpeettoman pieni ja jää etäiseksi.

Lisäksi paikallistamista Kärkitoimenpiteiden taulukkoa voisi täydentää kohdekohtaisella karttaotteella, vaikka nämä karttaotteet keskenään hyvin eri mittakaavaisia tulisivatkin olemaan. Näin nämä keskeisimmät tavoitteet saataisiin paikallistettua ja liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisuus olisi jatkossa



helpompi sitoa paikallisiin strategioihin ja suunnitelmiin valmiilla yhtenäisellä kuva-aineistolla. Luonnoksessa esitetty taulukko on muutoin toimiva ja havainnollinen.

Yksittäisenä huomiona Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta toimintalinjan alle sijoittuvan kärkitoimenpiteen Valtatie 4: Pulkkila–Haaransilta-välin kehittäminen vaiheittain osalta Tyrnävän kunta esittää täydennettäväksi myös nyt taulukossa tyhjäksi jätetyt arvioinnit tavoite 2 ja tavoite 3. Tyrnävän kunnan Haurukylän kiertotalousalueen asemakaava tarjoaa myös mahdollisuuksia raskaan liikenteen tauko- ja latausalueelle, minkä suunnitelmista on vastaavasti mainittu Pyhäjärvi–Pulkkila-välin kehittämisen T2 kohdassa ja siltä osin myös tätä kohtaa voitaisiin avata tähän. Haurukylän asemakaava-alueilla on aluevarauksia yhteensä noin 60 ha ja rakennusoikeutta yli 200 000 k-m² eli kyseessä on seudullisesti merkittävää toimintaa mahdollistava kokonaisuus, jossa on mahdollista toteuttaa vihreän siirtymän hankkeita. Vastaavasti 4-tien varren liikkumis- ja kuljetustarpeet ovat yhtä lailla avattavissa myös Pulkkila–Haaransilta-välin T3 kohdan osalta.

Kokonaisuudessaan Tyrnävän kunta pitää hyvänä, että esitettävät kärkitoimenpiteet on rajattu noin kahteenkymmeneen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjä nyt 17 kärkitoimenpidettä on helppo yhteisesti edistää kohti toteutusta, kun ennalta on tehty valintaa ja kohdistettu huomio vaikuttavimpiin kokonaisuuksiin.

Toimintalinjojen muut toimenpiteet -kohtiin liittyen Tyrnävän kunta ehdottaa suunnittelun kautta edistettäväksi alempien tieverkkojen kehittäminen osana liikenneinfrastruktuuria. Esimerkiksi kohdan 5.3 periaatteena mainittuun ”Liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä otetaan huomioon kokonaisturvallisuus ja vaikutukset huoltovarmuuteen” voitaisiin lisätä myös alemman tieverkon merkitys huoltovarmuudelle, mitä ei vielä tällä hetkellä ole kirjattuna näkyviin koko maakunnallisen liikennejärjestelmän luonnokseen. Alemman tieverkon riittävän kunnan ja hoitotason avulla ei ylläpidetä vain harvaan asutun maaseudun asukkaiden liikkumismahdollisuuksia, kuten liikennejärjestelmätason vaikutusten arvioinnissa tavoitteiden suhteen tavoitteen 3 osalta on mainittu, vaan alemman tieverkon kunnan haasteet koskevat osaltaan myös kaupunkiseudun reuna-alueiden kuntia, mistä Tyrnävän kunta on hyvänä esimerkkinä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehdyt nostot antavat kokonaisuudessaan hyvän kuvan Pohjois-Pohjanmaan nykytilasta ja keskeisimmistä kehittämistavoitteista sekä kärkihankkeiden merkityksestä vaikuttavuuden näkökulmasta eri liikennemuodot ja käyttäjätarpeet kattavasti huomioiden. Viimeistelyssä on hyvä kiinnittää huomiota myös maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rooliin paikallisten strategioiden ja suunnitelmien lähtöaineistona ja esimerkiksi edellä esitetyin keinoin sitoa yleisellä tasolla ja suurella mittakaavalla esitettyjä tavoitteita paikallisesti niissä kohdin kuin se on mahdollista.

Tyrnävän kunta

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry
pohjois-pohjanmaa@sll.fi

Pohjois-Pohjanmaan liitto
kirjaamo@pohjois-pohjanmaa.fi

30.9.2024

Kommentti päivitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

Yleistä

Tämä suunnitelma on enemmän jumittumista menneisyyteen kuin visiota tulevaisuuteen. Menneisyydessä lennettiin fossiilisilla polttoaineilla ja tavoiteltiin lentoliikenteen kasvua joka kentälle sekä harjoitettiin ja tuettiin kestävämpää matkailua. Menneisyydessä myös haluttiin joka paikkaan uusia ohitusteitä ja ohituskaistoja. Tulevaisuudessa liikenne siirtyy pois maantieltä raiteille ja tietoverkkoihin sekä lyhemmillä matkoilla pyöräteille. Suunnitelmasta puuttuu kokonaan rohkeus haastaa menneisyyttä ja yritys tarttua ilmasto- ja luontokäytännötavoitteisiin.

Suunnitelman lähtökohdaksi pitää ottaa Pariisin ilmastopimuksen tavoitetaso ja sen mukainen liikenteen päästötaso. Jokainen toimenpide täytyy peilata tähän tasoon. Vastaavasti täytyy huomioida YK:n biodiversiteettisopimukset. Maailmaa täytyy ajatella aivan eri tavalla kuin on perinteisesti totuttu ajattelemaan. Vain siten voidaan selvitä globaalia kestävyyskriisistä. Esitetty suunnitelman luonnos vastaa näihin haasteisiin väin vähäisissä määrin ja on pääsääntöisesti maakunnan ja maapallon tulevaisuudelle tuhoisa.

Kärkihankkeista yleisesti

Käytännössä suurin osa kärkihankkeista on sellaisia, jotka lisäävät maantieliikennettä ja heikentävät kestävien liikkumistapojen kannattavuutta. Tämä tekee päästöjen vähentämisestä mahdotonta. Henkilöautoliikenteen sujuvuutta edistävät kärkihankkeet tulee mielestämme poistaa suunnitelmasta.

Kärkihankkeet tulee kohdistaa raideliikenteen edistämiseen, jotta halutut muutokset kulkumuoto-osuuksissa saadaan liikkeelle.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena pidetään sitä, että kumipyöräliikennesuorite henkilöä kohden ei kasva nykyisestä. Kun hyöty-kustannuslaskelmat tehdään tällä oletuksena, niin valtateiden perusrakennushankkeet ovat todennäköisesti hukkainvestointeja. On täysin selvää, että maantieliikennettä nopeuttavat investoinnit lisäävät maanteiden liikennesuoritetta, koska matkanteko kumipyöräisellä kulkumuodolla nopeutuu. Osa vaikutuksista tulee viiveellä yhdyskuntarakenteen hajautumisen kautta. Negatiivisia ilmastovaikutuksia ei tuoda suunnitelmassa lainkaan esiin, onko kyseessä tarkoituksellinen viherpesu?

Jos maantieliikenteen sujuvuutta edistävät kärkihankkeet lausunnostamme huolimatta pidetään mukana suunnitelmassa, niin vähintään niiden vaikutusarviointiin tulee lisätä arvio negatiivisesta ilmastovaikutuksesta. Karkea arvio pitäisi olla helppo tehdä arvioimalla hankkeen vaikutus matkaiikoihin henkilöauto vs. julkinen liikenne ja sitä kautta ihmisten kulkumuotopreferensseihin. Arviomme mukaan suuri osa maantieliikenteen sujuvuutta edistävistä kärkihankkeista on ilmastolle haitallisia.

Kohdennetut huomiot

Toimintaympäristön kuvauksessa (sivu 8) tavoitteen otsikkorivillä käytetään ilmausta ”liikenteen päästöjen hillitseminen”. Pelkkä hillitseminen ei riitä ollenkaan, liikenteen päästöt tulee nollata. Ilmauksia tulee täsmätä vastaamaan hiilineutraali Suomi 2035 mukaista kehityspolkua liikenteen päästövähennyksille.

Kestävien kulkumuotojen liikennesuoritteen tai kulkumuoto-osuuden kasvulle tulee ottaa selkeät ja kunnianhimoiset tavoitteet, joita vasten toimenpiteiden vaikutusarvionta voidaan peilata. Sivulla 14 esitetty viittaus valtakunnalliseen fossiilittoman liikenteen tiekarttaan (10 % kasvu kunkin kestävän liikennemuodon suoritteelle vuonna 2030) vaikuttaa mielestämme (ainakin yksinään) riittämättömältä tavoitteeksi.

Sivu 26. Oulun lentoasema. Lentoliikenne nykyisillä käyttövoimilla ei ole ilmastollisesti kestävä. Sellaista ei pidä vahvistaa.

Uusi kärkihanke-ehdotus: Rahtikuljetusten integrointi eurooppalaiseen raideleveyteen
Kärkihankkeisiin tulisi lisätä ratkaisu, joka mahdollistaa tehokkaat tavarakuljetukset Tornio/Haaparanta rajan yli raideleveyden vaihtumisesta huolimatta. Se kytkisi Oulun Euroopan raideliikenneverkkoon ja mahdollistaisi vihreän siirtymän hankkeille tehokkaat ja kestävät kuljetukset molempiin suuntiin Perämeren kaaren ympäri. Rajan yli tapahtuvaa raideliikennettä lisäämällä voidaan vähentää päästöjä ja lisätä huoltovarmuutta. Olemme nyt kiinni Venäjän ja Siperian raideverkossa, mikä ei tue tavoitteita integraatiosta länteen ja läntisen maailman ympäristötavoitteisiin. Yhtenä ratkaisuna tähän voisi olla Tornio-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen eurooppalaisella rataleveydellä.

Kohdennetut huomiot kärkihankkeista

Valtatie 4: Iin keskustaajaman ohikulkutien suunnittelun käynnistäminen ja toteutus
Tämä on täysin turha ja haitallinen hanke. Juuri edellä kuvattiin, että henkilöautoliikenteen suoritelmäärä ei kasva ja on tarpeen siirtyä kestäviin kulkutapoihin. Iin ohitustie maksaa todella paljon. Vastaava rahamäärä on suunnattava kestävään liikkumiseen Oulun pohjoispuolella, jolloin tieliikenne vähenee ja nykyinen tielinjaus riittää kumipyöräliikenteen tarpeisiin. Tällaiset hankkeet lisäävät haitallista autoilua ja vähentävät kestävästä liikkumisesta kannattavuutta muutoinkin harvaan asutulla seudulla. Liikenteen investointimäärärahat ovat vähissä, joten jokainen kestävätkin hanke on kestäviltä hankkeilta pois.

Oulu-Laurila–radan perusparannus

Hyvä hanke, mutta tähän pitäisi lisätä, että tehtäisiinkö toinen raide eurooppalaisella raideleveydellä Haaparannasta Ouluun.

Lentokentätietä (Mt 815) parannetaan ja eri kulkumuotoja palvelevia matkaketjuja kehitetään.
Täysin turha hanke. Lentokentälle suuntautuvaa liikennettä on vähennettävä ja siirrettävä kestäviin kulkumuotoihin. Kestävyys on miinuksella, kuten taulukostakin näkee.

Valtatie 4: Pyhäjärvi-Pulkkila-välin kehittäminen vaiheittain

Lähes yhtä turha hanke kuin edelliset tiehankkeet. Hankkeen perusteluissa korostuu raskas liikenne. Tämä raskas liikenne pitää siirtää pois nelostieltä raiteille, jolloin päästöt vähenevät ja maantieliikenteen sujavuus ja turvallisuus paranevat. Yksi juna voi viedä kymmeniä rekka-autoja nopeasti, turvallisesti ja päästöttömästi. Vastaavasti merkittävä osa henkilöliikenteestä voitaisiin siirtää juniin, jos junayhteyksiä saataisiin nopeammiksi ja luotettavammiksi ja junavuoroja

enemmän. Tämän investoinnin tarve voidaan siis poistaa, jos investoidaan kestäviin vaihtoehtoihin.

Kaksoisraide Liminka–Oulu toteuttaminen

Hyvä alkua, mutta ei riitä vastaamaan kestävä liikkuksen tarpeeseen ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta. Liikennettä pitää saada nopeammin siirtymään raiteille. Kaksoisraide tarvitaan Ylivieskaan asti.

Valtatie 4: Pulkkila–Haaransilta-välin kehittäminen vaiheittain

Yhtä turha kuin edellä Pyhäjärvi-Pulkkila väli samoin perustein.

Valtatien 8 kehittäminen välillä Vaasa-Oulu

Turha ja haitallinen hanke. Lisää tieliikenteen päästöjä. Tämän sijaan pitäisi tutkia kestävä liikkuksen kehittämistä tällä välillä, miten Raahan/Kokkolan raskaan teollisuuden kuljetuksia saadaan entistä enemmän raiteille.

Valtatie 22 välillä Oulu-Kajaani: tien parantamistoimenpiteet

Haitallinen hanke kuten edellisetkin. Tämän sijasta olisi kehitettävä raideliikennettä välillä Oulu-Kajaani.

Ratasuunnittelun käynnistäminen Ylivieska– Liminka

Tärkeä hanke.

Valtatien 8 kehittäminen pääväylänä: kehitetään tietä Limingan kohdalla ja linjataan tie

Limingassa maankäyttöä tukevasti

Haitallinen hanke. Maankäytön tehostamista ei ole järkevää hajauttaa Liminkaan asti. Nykyisen tieverkon mahdollistama maankäyttö on riittävää. Limingan rautatieasema tulee sen sijaan ottaa henkilöliikenteen käyttöön, jotta autoilun tarve vähenee. Maankäyttöä voidaan sitten keskittää rautatien varteen.

Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta

Erittäin tärkeä ja kiireellinen hanke. Pitäisi nostaa top kolmoseen. Tukee uusiutuvan energian investointeja.

Valtatien 20 Korvenkylä–Kiiminki suunnittelu ja toteutus vaiheittain

Erittäin haitallinen hanke kuten Iin ohitustie. Lisä ajosuoritetta ja lisää kestävä elämäntapaa, jossa Kiimingistä ajellaan autolla Ouluun ja takaisin.

Valtatie 20 välillä Kiiminki-Kuusamo toimenpideselvitys

Haitallinen hanke. Selvittäminen ei vielä haittaa, mutta kaikessa selvittämisessä pitää huomioida tarve liikennesuorituksen vähentämiselle.

Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha

Hyvä hanke. Selvitettävä onko tarpeen varautua mahdollisuuteen saada eurooppalaisen raidelevyden yhteys Ouluun.

Toteutetaan ja kehitetään asemakeskuksia Liminka–Kempele–Oulu–Ii

Hyvä hanke. Lisätään Kellon ja Haukiputaan asemakeskukset tähän.

Esko Saari
puheenjohtaja

Kirsi Eskelinen
sihteeri

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Luonnos 10.9.2024



RAMBOLL

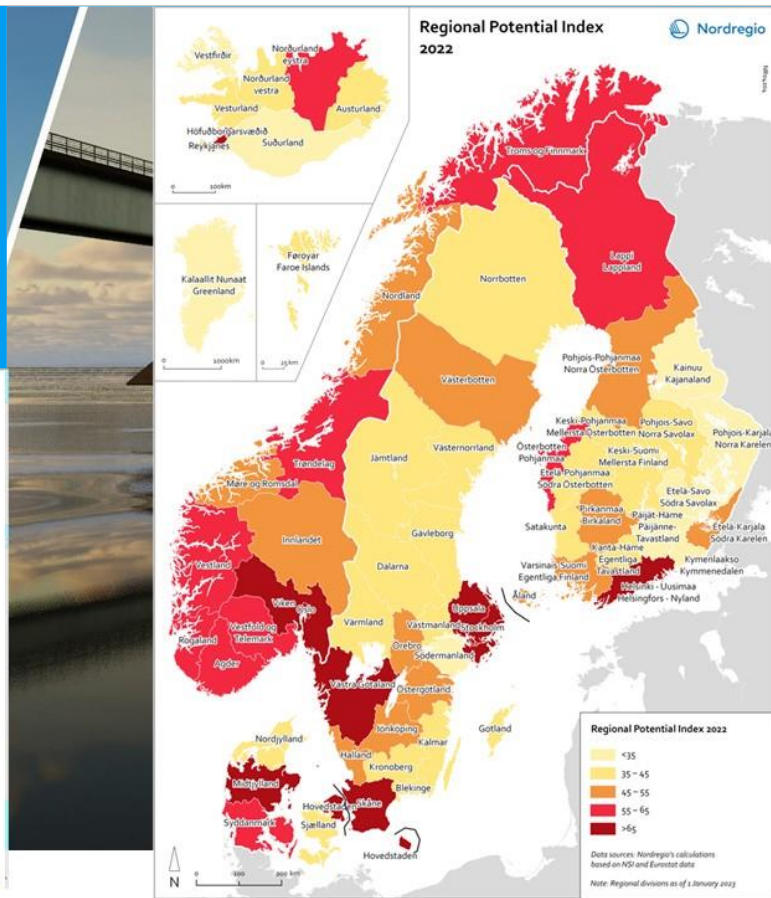
Bright ideas. Sustainable change.



Eurooppalaiset liikennekäytävät uuden TEN-T-asetuksen mukaan


- Skandinavia-Välimeri-käytävä
- Pohjanmeri-Itämeri-käytävä
- Itämeri-Mustameri-Egeanmeri-käytävä
- Rataverkko
- Ydinverkko
- Laajennettu ydinverkko
- Tieverkko
- Taustakarilta
- Maanmittauslaitos

TAFICOM



Huomautusten yhteenveto kohdassa Raporttiluonnos

Sivu: 1

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 9.35.09
Voisiko raportti olla esim. Pohjois-Pohjanmaan liiton pohjalla?

1.1 Liikennejärjestelmätyö Pohjois-Pohjanmaalla

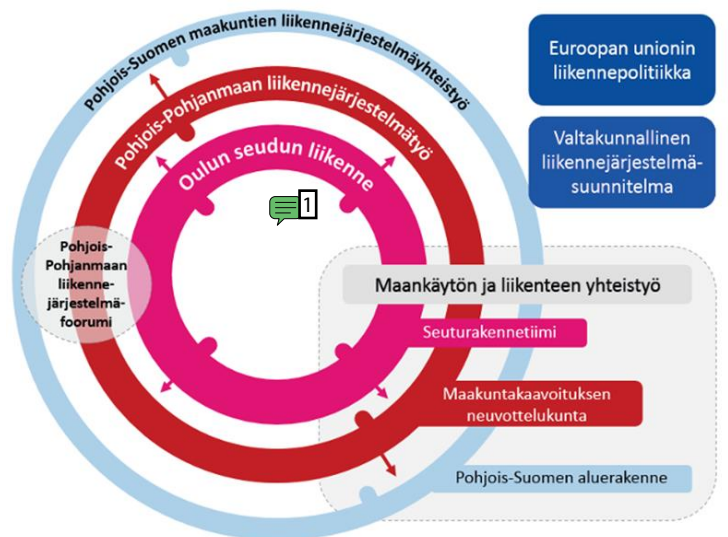
Pohjois-Pohjanmaalla on jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamalli, jossa viranomaiset, alueen kaupungit ja kunnat sekä muut toimijat työskentelevät yhdessä säännölliseen vuorovaikutukseen tukeutuen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Jatkuva liikennejärjestelmätyö on organisoitu liikennejärjestelmäsuunnittelun hierarkiaa vastaavalla tavalla. Maakunnallinen jatkuva liikennejärjestelmätyö ottaa huomioon Oulun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön ja maakunnan strategiatyön lähtökohdat sekä osallistuu ylimatekunnalliseen vuoropuheluun alueen toimijana.

Ylimatekunnallinen liikennejärjestelmän vuorovaikutus on korostunut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) myötä ja Pohjois-Pohjanmaan liitto on osallistunut ylimatekunnallisen Pohjoisen liikennestrategian laatimiseen yhdessä Kainuun, Lapin ja Keski-Pohjanmaan liittojen kanssa.

Jatkuvan liikennejärjestelmätyön tehtävänä on edistää toimijoiden yhteistyötä ja tarvittavia liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä. Yhtenä keskeisenä työkaluna tässä on maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteistyössä laatima ja hyväksymä suunnitelma, joka määrittää tärkeimmät toimenpiteet matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee alueen kaupungeja ja kuntia sekä ylimatekunnallista vuorovaikutusta.

Strategisen tason suunnitelma pyrkii sovittamaan yhteen liikennejärjestelmän tavoitteita ja toimenpiteitä eri alueilla ja varmistamaan että maakunnan kehittämisen ja elinvoiman turvaamisen kannalta keskeiset teemat ja toimenpiteet välittyvät osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua. **Näin se muodostaa samalla maakunnallisen edunvalvonnan yhteisen perustan.**



Vähän epätarkka kuva

1.2 Edistäminen Liikenne 12-suunnitelman kautta

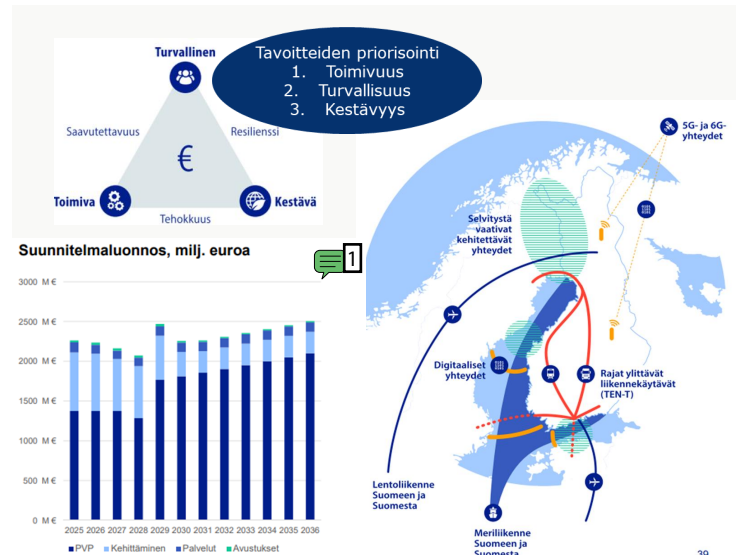
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005), jossa säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta ja suunnitelman sisällöstä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 ja suunnitelmaa koskevat tavoitteet sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen vaikutukset.

Päivitettävänä olevan **Liikenne 12 -suunnitelman 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 ennakoitua 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 Pohjois-maisella tasolla ovat muuttaneet painopistettä aiemmasta eteläisen Suomen länsi-itäsuuntaisia yhteyksiä korostaneesta politiikasta.



Kuvan lähde? Diagrammi liian pienellä.

2.1 Osallistuminen -

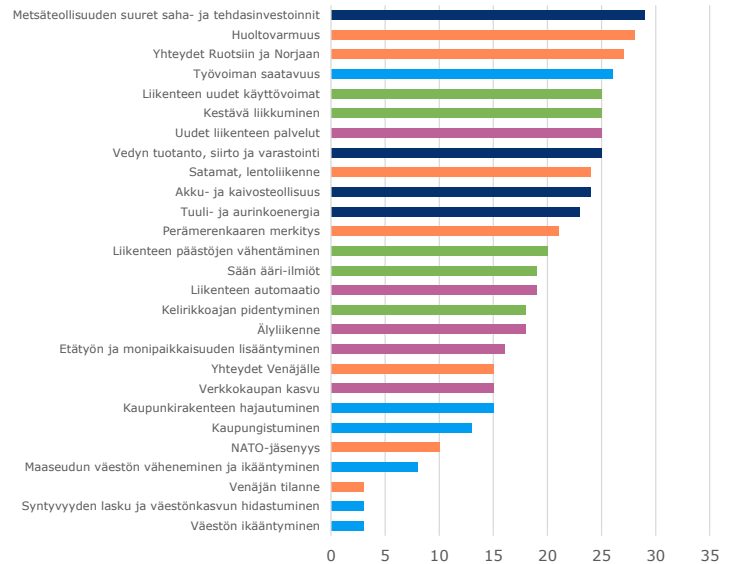


Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä keskeisessä osassa on ollut jatkuva vuorovaikutus. Työhön on osallistunut monipuolinen sidosryhmäjoukko² koostuen Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Väylän, Traficom:n, kaupunkien ja seutukuntien sekä elinkeinoelämän edustajista. Suunnitelman laadinnan aikana on pidetty yhteensä viisi ohjausryhmäkokousta ja käytännön työtä on sen lisäksi ohjannut työn keskeisistä toteuttajatahoista muodostettu työryhmä.

Suunnittelualueen toimijoiden näkemyksiä ja tarpeita liikennejärjestelmän kehittämiseksi on kokousten lisäksi kerätty ja jäsennetty seutukunnittain järjestetyissä etätööpajoissa maaliskuussa 2024. Lisäksi erillinen etätööpaja kohdistettiin elinkeinoelämän toimijoille. Työpajat järjestettiin hyödyntäen digitaalista Mural-yhteiskehittämisen alustaa, jossa osallistujat näkevät reaaliaikaisesti muiden esittämiä näkemyksiä ja alustalle tuotua tausta-aineistoa. Työpajojen tehtävät käsittelivät: a) muuttuvaa toimintaympäristöä, b) asetettavia tavoitteita ja c) tarpeita kunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Muuttuneen toimintaympäristön osalta ilmiöt, joihin liikennejärjestelmäsuunnittelulla voidaan parhaiten vaikuttaa, ovat: metsäteollisuuden suuret saha- ja tehdasinvestoinnit, huoltovarmuus, yhteydet Ruotsiin ja Norjaan sekä työvoiman saatavuus (kuva oikealla).

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos oli esittelyssä elokuussa järjestetyssä webinaarissa, jossa sidosryhmät saivat mahdollisuuden vaikuttaa lopullisen suunnitelman muotoutumiseen. Lisäksi suunnitelmaluonnoksesta pyydettiin kommentteja erillisellä kommenttikierroksella syys-lokakuun aikana.



Kuva: Työpajojen osana toteutetun äänestystehtävän tulokset kysymykseen: mihin ilmiöihin liikennejärjestelmäsuunnittelulla voidaan vaikuttaa?

Sivu: 9

Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 10.58.43
onko otsikko jäänyt kesken?

Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 10.59.03
Väyläviraston

Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 10.59.57
Voisi kuvata kuinka paljon työpajoihin osallistui henkilöitä?

Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.01.11
Tässä pitää alussa mainita, että nämä asiat nousivat esille nimenomaan työpajojen perusteella. Muuten jää irralliseksi.

2.1 Osallistuminen - erityispiirteet

Seuduittain järjestetyissä työpajoissa tunnistettiin seutasolla liikkumiseen ja liikennejärjestelmän liittyviä erityispiirteitä. **Kaikkia seutuja yhdistäviä tekijöitä olivat: matkaketjut, työvoiman liikkuvuus, liikkumisen tasa-arvoisuus sekä tieverkon kunto.** Lisäksi Oulun seudulla esille nousivat erityisesti kauttakulkeva liikenne ja kansainvälinen yhteistyö erityisesti Ruotsin kanssa.

Elinkeinoelän kanssa käydyssä keskustelussa käytiin koko maakuntaa koskevia kysymyksiä. Seutulaisuudessa esille nousseiden asioiden lisäksi **elinkeinoelämä korosti lentoliikenteen sekä suurten erikoiskuljetusten merkitystä.**



Koillismaan seutu

Tieverkon kunto
Lentoasema ja matkailu
Sähköautojen lataus
Kestävä liikkuminen
Turvallisuus



Elinkeinoelämä

Työvoiman liikkuminen

Lentoliikenne

Erikoiskuljetusreitit
(SEKV)

Liikkumisen tasa-
arvoisuus



Oulun seutu

Turvallisuus
Pohjois-Pohjanmaan
kautta kulkeva liikenne
Kuljetusketjut
Matkaketjut
Kansainvälinen
yhteistyö (Ruotsi)
Liikkumisen tasa-
arvoisuus



Raahen seutu

Työvoiman liikkuminen
Meriliikenne
Matkaketjut
Investoinnit
Tieverkon kunto



Ylivieskan seutu

Meriliikenne
Työvoiman liikkuvuus
Kestävän liikkumisen
rahoitus
Kuljetusketjut
Matkaketjut
Matkailun tarpeet



Nivala-Haapajärven
seutu ja Haapavesi-
Siikalatvan seutu

Investoinnit
Liikkumisen tasa-
arvoisuus
Työvoiman liikkuminen
Tieverkon kunto
Sähköautojen lataus



Pudasjärvi,
Utajärvi, Vaala

Sujuvat ja turvalliset
yhteydet Ouluun
Työvoiman liikkuminen
Matkaketjut
Ennakointi
Alemman tieverkon
kunto
Liikkumisen tasa-
arvoisuus

Voisiko olla Kalajoki-Ylivieskan seutu?

2.2 Elinkeinoelämä

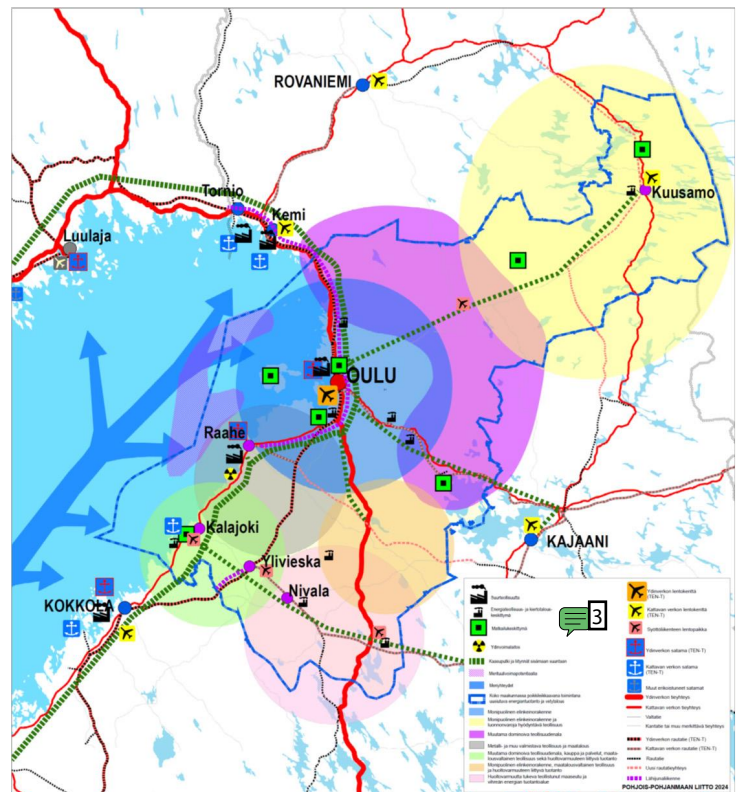
Pohjois-Pohjanmaan elinkeinorakenne on monipuolinen ja globaalin taloustilanteen heilahteluista huolimatta näkyvä tulevaisuuteen on hyvä. **Toimialapainotukset maakunnan eri alueilla ja seuduilla ovat hyvin erilaisia.** Maakunnan elinkeinoprofiilissa korostuvat raaka-aineiden jalostaminen ja eri toimialojen jalostusketjut (energia, puu, mineraalit), matkailu, kierto- ja biotalous, elektroniikan valmistus, metallien jalostus, metsäteollisuus, maa- ja elintarviketalous ja kaivostoiminta. Vahva yritys-vetoinen T&K-toiminta, ja erityisesti Oulun vahva TKI-toiminta ICT- ja ohjelmisto-alalla, on edelleen koko maakunnan kehittämisen vahvuuksia.

Mainittujen perinteisesti vahvojen toimialojen lisäksi **vihreän siirtymän, kiertotalouden ja fossiilittoman energian hankkeet** (mm. maa- ja merituulivoima) ovat **vahvassa nousussa** ja alueella on niihin liittyen käynnissä useita suunnitelmia ja hankkeita. Hankkeisiin liittyvät kuljetukset kuormittavat liikennejärjestelmää ja edellyttävät usein erityisjärjestelyjä. **Myös vetyteollisuuden investoinnit ovat käynnistymässä**, etenkin Perämeren rannikolla, hyödyntäen alueen tuulivoimaresursseja. **Ennen sijoitus** **1** **ihin liittyvä suunnittelu ja tuotantolaitosten muut valmistelut,** **2** **iten Oulussa suunniteltu vetylaitos ja Haapa-veden e-metanolitahdas,** ovat esimerkkejä tulevaisuuden energia-alojen laajenemisesta. Hanhikiven alueella on esiselvitys käynnissä, jolla valmistaudutaan energian tuotantoon ja jatkojalostukseen.

Pohjois-Pohjanmaan **matkailuyritysten kokonaisliikevaihto on ollut yhtäjaksoisessa nousussa alkuvuodesta 2022 lähtien** ja suunta on edelleen kasvava. Alan yritysten henkilöstömäärä on myös noussut kahden viime vuoden aikana tasaisesti.

Elinkeinoelämän kehityshankkeet lisäävät erikoiskuljetusten määrää satamiin johtavilla reiteillä ja erityisesti valtatiellä 8. Pääradan ja sen poikittaisratojen merkitys kuljetuksissa kasvavat. **Henkilöliikenteessä kansainvälisen ja kotimaan liikkuvuuden tarve kasvaa**, kun alueelle sijoittuu kansainvälisiä yrityksiä. Lentoyhteyksien ja pääradan nopeuttaminen korostuvat työasiointiliikenteessä sekä työmatkaliikenteessä teollisuuden investointivaiheessa kasvavan kysynnän myötä.


Ramboll



Sivu: 11

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.06.54

Raahessa suunnitteilla maailman suurin vetylaitos -> jos esimerkkejä laitetaan niin voisi olla enemmän maakunnasta kuin Oulusta.

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 11.06.02

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.03.28

selitelaatikosta ei saa mitään selvää edes zoomaamalla -> kuva tarkemmaksi tai vaikka itse tehty selitelaatikko aiemman laatikon päälle.
Kuvan lähde?

2.3 Väestö- ja aluerakenne

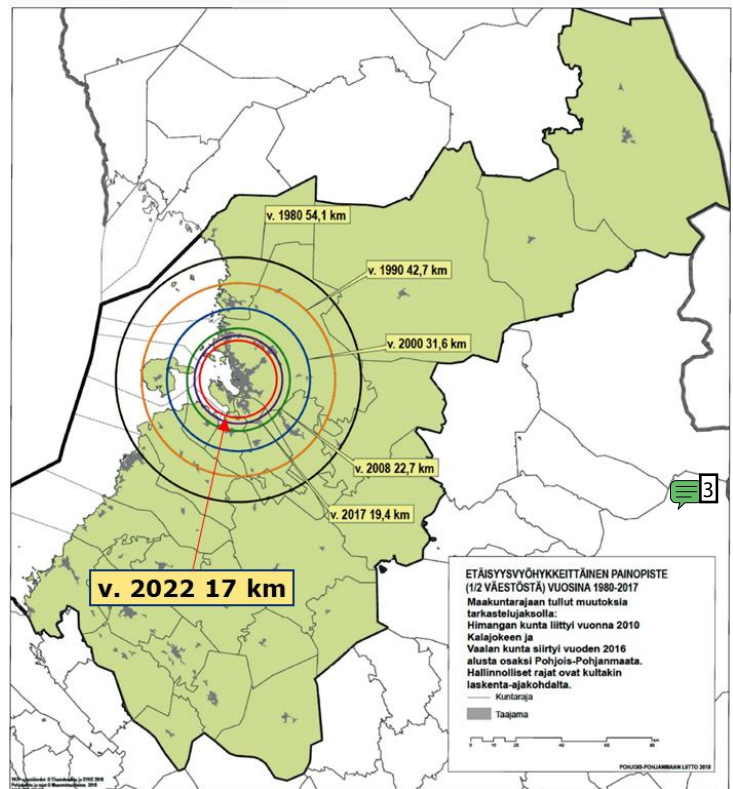
Pohjois-Pohjanmaan tahtotila tulevaisuuden aluerakenteesta on 1 lyvatta
Pohjois-Pohjanmaan tavoiteltava aluerakenne 2050 -suunnitelmassa (2024). Oulun seudun kehitys on ollut ja tulee olemaan ensiarvoisen tärkeää koko Pohjois-Suomen toiminnalle ja taloudelle. Maakunnassa panostetaan aluekehitykseen ja aluerakenteen määrittämiseen suunnitteluun ja kehittämiseen myös muiden kaupunki-seutujen, Raahen seudun, Pyhä- ja Kalajokilaakson ja Kuusamo-Koillismaan osalta, pohjaten niiden omiin vahvuuksiin.

Pohjois-Pohjanmaan aluerakenne on monikeskuksinen, keskusten merkitys painottuu väestönkehityksen mukaisesti. **Oulu on kasvattanut rooliaan pohjoisen kasvun keskuksena, aluerakenteen solmukohtana ja valtakunnanosakeskukseksi.** Puolet Pohjois-Pohjanmaan asukkaista asuu 17 km säteellä Rotuaarin pallosta, mutta samaan aikaan **suuri osa maakunnasta on harvaan asuttua maaseutua**, koska väestö on kasvanut kaupunkialueilla, kaupunkien kehysalueilla sekä kaupungin läheisellä maaseudulla. Maakunnan seutukeskuksilla on laajoja vaikutusalueita. Maakunnan vahvat ja profiloituneet alueet tuovat kansallista lisäarvoa. **Pieniä kunta- ja taajamakeskuksia sijaitsee edelleen varsin kattavasti eri puolilla maakuntaa.**


Pohjois-Pohjanmaalla kiinnitetään erityistä huomiota yritysten sijoittumiseen ja yrityksille tarjottavaan palvelurakenteeseen **tasapuolisesti maakunnan alueella**. Näin turvataan sekä työpaikat että kuntien ja kaupunkien veto- ja pitovoima. Tämä asettaa vaatimuksia myös liikennejärjestelmälle, jonka palvelutaso, **ympärivuotinen liikennöitävyys ja toimintavarmuus tulee turvata koko verkolla kaikissa olosuhteissa.**


Pohjois-Pohjanmaan väestö vanhenee kuten muuallakin Suomessa ja vanhenevan väestön myötä kuolleisuus on ylittänyt syntyvyyden, mikä on hillinnyt luonnollista väestönkasvua. Väestö kokonaisuutena on kuitenkin kasvanut sillä väestönkasvun pohjana on laaja-alainen nettomaahanmuutto, joka on merkittävästi suurempi kuin alueen sisäinen nettomuuttohäviö. **Pohjois-Pohjanmaa on yksi harvoista maakunnista, joissa väestö on kasvanut jo vuosikymmenien ajan.**


Ramboll



Sivu: 12

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 11.08.45

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.09.52
lähde?

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.08.34
Kuvan lähde?

Vuoden 2022 tieto itse tehty vai jostain otettu-> pitää mainita kartassa että sitä on muokattu.

2.4 Digitalisaatio

Digitalisaation eteneminen ja tekoälyn kehittyminen vaikuttavat kaikkeen, myös liikennejärjestelmään.

Niihin kohdistuu suuria odotuksia keinoina tehostaa, parantaa ja uudistaa erilaisia toimintoja, palveluja, tuotteita ja tuotantoprosesseja ja jopa koko yhteiskuntaa. Samalla ne kuitenkin muuttavat maailmaa myös ennakoimattomilla tavoilla, kuten internet, some ja älypuhelin ovat tehneet. Avoin data ja sen sovellukset lisääntyvät, kyky hyödyntää avointa dataa on keskeinen liiketoiminnassa ja sen kannattavuudessa sekä tuote- ja innovaatiokehityksessä.

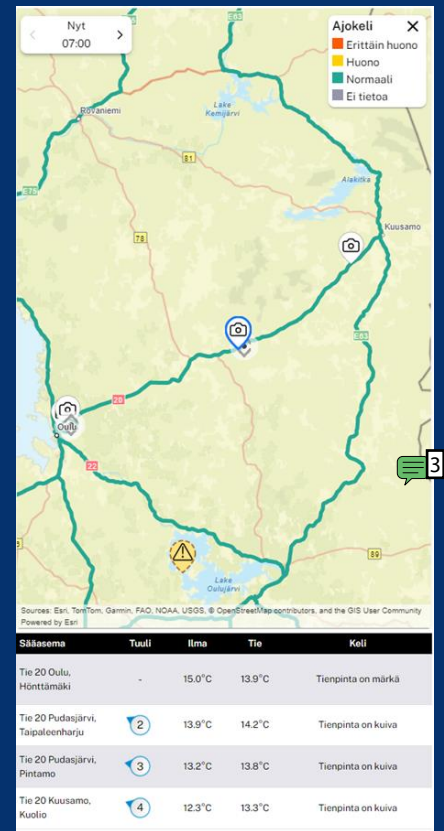
Liikenteen palveluistuminen näkyy jo henkilöliikenteessä, mutta autot halutaan edelleen pääosin omaan käyttöön ja yhteiskäyttö on vähäistä, vaikka teknologisia ratkaisuja on olemassa. Muiden tuottamia matkoja myyvät Maas-palvelut ovat jääneet kokeilujen as¹, ja laajasti käyttöönotettuja ratkaisuja ei ole toistaiseksi olemassa.

Toisaalta kutsuohjattujen 2^{h-demand} palvelujen tarve on ilmeinen harvaan asuttujen ja pienempien kaupunkien julkisen liikenteen ratkaisuna kunhan taloudellinen toteutushaaste saadaan ratkaistua.


Erilaiset mikroliikkumisen (sähköpotkulaudat, kaupunkipyörät, muut sähköavusteiset liikkumisvälineet) välineet yleistyvät suurimmissa kaupungeissa ja haastavat joukkoliikenteen käyttöä, ellei niitä onnistuta paketoimaan osaksi joukkoliikennettä. Näihin liittyy sähköpotkulautojen osalta myös merkittäviä turvallisuushaasteita. Myös sähköavusteiset pyörät ovat yleistyneet nopeasti ja niillä ajettut matkat pitenevät. Ne voivat jatkossa tarjota ratkaisun pienempien paikkakuntien lähiliikkumiseen. Dronet (miehittämätön ilma-alus) ovat jo yleisiä monessa käytössä. Tulevaisuudessa isommat dronet tulevat myös osaksi liikennejärjestelmää, aluksi kuljettamaan tavaraa.

Älyliikenteellä ja liikenteen automatisaatiolla on jo pitkä historia ja toimivia sovelluksiaakin on. Kehitys on näkynyt erityisesti liikenteen seurannassa ja hallinnassa sekä ajoneuvoteknologiassa. Merkittäviä vaikutuksia on jo saatu liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuuden parantamisessa, mutta täysin automaattiseen liikenteeseen ja siitä saatavien hyötyjen realisoituminen edellyttää täyttä automaatiota koko ajoneuvokannassa ja on vielä kymmenien vuosien päässä. Toisaalta automaattiajamisen arvioidaan kasvattavan liikennesuoritetta ja ⁴ automaattisista henkilöautoista tulee valtavirtaa, ajoneuvosuorite voi kasvaa jo kymmeniä prosentteja.


Kuljetuksissa ja logistiikassa digitalisaatio näkyy erityisesti verkkokaupassa. Verkkokauppa perustuu nopeisiin toimituksiin ja pienten yksikkökokojen kuljetuksiin. Toisaalta logistiikan toimitusketjujen kustannustehokkuus perustuu suuruuden ekonomiaan, jossa kuljetuskustannusten alentaminen kuljetuksia yhdistelemällä ja yksikkökokoja kasvattamalla sotivat verkkokaupan nopeutta ja varastoinnin välttämistä vastaan. Hitaammissa toimitusketjuissa kaluston käyttö on tehokkaampaa ja päästöt vähenevät huomattavasti. Tämä koskee mm. citylogistiikan jakelukuljetuksia. Digitaalisuus lisääntyy kansainvälisissä kuljetuksissa hitaasti vaikka yritystasolla kotimaassa onkin otettu merkittäviä kehitysaskelia kuljetusten yhdistelyssä, sähköisissä rahtikirjoissa ja digitaalisessa tiedonhallinnassa.




Sivu: 13

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.13.45
Selitettävä suomeksi

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 11.13.22

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.13.16
Mitä tällä kuvalla kuvataan?

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.20.29
Lähde?

2.5 Kestävä kehitys ja ilmastonmuutos

Ilmastonmuutos vaikuttaa liikennejärjestelmään monin tavoin. Suorat vaikutukset kohdistuvat erityisesti väyläpitoon.

- Lisääntyvät sään ääri-ilmiöt, kuten tulvat, myrskyt ja helleaallot, voivat vahingoittaa infrastruktuuria, kuten teitä, siltoja ja rautateitä. Tämä voi johtaa liikenteen keskeytyksiin ja korjauskustannusten kasvuun.
- Merenpinnan nousu: Merenpinnan nousu voi uhata rannikkoalueiden liikenneinfrastruktuuria, kuten satamia ja rannikkoteitä. Tämä voi vaatia merkittäviä investointeja suojarakenteisiin ja infrastruktuurin siirtämiseen.
- Lämpötilan nousu: Korkeat lämpötilat voivat vaikuttaa tienpintojen kuntoon, aiheuttaen esimerkiksi **faltin pehmenemistä ja vaurioitumista**. Tämä voi lisätä kunnossapitokustannuksia ja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Epäsuorat vaikutukset aiheutuvat ilmastonmuutoksen hillinnän tarpeesta, joka liikenteessä liikennesuorituksen vähentämistarpeeseen, kestävien liikkumismuotojen edistämiseen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistarpeeseen. Näitä toimenpiteitä on kuvattu erityisesti Pohjois-Pohjanmaan ilmastotiekartassa.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Suurin osa kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä (n. 96 %). Pohjois-Pohjanmaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2022 olivat 734,5 kt CO₂e, ja **tieliikenteen osuus maakunnan CO₂-päästöistä oli 23 %**. Liikenteen päästöt Suomessa ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2008. Vuosina 2022–2023 päästöt vähenivät noin 4 %. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja KAISUssa on asetettu tavoitteeksi, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää 2020-luvulla kasva.

- Jos liikkumistarve kasvaa, tavoitteena on, että kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin. Tämä tarkoittaisi noin 10 % kasvua kunkin kestävästä liikennemuodosta vuoteen 2030.
- Maaseudulla yksittäisten kotitalouksien osalta henkilöautosuoritteet voivat edelleen kasvaa.

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti kolme eri tekijää: liikennesuoritteiden eli ajettujen kilometrien kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet. Näistä alueelliset toimijat voivat vaikuttaa erityisesti liikennesuoritteeseen, muiden tekijöiden etenemiseen vaikuttavat enemmän autoteollisuuden ja kansallisen liikennepolitiikan toimenpiteet.

POHJOIS-POHJANMAAN ILMASTOTIEKARTTA 2021–2030 2.0 mukaan liikennejärjestelmän päästöjä pyritään vähentämään erityisesti:

- 1. Vähäpäästöiset liikennevälineet &**
- 2. Uusiutuvat polttoaineet**
 - Maakunnallinen uusiutuvien polttoaineiden ohjelma
 - Sähköisen henkilöautoliikenteen saavutettavuus
 - Julkisen sektorin vähäpäästöiset liikennevälineet
- 3. Kestävä liikkuminen &**
- 4. Tehokkaat tavarakuljetukset**
 - Uusimpaan tietoon perustuva liikennejärjestelmäsuunnittelu
 - Kestävän liikkumisen infrastruktuuri ja palvelut
 - Bio- ja kiertotalouden massojen kuljetusreitit ja terminaalit
- 5. Liikkumistarpeen vähentäminen sektorirajat ylittävällä yhteistyöllä.**
 - Maankäyttö ja palvelurakenne
 - Kestävän liikkumisen infrastruktuuri ja palvelut
 - Etäpalvelut ja paikkariippumaton työnteke


Sivu: 14

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 11.22.03

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.23.11

Suurempi ongelma näillä leveysasteilla:

lämpimät syksyt -> vaikuttaa kelirikkokauden pituuteen sekä nollan molemmin puolin sahaava ilma -> pahemmat päällystevauriot

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 11.23.51

lauseen muotoilu

2.5 Kestävä kehitys ja ilmastonmuutos

Liikennesuoritteeseen vaikutetaan aluetasolla erityisesti yhdyskuntarakenteen kehittämisellä sekä eri liikennemuotojen käytön edellytyksiä kehittämällä. Yhdyskuntarakenteessa työpaikkojen ja palveluiden helppo saavutettavuus kestäville kulkutavoilla on avainasemassa kestävä liikunnan lisääntymiselle. Liikenteen hinnoittelu on tehokas ohjauskeino, mutta siihen liittyvät päätökset tehdään valtakunnantasolla.

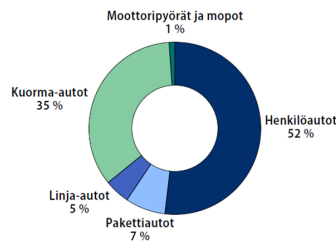
Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen vähentävät tehokkaasti päästöjä. Autoteollisuus on avainasemassa autojen energiatehokkuuden lisäämisessä. Maatiekuljetuksissa on suuri tehostamispotentiaali kuljetusten yksikkökokoon, kuljetusten yhdistelyyn ja tyhjänä ajon vähentämiseen liittyen. Kehitys tapahtuu koko ajan yritysten omassa toiminnassa, mutta haasteena on yritysten välisen yhteistoiminnan tehostaminen. Joukkoliikenteessä energiatehokkuuden parantaminen tapahtuu keskiuormituksen kasvun myötä.

Politiikkatasolla Suomi on jo ottanut käyttöön lukuisia keinoja, joilla pyritään vähentämään liikenteen päästöjä. Liikenteen polttoaineista peritään hiilidioksidiveroa. Auto- ja ajoneuvovero on myös porrastettu autojen hiilidioksidipäästöjen mukaan. Lisäksi on otettu käyttöön erilaisia tukia ja kannustimia, joiden toivotaan edistävän päästövähennyksiä. Nykyiset toimet eivät kuitenkaan todennäköisesti ole riittäviä siihen, että päästöjen vähentämiseen liittyvät tavoitteet voitaisiin saavuttaa.

Henkilöautoliikenteen osalta avainasemassa päästöjen vähentämisessä on liikenteen sähköistyminen. Raskaassa liikenteessä kaasulla ja biopohjaisilla polttoaineilla on merkittävä rooli vielä lähivuosina. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöön liittyy huoltovarmuuskysymyksiä, joita ei kaikilta osin ole vielä ratkaistu.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri kehittyä pääosin markkinaehtoisesti kysynnän myötä, mutta toteutusta on edistetty myös erilaisilla tukimuodoilla sekä lainsäädännön vaatimuksilla. Harvemmin asutuilla alueilla ja vähäliikenteisellä verkolla jakeluinfra kehitys on vaikeaa ilman julkisten toimijoiden aktiivisuutta. Vastaavasti kaupungeissa tarvitaan pelisääntöjä latauspisteiden sijoittamiselle katu- ja kaupunkiympäristöön, erityisesti raskaan liikenteen osalta.

Ramboll



Käyttövoima	2018 Q1	2023 Q3	Muutos (kpl)	%-osuus käyttövoimasta vuonna 2023	Päästökertoimen (g/km)
Kaikki autot, kpl	226 896	244 638	17 742	100	140
Bensiini	123 482	125 486	2 004	51	121
Diesel	102 780	107 021	4 241	44	121
Sähkö tai -hybridi	363	10 914	10 551	4,5	0
Kaasu tai -hybridi	57	918	861	0,4	60,4
Bensiini/Etanoli	196	288	92	0,04	Etanoli: 27

Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakauma vuonna 2023 (YM: Ilmastovuosisikertumus 2024).

TIELIIKENTEEN VAIHTOEHTOISTEN KÄYTTÖVOIMIEN JULKISEN JAKELUINFRASTRUKTUURIN SIVOTAV TAVOITTEET

SÄHKÖ

Henkilö- ja pakettiautot

2025

TEN-T-ydintieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
400 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
150 kW latauspisteiden vähimmäisteho

2030

Kattavalla TEN-T-tieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
300 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
150 kW latauspisteiden vähimmäisteho

HUOMI: Latausinfra kehitetty, kun sähköliikenne on maks. kasvua. Tavoite TEN-T-ydintieverkolla vahvistuu vuoden 2027 loppuun mennessä. Kattavalla TEN-T-tieverkolla tulee välttävillä vuodelle 2027 loppuun ja vaatimukset vahvistuvat vuoden 2030 loppuun mennessä.

JOUSTO: Lähikohtaisesti infra tulee ottaa käyttöön kummankin kulkualueen osalta. Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka latausinfra rakennettaisiin vain toiselle puolelle tiettä tai vähäliikenteisillä alueilla latausinfraan välimatka olisi asetuksen lähikohtaa jonkin verran pidempi tai latauskentän kokonaisteho puoltuisi. Jotta jousto huomioitaisiin, tulee asetuksessa määritellyn edellytysten täytyä.

Raskaat ajoneuvot

2025

Kaupunkisolmukohdissa

Latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 900 kW ja jotka kuluvat latausalueen, joiden yksiköiden antoteho on vähintään 150 kW.

2030

TEN-T-ydintieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
3 600 kW latauskentän vähimmäisteho
2 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
350 kW latauspisteiden vähimmäisteho

Kattavalla TEN-T-tieverkolla

100 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
1 500 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
350 kW latauspisteiden vähimmäisteho

HUOMI: TEN-T-tieverkon sähkölatausinfra rakentamiselle tulee välttävillä vuodelle 2025 ja 2027. Kaupunkisolmukohtainen infra vaatimukset vahvistuvat vuoden 2030 loppuun mennessä.

JOUSTO: Lähikohtaisesti infra tulee ottaa käyttöön kummankin kulkualueen osalta. Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka latausinfra rakennettaisiin vain toiselle puolelle tiettä tai vähäliikenteisillä alueilla latausinfraan välimatka olisi asetuksen lähikohtaa jonkin verran pidempi tai latauskentän kokonaisteho puoltuisi. Jotta jousto huomioitaisiin, tulee asetuksessa määritellyn edellytysten täytyä.

VETY

Kaikki ajoneuvot

2030

TEN-T-ydintieverkolla

200 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
1 l kpl vähimmäiskapasiteetti päivässä
700 bar järekkäisten vähimmäisteho

Kaupunkisolmukohdissa

1 kpl vetytanksuasema

JOUSTO: Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka vähäliikenteisillä alueilla tankkausasemien kapasiteetti olisi alempi. Jotta jousto huomioitaisiin, tulee asetuksessa määritellyn edellytysten täytyä.

METAANI

Kaikki ajoneuvot





TEN-T-ydintieverkolla varmistetaan asianmukainen määrä tankkauspaikkoja.

TEN-T-YDINTIEVERKKO

KATTAVA TEN-T-TIEVERKKO

KAUPUNKI-SOLMUKOHDAT

Kuva: Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuuria säätelevässä AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) -asetuksessa on esitetty vaatimuksia ajoneuvojen latausinfraalle sekä kaasun ja vedyn tankkausinfraalle TEN-T ydintieverkolla, TEN-T kattavalla verkolla ja kaupunkisolmupisteissä.

 Numero: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 11.28.55
<hr/>			
 Numero: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 11.58.31
<hr/>			
 Numero: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 11.58.57
<hr/>			
 Numero: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 11.59.19
<hr/>			

Näissä olisi mielenkiintoista aina maakunnan vertailu valtakunnan tasoon

2.6 Kansainvälisyys ja maailmanpolitiikka

Keskeisimmät globaalit ilmiöt, jotka ovat vaikuttaneet voimakkaasti liikkumiseen ja kuljetuksiin ovat Venäjän käynnistämä hyökkäyssota Ukrainaan ja sen kiihdyttäminä tapahtuneet Suomen ja Ruotsin liittyminen NATO:oon sekä sen aiheuttama talouden ja energiamarkkinan epävarmuus Euroopassa.

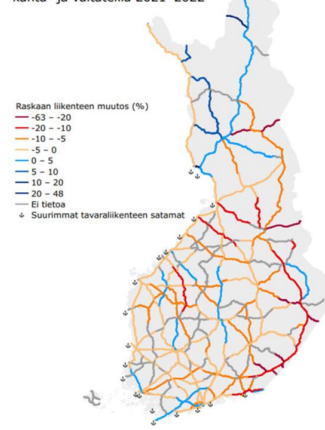
Venäjän talouspakotteet ja rajasulut ovat merkittävästi muuttaneet kuljetus- ja liikkumisvirtoja Suomessa. Transitokuljetukset rataverkolla ja satamissa ovat merkittävästi vähentyneet, samoin kuin matkailu Venäjän ja Suomen välillä. Kotimaisen raakapuun hankinta ja energiantuotanto ovat lisääntyneet, mikä on aiheuttanut muutoksia metsäteollisuuden kuljetusten suuntautumiseen, ja osaltaan korostaa alemman tieverkon asemaa aiempaan verrattuna.

Metsäteollisuudessa on käynnissä rakennemuutos, jota kiihdyttää talouden yleinen suhdannetilanne, sellun ja paperin hintavaihtelut sekä paperin kulutuksen lasku.

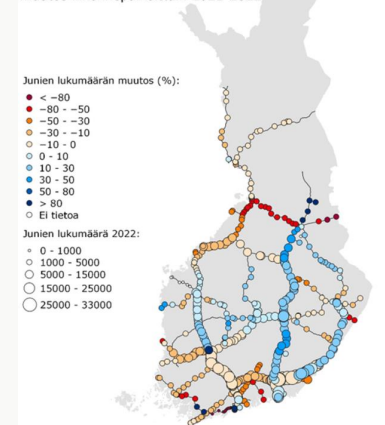
Suomen NATO-jäsenyys korostaa sotilaallista liikkuvuutta, mikä edellyttää että tie- ja rataverkon on kyettävä kuljettamaan raskasta sotilaskalustoa. Myös liikennejärjestelmän kyberturvallisuus korostuu, koska NATO-jäsenyys tuo mukanaan uusia vaatimuksia ja standardeja, jotka parantavat koko järjestelmän turvallisuutta. Nämä muutokset voivat parantaa Suomen liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja kriisinsietokykyä, mutta ne vaativat investointeja ja kehitystyötä. Toisaalta NATO-jäsenyys voi lisätä kansainvälistä yhteistyötä ja investointeja Suomen liikenneinfrastruktuuriin, verkkojen toimintavarmuuden ja tehokkuuden parantamiseksi. Perämerenkaaren strateginen merkitys korostuu ja monet edellä mainituista vaikutuksista kohdistuvat juuri tälle alueelle. Perämerenkaaren liikennejärjestelmän merkitys korostuu myös alueen taloudellisen kehityksen ja kansainvälisen saavutettavuuden kannalta, ja se tukee myös huoltovarmuutta ja kriisinsietokykyä.

Meriliikenne on avainasemassa huoltovarmuuden näkökulmasta, ja satamien rooli vienti- ja tuontireitteinä on kasvanut. Myös rautatie- ja tieyhteydet Ruotsiin ja Norjan valtamerisatamiin ovat nousseet kehityksen kohteiksi, kun arktisten merireittien merkityksen uskotaan kasvavan.


Raskaan liikenteen muutos kanta- ja valtateilla 2021-2022




Tavaraliikenteen junien lukumäärän muutos liikennepaikoittain 2021-2022



Sivu: 16

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.01.41

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.02.30
ja mahdollisissa Itämeren häiriötilanteissa?

3. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JA LIIKKUMISEN NYKYTILA

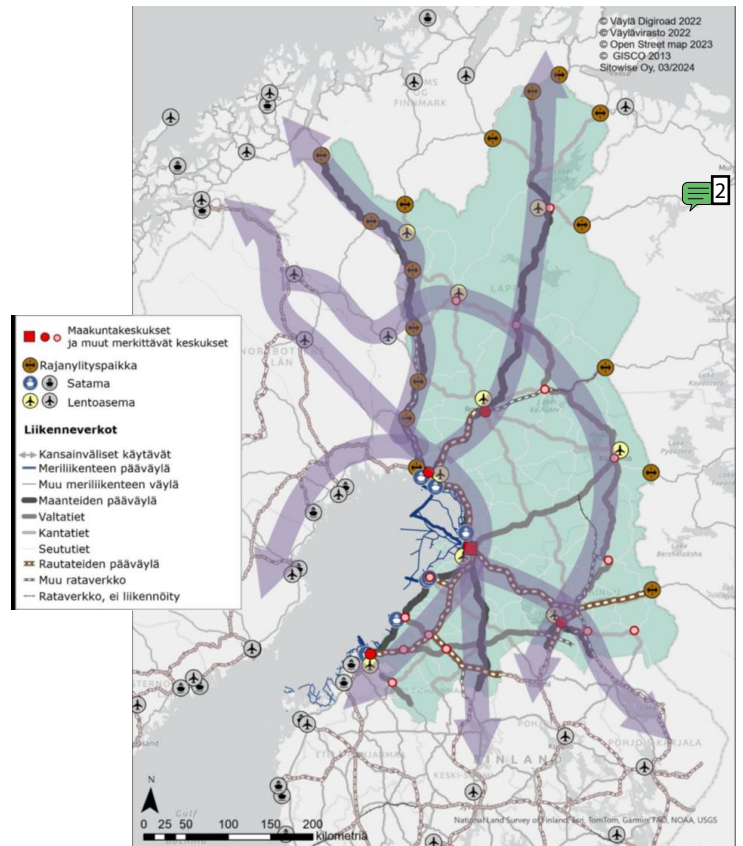
Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän rungon muodostavat TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat päärata, valtatie 4 ja Oulun satama. Oulun ja Kuusamon lentoasemat ja Raahen satama puolestaan ovat TEN-T kattavan verkon solmupisteitä. TEN-T -verkon yhteydet ja solmupisteet parantavat alueen logistista tehokkuutta ja kansainvälistä saavutettavuutta, mikä tukee alueen taloudellista kehitystä ja kilpailukykyä. Pohjois-Pohjanmaan rooli liikenteen välittäjänä on korostunut uudessa geopolitiisessa tilanteessa ja alueen kautta kulkee useita elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta keskeisiä liikenteen kehityskäytäviä.

Valtatiet 8 ja 22 ovat keskeisiä Pohjois-Pohjanmaan ja naapurimaakuntakeskusten välisissä yhteyksissä. Valtatie 8 palvelee Perämeren satamien, kuten Raahen, ja tuotantolaitosten liikennettä, kun taas valtatie 22 yhdistää Kainuun Perämeren satamiin. Valtatie 20 yhdistää Oulun seudun ja Koivijärven alueeseen, jossa valtatie 5 toimii etelä-pohjoissuuntaisena yhteytenä itäisessä Suomessa. Näiden teiden merkitys korostuu erityisesti matkailussa. Maakunnan eteläosassa merkittäviä ovat valtatie 27 ja kantatie 88, jotka yhdistävät Pohjois-Pohjanmaan rannikon Pohjois-Savoon, sekä valtatie 28, joka yhdistää rannikon Kainuuseen.






Maakunnan laajuudesta ja elinkeinorakenteesta aiheutuu, että alemman tieverkon merkitys Pohjois-Pohjanmaalla on huomattava, erityisesti alueen teollisuuden ja maatalouden näkökulmasta. Myös vihreän siirtymän hankkeet kuormittavat alempaa tieverkkoa. Alempi tieverkko kattaa paikalliset ja seudulliset tiet, jotka eivät kuulu valtakunnallisiin pääteihin, mutta ovat elintärkeitä alueen taloudelle ja asukkaiden arjelle.

Alemman tieverkon kautta kuljetetaan merkittävä osa raaka-aineista, kuten puuta ja maataloustuotteita. Metsä- ja biotuotealan teollisuuden puukuljetukset ovat riippuvaisia näistä teistä. Myös maataloustuotteiden kuljetukset tapahtuvat usein alemman tieverkon kautta. Tämä verkko mahdollistaa maatalojen ja tuotantolaitosten väliset yhteydet. Alemman tieverkon merkitys korostuu erityisesti alueilla, joissa pääteiden kattavuus on rajallinen. Sen kunnossapito ja kehittäminen ovat välttämättömiä alueen taloudellisen toiminnan ja asukkaiden hyvinvoinnin turvaamiseksi.

Ramboll



Sivu: 17

	Numero: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 12.07.02
<hr/>				
Kappale 3 ja 3.1-3.3 Tiivistämisen mahdollisuus. Monella eri sivuilla puhutaan myös TEN-T asioista. Voisiko ne keskittää pääosin yhdelle sivulle, esim kpl 3.1? Hyvä välttää turhaa toistoa.				
	Numero: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 12.03.01
<hr/>				
Kuvan lähde puuttuu				
	Numero: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.05.21
<hr/>				
	Numero: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.05.46
<hr/>				
	Numero: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.05.53
<hr/>				

3.1 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.

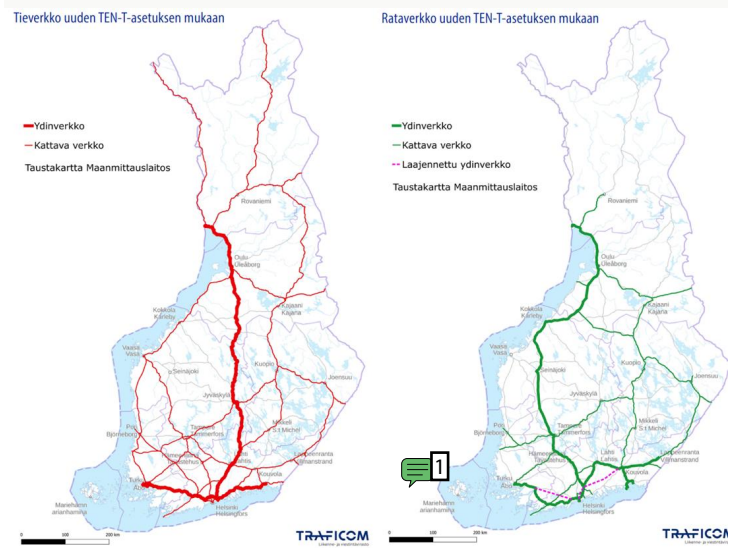
TEN-T -liikenneverkkojen tavoitteena on parantaa rajat ylittävän ja jäsenmaiden sisäisen liikenteen sujuvuutta, lisätä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta ja tukea talouskasvua. Infrastruktuuri tähtää myös liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseen ja verkon kestävyysparantamiseen. Venäjän 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, rahti-termiinalien 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.



3.2 Yhteydet Eurooppaan

Pohjois-Pohjanmaa kytkeytyy Eurooppaan TEN-T-liikenneverkon solmupisteiden ja eurooppalaisten ydinverkon liikennekäytävien: Pohjanmeri – Itämeri ja Skandinavia- Välimeri -liikennekäytävien kautta.

Solmukohtat

2. Joulun lentoasema ja satama kuuluvat euroopanlaajuiseen TEN-T -ydinverkkoon. Raahen satama ja Kuusamon lentokenttä puolestaan TEN-T kattavaan verkkoon.

Pohjanmeri-Itämeri -liikennekäytävä

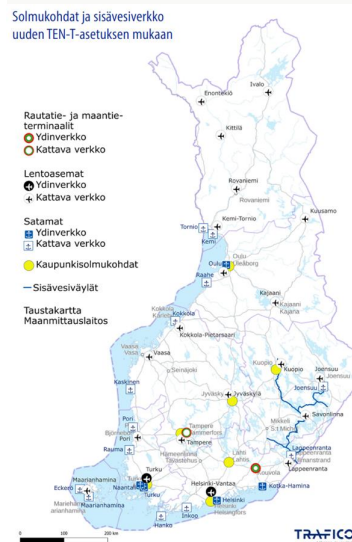
Valtatie 4 ja päärata kytkevät Pohjois-Pohjanmaan ja Oulun seudun osaksi Pohjanmeri – Baltian käytävää, joka ulottuu Pohjanmeren satamista Belgiassa, Alankomaissa ja Saksassa Puolaan jatkuen Liettuan, Latvian ja Viron kautta Helsinkiin ja Ouluun Suomessa sekä Luleåon Ruotsissa. Käytävä käsittää rautatiet, tiet, lentokentät, satamat, Road-Rail terminaalit (RRT), sisävesireitit ja yhteydet Euroopan merireiteille. Käytävän merkittävin projekti on Rail Baltica, eurooppalaisen raidelevyden rautatietelinjä, joka yhdistää Viron, Latvian ja Liettuan Puolaan ja loput EU:sta.

Skandinavia – Välimeri -liikennekäytävä

Oulun seutu kytkeytyy (maantie ja rata) pohjoissuunnassa osaksi Eurooppalaista Skandinavia - Välimeri -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.

Käytävä käsittää rautatie- ja teiosuusia sekä meriyhteyksiä, ja se muodostaa rungon Perämerenkaaren alueen liikennejärjestelmälle ulottuen myös Norjan puolelle Narvikiin.


Solmukohdat ja sisävesiverkko uuden TEN-T-asetuksen mukaan




Eurooppalaiset liikennekäytävät uuden TEN-T-asetuksen mukaan



Sivu: 19

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.07.24
Ei kuulu ydinverkkoon

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.07.13

3.3 Liikennejärjestelmä – tieliikenne

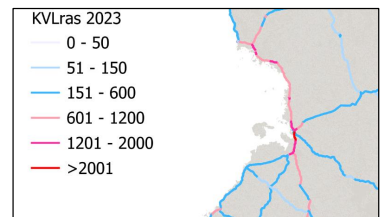
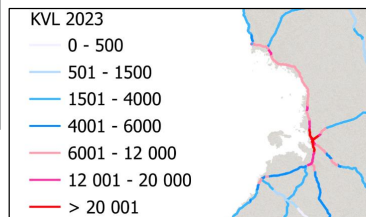
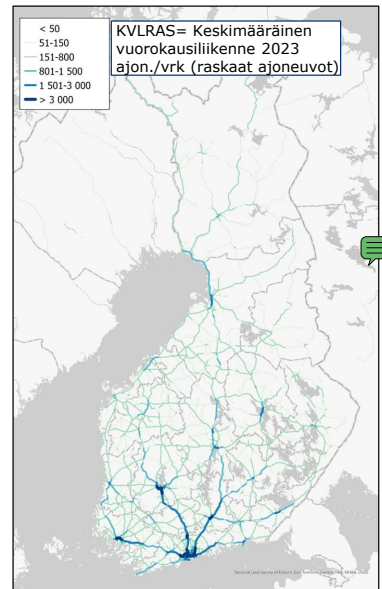
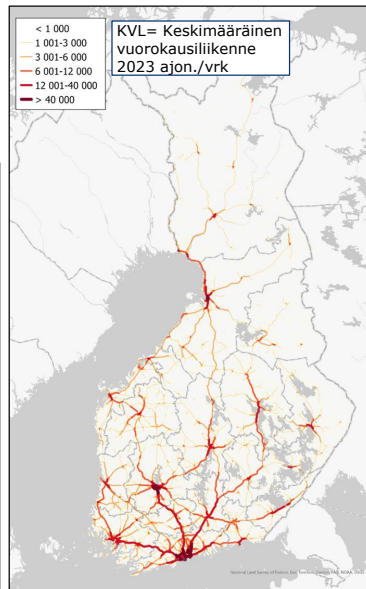
Pohjois-Pohjanmaan tieverkko on laaja ja monipuolinen, kattaen sekä valtakunnallisesti merkittäviä pääteitä että paikallisia teitä. Tieverkon laajuus ja laajasti koko tieverkkoa hyödyntävä elinkeinorakenne haastavat tienpitäjää sekä kehittämisen että liikenneverkon hoidon ja ylläpidon kannalta.

Valtatie 4 on koko Suomen etelä-pohjoissuuntainen runkoyhteys, osa Euroopanlaajuisista ydinverkkoa ja eurooppalaisia Skandinavia - Välimeri ja Pohjanmeri - Itämeri -liikennekäytäviä. Liikennemäärät Oulun seudulla ovat valtakunnallistikin merkittäviä koko Haarasillalta aina Kemiin ulottuvalla osuudella, jossa myös raskaan liikenteen määrä on merkittävä. Valtatie ei kaikilta osin täytä TEN-T ydinverkon teille asetettua vaatimustasoa. Kehittämistarpeita pohjoiseen suuntautuvassa liikenteessä on erityisesti Iin kohdalla ja etelän suunnassa Pulkmila – Haarasilta välillä.

Rannikon suunnassa valtatie 8, osana Oulu – Vaasa yhteysväliä, yhdistää Oulun ja Raahen työssäkäyntialueet ja on merkittävä elinkeinoelämän yhteys eteläisten pohjalaismaakuntien maakuntakeskuksiin ja niiden satamiin. Nykytilanteessa tien palvelutaso ei täytä pääväyläasetuksen eikä TEN-T kattavan verkon mukaisia vaatimuksia. Kehittämistarpeita on koko Oulu – Vaasa välillä, mutta erityisesti Limingan kohdalla, jossa on tarpeen sovittaa yhteen pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen tarpeita sekä maankäyttöä.

Valtatie 20 ja 22 ovat maakunnan poikittaiset runkoyhteydet, joiden roolit kuitenkin ovat erilaiset. Valtatien 20 merkitys korostuu Oulun kaupunkiseudun työssäkäynti-liikenteen yhteytenä ja Koillismaalle Pudasjärven, Taivalkosken ja Kuusamon suunnan matkailulle. Valtatie 22 puolestaan on maakuntakeskusten välinen päätieyhteys, jonka merkitys on korkea sekä työssäkäynnille että elinkeinoelämän kuljetuksille.

Kantatie 86 tarjoaa rannikon suunnaisen sisämaayhteyden etelään ja yhdistää Ylivieskan seutukunnan Oulun seudulle.




Sivu: 20


 Numero: 1Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.08.19

 Numero: 2Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.10.47

Onko itse tehty kartta vai otettu jostain? Pitäisi olla maininta mistä liikennemäärätiedot poimittu. Kaikille lukijoille ei varmasti selvä asia.

 Numero: 3Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.08.34

 Numero: 4Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.08.40

 Numero: 5Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.09.08

vt 27 ja 28 puuttuvat -> lisätään entä vt 5?

3.4 Liikennejärjestelmä - junaliikenne

Helsingistä Oulun kautta Rovaniemelle ulottuva **päärata muodostaa Suomen henkilöjunaliikenteen merkittävimmän runkoyhteyden ja rata on osa eurooppalaista TEN-T ydinverkkoa ja Pohjanmeri-Itämeri -liikennekäytävää.** Päärata yhdistää maakunnan naapurimaakuntakeskuksiin Kokkolaan ja Rovaniemelle, pääkaupunkiseudulle sekä nopeasti kehittyvälle Tampereen seudulle. Nykytilanteessa päärata palvelee pitkämatkaista henkilöliikennettä. Käynnissä oleva Tornio-Haaparanta-välin sähköistys avaa mahdollisuuden rajat ylittävän junaliikenteen yhteyksien kehittämiseen.

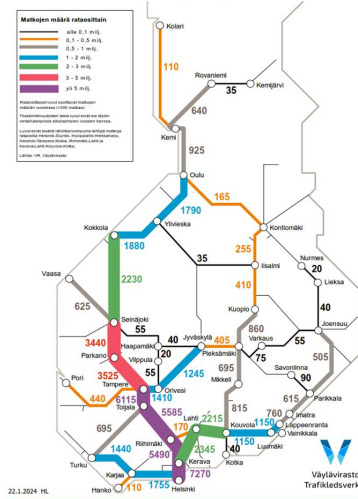
Tavarajunien määrä Tampere-Oulu rataosalla on suurin Kokkolan ja Oulun välillä ja tonneissa mitattuna erityisesti Raahen ja Kokkolan välisellä osuudella. Venäjän Ukrainaan käynnistämän hyökkäyssota on heijastunut myös raideliikenteen kuljetuksiin ja junakuljetukset ovat vähentyneet Pohjanmaalla kaikilla rataosilla. Pääradan merkitys Suomen huoltovarmuudelle korostuu uudessa geopolitiisessa tilanteessa ja Suomen NATO:oon liittymisen myötä.

Pääradan merkittävimmät kehittämistarpeet Pohjois-Pohjanmaalla kohdistuvat Liminka-Oulu rataosuudelle sekä Oulun ratapihan kehittämiseen.

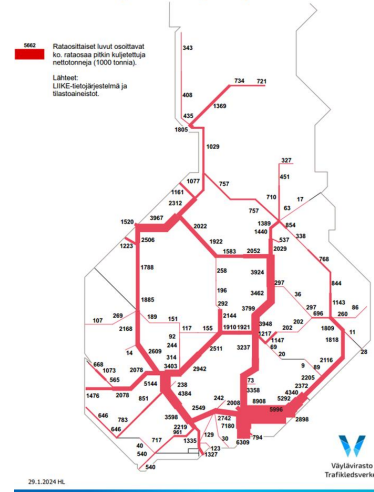
Liminka-Oulu osuudelle suunnitellaan kaksoisraidetta Tampereen ja Oulun välisen radan välityskyvyn parantamiseksi ja nopean henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamisen helpottamiseksi. Rataosalla on suuri merkitys niin tavara- kuin henkilöliikenteenkin kannalta. Tavaraliikenne suuntautuu pääosin Kokkolan, Raahen ja Oulun satamiin sekä Pietarsaaren Alholmaan ja tarve on edelleen vahva vaikka kuljetukset Raahesta Oulun kautta Kontiomäelle ulottuvalla osuudella ovatkin vähentyneet.

Oulun liikennepaikka on henkilöliikenteen pääteasema sekä tärkeä vaihtoasema ja tavaraliikenteen valtakunnallisesti merkittävä järjestelyratapiha. Hankkeen tavoitteena on ratapihan toiminnallisuuden parantaminen sekä henkilöliikenteen palvelutason parantaminen. Oulu – Liminka kaksoisraiteen suunnittelu ulottuu henkilöratapihan eteläpään.

Kaukoliikenteen matkat vuonna 2023
Yhteensä 15,116 milj. matkaa



Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2023
Yhteensä 27 miljoonaa tonnia ja 8 miljardia tonnikilometriä



Kuvateksti ja lähde puuttuu.

3.5 Liikkumisen nykytila

1

Pohjois-Pohjanmaan yhdyskuntarakenne heijastuu vahvasti liikkumiseen. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen alueluokituksen mukaan kaupunkimais- ja laajempaa siihen tukeutuvaa seudullista rakennetta on Oulun ja Raahen seudulla, muun alueen lukeutuessa pääosin harvaan asutun maaseudun luokkaan lukuun ottamatta Kuusamon aluetta, joka kuuluu luokkaan maaseudun paikalliskeskus ja ydinmaaseutu.

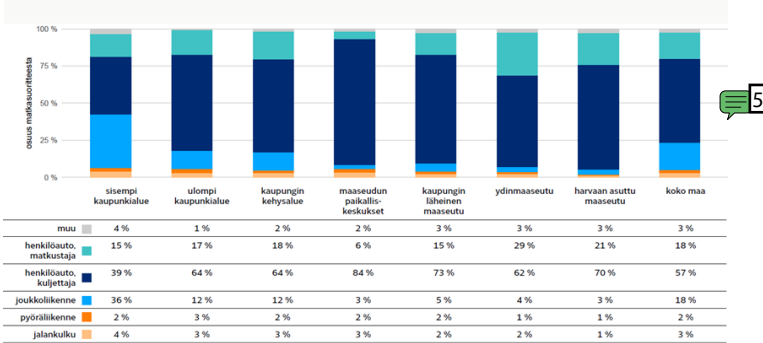
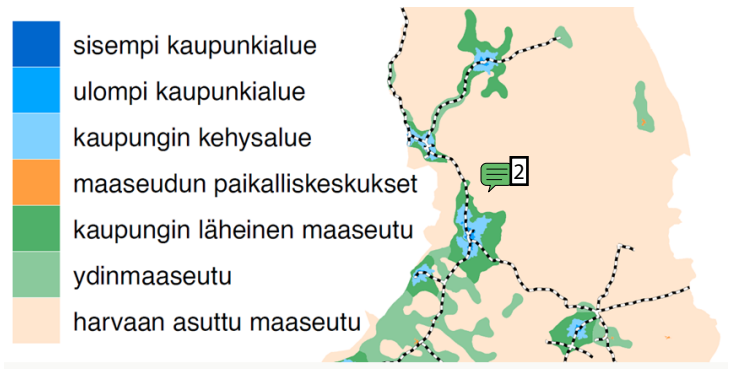
Henkilöauto on välttämätön suuressa osassa maakuntaa ja sen osuus liikennesuoritteesta (kuljettaja ja matkustaja) on Oulun ydinkeskustaa lukuun ottamatta 70 - 75 % liikennesuoritteesta (65 - 76 % matkoista).

Joukkoliikenteen suoriteosuus nousee merkittäväksi lähinnä Oulun seudulla, jossa tulosten mukaan ulommalla kaupunkialueella ja kaupungin kehysalueella sen osuus nousee noin 10%:iin (5 % matkoista). Muualla alueella ja maaseudun paikalliskeskusissa suoriteosuus vaihtelee 3-5 %:iin (1 - 5 % matkoista).

Jalankulun ja pyöräilyn suoriteosuus kummallakin vaihtelee harvaan asutun maaseudun 1%:sta kaupunkialueilla havaittuun 3 - 4 %:n osuuteen. Matkoista laskettuna jalankulun osuus vaihtelee 13 - 33 %:iin (Oulun seutu HLT 2021: 20 %) ja pyöräilyn 6 - 11%:iin (Oulun seutu HLT 2021: 18 %). Valtakunnallisesti pyöräilyn osuus matkoista on suhteellisesti suurin maaseudun paikalliskeskusissa.

Maakuntatasolla arjen sujuvuus edellyttää vielä pitkään henkilöautoa, ellei harvaan asuttujen alueiden paikalliskeskusten joukkoliikennettä onnistuta muuttamaan kutsuliikennetyyppiseksi. Kulutapaakohtaiset matkasuoritteet osoittavat että kävely ja pyöräily eivät pysty vastaamaan nykyisin havaittaviin liikumistarpeisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn vahvinta osa-alueita ovat kaupunkikeskustat, ulompi kaupunkialue, niiden kehysalueet sekä maaseudun paikalliskeskukset, joissa olosuhteita ja turvallisuuspuutteita poistamalla voidaan luoda edellytykset käytön lisääntymiselle.



Sivu: 22

-
-  Numero: 1Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 9.50.30
Tiedot pohjautuvat mihin? HLT 2021? Pitää selventää.
-
-  Numero: 2Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.38.06
Miksi tässä vain rataverkk taustalla? Vaihdetaan taustakartta ja zoomataan kuvaa niin että koko P-P alue näkyy.
-
-  Numero: 3Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.11.38
-
-  Numero: 4Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.11.52
-
-  Numero: 5Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.14.38
vertailua P-P suhteessa koko valtakuntaan. voisiko tähän itse tehdä vaikka jonkun selkeämmän / yleispiirteisemmän kuvan?
-
-  Numero: 6Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.12.33
-
-  Numero: 7Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.12.38
-
-  Numero: 8Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.12.57
-

3.6 Liikenneturvallisuus

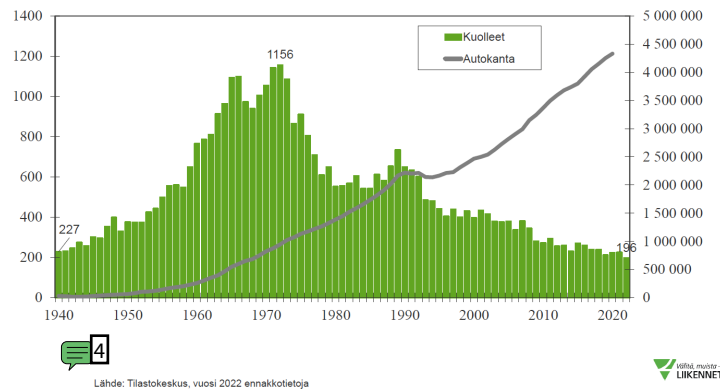
Pohjois-Pohjanmaalla toteutetaan jatkuvaa, suunnitelmallista ja laaja-alaista liikenneturvallisuustyötä toimijamallin kautta. Toimijatyöllä tavoitellaan liikenneturvallisuuden arvostuksen näkyvää kasvattamista ja hyvinvoinnin edistämistä viisaalla ja turvallisella liikkumisella. Pohjois-Pohjanmaan jokaisessa kunnassa toimii liikenneturvallisuusryhmä. Kuntien ryhmiin osallistuvat muun muassa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenneturva, alueen pelastuslaitokset ja poliisi. Kuntien liikenneturvallisuusryhmät kokoontuvat vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Pitkäaikaväliillä liikennekuolemien trendi on ollut Pohjois-Pohjanmaalla laskeva. Vuoden 2023 ennakkotietojen mukaan tieliikennekuolemien määrä oli Pohjois-Pohjanmaalla vuotta 2022 pienempi.

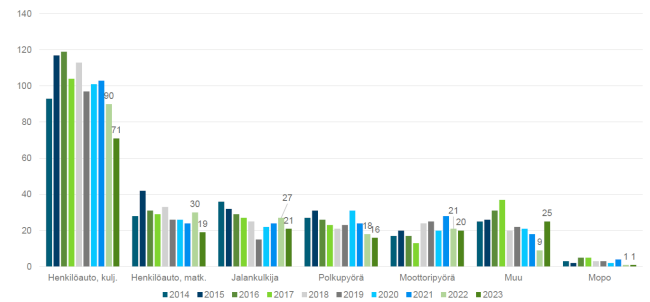
Ennakkotietojen mukaan vuonna 2023 Pohjois-Pohjanmaalla loukkaantui tieliikenteessä 239 henkilöä. Loukkaantuneiden määrät nousivat vuodesta 2022, mutta loukkaantuneiden määrän kymmenen vuoden trendi on kuitenkin selvästi laskeva. Noin kolmasosa loukkaantuneista oli 15-24-vuotiaita ja yli puolet loukkaantuneista liikkui henkilöautolla.

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen osalta Suomi on myös sitoutunut muiden EU-maiden kanssa tavoittelemaan kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämistä puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusvisio ja tieliikennettä koskevat välitavoitteet ohjaavat myös Pohjois-Pohjanmaan liikenneturvallisuustyötä kohti vuoden 2050 nollavisiota.

Tieliikenteessä kuolleet ja autokanta



Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärhmittäin



Kuva: Koko Suomea koskevia liikenneturvallisuustilastoja. Pohditaan vielä lopulliset kuvaajat.


Sivu: 23


 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.17.35

Voisi tarkastella lisäksi heva-onnettomuuksia


 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.18.20

On kai virallisetkin tilastot jo olemassa.

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.16.23

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.15.31

Enemmän kuvaajiksi P-P tilanne suhteessa valtakunnalliseen tilanteeseen

 Numero: 5 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.18.56

Kannattaako yhtä vuotta ottaa? Tarkastella trendiä enemmän.

 Numero: 6 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.18.26

 Numero: 7 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.19.58

Korostuuko P-P jokin tietty asia jos vertaa tilannetta valtakunnallisiin tilastoihin? On hyvä tuoda esille mikä on keskimääräistä paremmin ja mikä keskimääräistä huonommin.

4. VISIO JA KEHITTÄMISTAVOITTEET

3 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 liikennepoliittikan 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 vaikutavuuden ja toteutusvalmiuden perusteella. Toimenpiteet käsittävät sekä liikenneväylien että liikennepalvelujen toteutusta ja edistämistä sekä toimintamallien, mm. yhteistyön parantamista.



Sivu: 24

 Numero: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 12.21.27
Pohjois-Pohjanmaan			
 Numero: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 12.21.03
Kuva isommaksi			
 Numero: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.21.32
 Numero: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.22.59
 Numero: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 12.20.31
Voisiko keltaisten laatikkojen värin vaihtaa? Esim. samalla värillä kun seuraavilla sivuilla.			
 Numero: 6	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.23.43
 Numero: 7	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 12.23.47

4.1 Pohjoinen vahvemmin osaksi läntisen Euroopan liikenneverkkoa

Liikennejärjestelmän kehityksellä on suuri merkitys Pohjois-Pohjanmaan ja laajemman Perämerenkaaren alueelle. Perämerenkaari muodostaa talousalueen, jonka rooli on nousussa teollisuuden ja liikenteen sekä tietotaidon alueeksi. Alue on jatkossa myös keskeinen huoltovarmuuden ja talouskasvun kannalta molemmissa maissa.

TEN-T-verkon liikenneyhteydet luovat edellytykset alueen saavutettavuuden parantumiselle Euroopassa. Sijainti Pohjanmeri - Itämeri ja Skandinavia - Välimeri -liikennekäytävien varrella tarjoavat mahdollisuuksia hyödyntää EU-rahoituksia kehittämisessä.

Maakuntakeskus Oulu toimii alueen keskeisenä liikennesolmuna turvaten kotimaan ja kansainvälisen saavutettavuuden sujuvien lento-, juna- ja tieliikenneyhteyksien myötä. Oulu on yksi seitsemästä MAL-kaupunkiseudusta ja samalla myös TEN-T liikennepolitiikan mukainen kaupunkisolmu. MAL-kaupunkiseutujen rooli on keskeinen kansallisten liikenteen ja maankäytön kehittämistavoitteiden saavuttamisessa.

Oulun lentoasema, Oulun ja Raahen satamat ja EU:n ydinverkkoihin kuuluvat päärata ja valtatie 4 ovat keskeiset Euroopan tasolla näkyvät liikennejärjestelmän osat. Satamien rooli korostuu myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmista. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat myös rata- ja tieyhteyksien kehittämistä Perämerenkaaren vaikutuspiirissä.




Sivu: 25

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.25.55

Kartta uusiksi itse tehden pelkistäen. Selitteet suomeksi. Tai joku parempi kuva jostain. Kuvaa ja selitteitä on tavallisen lukijan hankala hahmottaa.

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.27.05

Oulun satama kuuluu ydinverkkoon

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.27.19

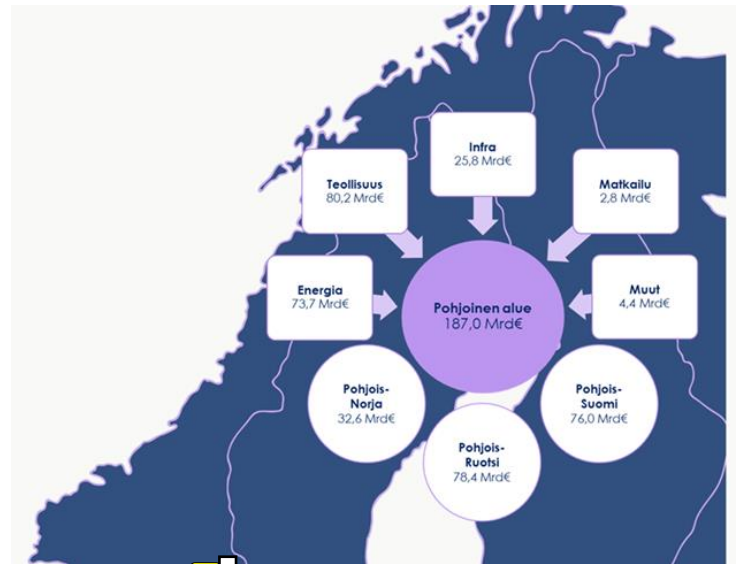
4.2 Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta

Pohjois-Pohjanmaan monipuolinen elinkeinorakenne haastaa liikennejärjestelmää monin tavoin. Raskaan teollisuuden raaka-ainekuljetukset tuotantolaitoksille edellyttävät kotimaan runkoyhteyksien ja alemman tieverkon toimivuutta kaikissa tilanteissa. Lopputuotteiden vienti maailmalle puolestaan edellyttää satamien ja tavaraterminalien hyvää saavutettavuutta ja toimivuutta sekä riittävää kapasiteettia ja toimintavarmuutta sekä meriliikenteessä että raideliikenteessä.


Henkilöliikenteessä puolestaan korostuu saavutettavuus sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Kansainvälisesti toimivat teollisuus- ja ICT-yritykset edellyttävät sujuvia ja nopeita lentoliikenneyhteyksiä päämarkkina-alueilla. Vastaavasti matkailussa kansainvälisten lentämiseen tukeutuvien matkailijoiden määrä on kasvussa.


Työvoiman saatavuus ja osaamisen ylläpito ovat keskeisiä haasteita, joihin alueen yritykset ja toimijat pyrkivät vastaamaan eri strategioin. Liikennejärjestelmän rooli työvoiman liikkuvuuden turvaamisessa on keskeinen. Toimivan ja luotettavan liikenneinfran lisäksi tarvitaan toimivia julkisen liikenteen palveluja paikallisessa ja seudullisessa linja-autoliikenteessä sekä pitempimatkaisessa henkilöjunaliikenteessä.

**Elinkeinoelämän kilpailukyky ja tasapainoinen aluerakenne edellyttävät yli-
maakunnallisten naapurimaakuntakeskuksiin ulottuvien yhteyksien toimivuutta kaikissa tilanteissa** sekä hyvää pääkaupunkiseudun saavutettavuutta. Keskeisimmät ylitaajunnalliset yhteydet ovat samalla myös TEN-T kattavan verkon osia ja edistävät samalla myös kansallisen ja EU-tason liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamista.



Kuva: Koko Pohjoisen alueen investointipotentiaali, tilannekuva 2023 (Pohjoisen alueen investointipotentiaali, Lapin kauppakamari 8/2023).

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.29.30

 Numero: 2 Tekijä: A009679 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.39.50
Ehkä maininta että mukana kaikki Pohjoismaat

4.3 Liikennejärjestelmä mahdollistaa turvallisen ja kestävästä liikkumisen normaalioloissa ja säilyttää toimintakykynsä myös poikkeusoloissa.

Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteissa korostuvat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Toimivuuteen ja turvallisuuteen voidaan vaikuttaa infran kehittämisen ohella liikenteen ohjauksen ja hallinnan, hoidon ja ylläpidon sekä pistemäisten pahimpien ongelmien ja puutteiden poistamisella.

Olemassa olevan väyläinfran kunto on pidettävä tasolla, jolla tarvittavat ylläpito- ja korvausinvestoinnit voidaan toteuttaa suunnitelmallisesti ja oikea-aikaisesti. Aiemman tieverkon hoidon ja kunnan tulee vastata alkutuotannon ja raaka-ainekuljetusten tarpeita sekä asukkaiden päivittäisen saavutettavuuden ylläpitämistä.

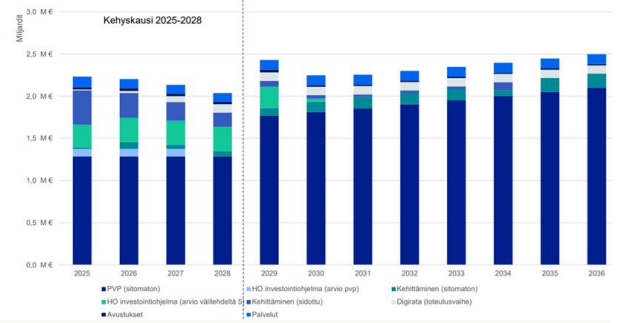
Väyläverkkoon käytettävissä olevat resurssit on turvattava ja ne on suunnattava aiempaa voimakkaammin ottaen huomioon niiden tehokkuus eri toimintaympäristöissä. Tällöin pääteiden merkitys korostuu ja alemman tieverkon osalta kohdentamisessa on otettava huomioon merkitys elinkeinoelämän kuljetuksille ja asukkaille.

Liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen muuttuvissa tilanteissa edellyttää erityisesti liikenneinformaatioon, häiriötiedotukseen ja häiriötilanteiden hallintaan sekä myös olemassa olevan väyläinfran kunnan ylläpitoon liittyviä toimenpiteitä. Toimintavarmuuden ylläpito edellyttää varautumista poikkeustilanteisiin toimintamalleja ja varareittejä kehittämällä.

Liikenneturvallisuuden keskiössä on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen sekä esitettyjen tavoitteiden ja strategisten linjausten edistäminen.

Kestävä kehityksen osalta painopiste on päästöjen vähentämisessä, mutta lisäksi edistetään kierto- ja jakamistalouden käytäntöjä liikenteessä sekä otetaan huomioon infrahankkeiden vaikutukset luontokatoon. 90 % kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu tieliikenteestä (henkilöautoista 54 % ja kuorma-autoista 32 %). Henkilöliikenteen päästöistä yli kaksi kolmasosaa aiheutuu kaupunkiseutujen sisäisistä alle 50 kilometrin matkoista ja reilu 10 % yli 100 kilometrin matkoista. Tehokkainta on pyrkiä edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä kaupunkiseuduilla ja pyrkiä edistämään siirtymää junaliikenteeseen pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä ja kuljetuksissa.

Rahoitusohjelma (luonnos 13.3.2024)



Liikenneturvallisuusvisio on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

- Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
- Päätöksenteon on perustuttava tietoon
- Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
- Asenteiden on muututtava liikenteessä
- Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
- Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
- Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

 Numero: 1Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.35.22

Jos säilytetään, tekstit ja niiden selitteet isommalla. Ja kuvaus minkä rahoitusohjelma?

 Numero: 2Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.34.51

Irrallinen kokonaisuuden kannalta. Toinen kuva tilalle.

4.4 Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työmatkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa.

Kestävien matkaketjujen tärkeys korostuu liikenteen päästötavoitteiden ja eri käyttäjäryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamisessa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa ”työmatkaliikuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäville kulkutavoilla”.

Matkaketjujen kehittämistä tarkastellaan kolmesta näkökulmasta: työssäkäyntialueiden tasolla, maakunnan sisäisen liikkumisen tarpeista ja matkailukeskusten saavuttamisen kannalta. Matkaketjujen käytön edellytys on eri liikennemuotojen tai saman liikennemuodon välisten vaihtojen sujuvuus ja luotettavuus, helposti saatavilla oleva ja luotettava informaatio. Matkaketjut kehittäminen edellyttävät yhteyksien, solmu- ja vaihtopisteiden sekä lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittämistä.

Haasteena on paikallisten/seudullisten, maakuntatason ja valtakunnallisten liikennepalvelujen yhteensovittaminen siten että se palvelee kaikkia eri käyttäjäryhmien tarpeita. Paikallis-/seutuliikenteen suunnittelun lähtökohtana on säännöllisen työssäkäynnin ja opiskelun tarpeet. Maakunnan sisäisten yhteyksien lähtökohtana on yhteyksien mahdollistaminen yleensä ja asioinnin näkökulmasta. Valtakunnallisten yhteyksien tulee palvella ensisijassa työasiointia sekä vapaa-aikaa ja matkailua.

Paikallis- ja seututasolla matkaketjujen edistämässä korostuu liityntämahdollisuus pyörällä ja omalla autolla sekä vaihtojen saumattomuus. Maakuntatason sisäisessä liikenteessä korostuu liityntämahdollisuus autolla ja aikataulujen sopivuus päivän aikana tapahtuvassa liikenteessä. Matkailun kannalta keskeistä on runkoliikenteen kulutapojen, lentämisen, junaliikenteen ja bussiliikenteen aikataulujen ja tarjonnan yhteensovittaminen sekä yhteisen informaation helppo saatavuus



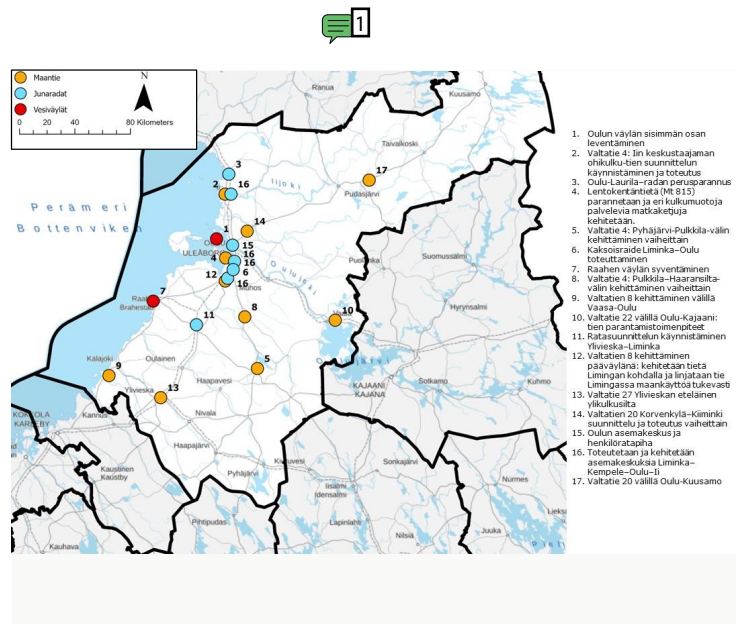
5. KÄRKITOIMENPITEET

Seuraavilla sivuilla on kuvattu Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmän pääliikenneväyliin kohdistuvat **toimenpiteet** **toimintalinjoittain** ja esitetty niiden:

- perustelut suhteessa Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin
- Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteisiin ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaaviin linjauksiin, niiltä osin kuin vaikutuksia on kuvattu Väyläviraston hankekorteissa.
- Tilanne (suunnittelu- ja toteutusvalmius) suhteessa toteutus- ja rahoitusohjelmiin.

Kärkitoimenpiteet käsittävät infrahankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiuden parantamista sekä varsinaisia infran toteutustoimenpiteitä.


Kärkitoimenpiteiden jälkeen on esitetty **muut maakuntatasolla edistettävät aihepiirit** sekä ehdotuksia laadittavista **tarkemmista suunnitelmista ja toimintamallien kehittämisestä**, joilla voidaan edistää maakunnan liikennejärjestelmän toimivuutta sovitujen tavoitteiden mukaisesti.



 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.46.34

Hyvä että kartta on lisätty. Seuraavat muutokset siihen kuitenkin tarvitaan:

- maakuntarajat liian paksulla
- pitää näkyä koko maakunta -> nyt puuttuu Kuusamon pohjoisosat
- pidemmät tiekohtaiset toimenpiteet viivalla (esim. nrot 3, 5, 8, 9, 10, 11, 17)
- pikkuikkuna vielä lisäksi Oulun seudulta
- teksti isommalla
- seuraavilla sivuilla viittaus taulukon numerointiin

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.40.28

olisiko selkeämpi jako kuitenkin väylämuodoittain?

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.40.04

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.47.11

Pitäisikö mainita että toimenpiteitä ei ole esitetty kiireellisyys/tärkeysjärjestyksessä?









Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssi- ja päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Oulun väylän sisimmän osan leventäminen	<ul style="list-style-type: none"> T1: Oulun satama on TEN-T -ydinverkon satama ja yhdistää siten maakuntaa laajemmin alueen osaksi eurooppalaista liikennejärjestelmää T2: Satama palvelee laajasti alueen elinkeinoelämän raaka-aine ja lopputuotekuljetuksia ja tarjoaa elinkeinoelämälle kustannustehokkaan reitin läntiseen Eurooppaan. T3:- 	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Hanke varmistaa alusliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä parantaa kuljetusten tehokkuutta. Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Parantaa nykyisen sataman käyttöastetta 	Väyläviraston suunnitteluohjelmassa 2024-2027 , suunnittelu ei vielä käynnissä.
Valtatie 4: Iin keskustaajaman ohikulkutien suunnittelu käynnistäminen ja toteutus	<ul style="list-style-type: none"> T1: Tiesuunnitelma kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin ja on osa TEN-T ydinverkon Pohjanmeri-Itämeri- ja Scanmed -liikennekäytävien ja Perämerenkaaren liikennejärjestelmää. NATO-yhteistyö ja huoltovarmuuden parantaminen ovat lisäannet tien merkitystä. Valtatie 4 on Suomen tärkein pohjois-eteläsuuntainen tieyhteys. Oulu-Kemi yhteysvälin liikenneongelmat korostuvat päivittäisessä liikenteessä, ja edellyttävät tien parantamista. Kehittämistoimenpiteillä poistetaan yhteysvälin pahimmat liikenneongelmat ja turvaa 3. ja 4. väylien elinkeinoelämän ja muun liikenteen päivittäiset liikkumistarpeet. T2: Ohikulkutien vaatii uuden maastokäytävän ja heikentää luonnonmonimuotoisuutta. T3: Tiejärjestely parantaa paikallisten 4. väylien liikkumisolosuhteita 5. väylään 6. väylien liittyvien toimenpiteiden osalta. 	Toimivuus ja turvallisuus: <ul style="list-style-type: none"> Vt 4 yhteysvälin Oulu-Kemi liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Elinkeinoelämän, matkailun ja Pohjois-Suomen kaivoskuljetusten sujuvuus ja liikennötävyys paranevat. Erikoiskuljetusten sujuvuus paranee (SEKV) Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Iin taajaman liikenneolosuhteet paranevat. 	Vt 4 Iin ohikulkutien tiesuunnitelman laatiminen on esitetty aloitettuna 2. väyläksi vuonna 2025 osana Oulun seudun MAL-sopimusta 2024-2027
Oulu-Laurila-radan perusparannus	<ul style="list-style-type: none"> T1: Parantaa Euroopan TEN-T -ydinverkkokäytävän palvelutasoa, kun käynnissä oleva Laurila-Tornio-Haaparanta välin sähköistys valmistuu. Rataosa on osa Perämerenkaaren liikennejärjestelmää, jonka merkitys tavaraliikenteen ja huoltovarmuuden kannalta on lisääntynyt huomattavasti NATO-yhteistyön myötä. Pohjois-Suomessa on suunnitella merkittäviä metsä- ja kaivosteollisuuden investointeja, jotka toteutuessaan lisäävät merkittävästi rautatiekuljetuksia tuotantolaitoksiin ja satamiin. T2: Rataosa palvelee vihreän siirtymän investointihankkeiden kuljetuksia. T3: Rataosa on erityisen tärkeä henkilöliikenteelle ja yhdistää Oulun ja Rovaniemen maakuntakeskukset. Laurila-Tornio-Haaparanta sähköistuksen valmistuminen mahdollistaa henkilöjunaliikenteen käynnistämisen Haaparannalle ja Ruotsin puolen juniin. 	Toimivuus: <ul style="list-style-type: none"> Mahdollistetaan elinkeinoelämän investointien vaatimien rautatiekuljetusten lisääntyminen Vähennetään TEN-T ydinverkon pullonkauloja, etenkin häiriötilanteissa. Turvallisuus: <ul style="list-style-type: none"> Tasoristeysturvallisuuden parantaminen Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Mahdollistetaan rataosan kunnossapidon liikenteen lisääntyessä ja korjausvelka pienenee. 	Käynnissä: Oulu – Keminmaa – osuudella ratasilltojen uusimis- ja korjaustöitä. Suunnitelmat: 1 tiesuunnitelmaa ja 2 ratasuunnitelmaa hyväksyttävänä 2024.
Lentokentäntietä (Mt 815) parannetaan ja eri kulkumuotoja palvelevia matkaketjuja kehitetään.	<ul style="list-style-type: none"> T1: Oulun lentoasema on TEN-T -verkon lentoasema, joka tarjoaa yhteydet Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Eurooppaan ja muualle maailmaan. Lisäksi asemalta on muutamia suoria kansainvälisiä yhteyksiä. Lentoasema on keskeinen koko Perämerenkaaren liikennejärjestelmän ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Lentoliikenteestä riippuvaisten yritysten liikevaihto on lähes 23 mrd.€. T2: Hankkeella ei ole vaikutuksia pohjavesiin, luonnonympäristöön eikä suojelukohteisiin. T3: Lentoasema palvelee laajasti koko maakunnan ja osin myös naapurimaakuntien (Lappi, Keski-Pohjanmaa) asukkaita ja yrityksiä. 	Toimivuus ja turvallisuus: <ul style="list-style-type: none"> Parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja tasoliittymien toimivuutta. Parantaa lentoaseman ja Hailuodon työmatkaliikenteen toimintavarmuutta, matka-aikojen ennustettavuutta sekä Oulun ja Kemin alueen maankäytön kehittämisellätyksiä. Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> - 	Tie- ja rakennussuunnitelmat valmiit, vaatii rahoituspäätöksen







Sivu: 30

-
-  Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 12.48.35
Vasemmassa reunassa tämä on hyvä, mutta voisi olla väylämuodoittain eri väreillä. Sama väri kuin edellisen sivun kartassa.
Tie
Rata
Vesi
-
-  Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 13.11.19
-
-  Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 12.48.38
-
-  Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 13.08.30
pitäisikö olla että parantaa asukkaiden liikenneturvallisuutta nykyisellä väylällä kun pääosa ohittavasta liikenteestä siirtyy pois keskustasta?
-
-  Numero: 5 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 13.06.16
-
-  Numero: 6 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 13.06.20
-

Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssi- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Valtatie 4: Pyhäjärvi-Pulkila-välin kehittäminen vaiheittain	<p>T1: Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen tie ja se kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin ja on osa TEN-T ydinverkon Pohjanmeri – Itämeri – liikennekäytävä. Se on myös osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa (SEKV) ja raskaan liikenteen osuus on huomattavan korkea. Valtatie 4 on Suomen tärkein tavarakuljetusten valtatie, jota käyttävät niin ulkomaankaupan kuin kotimaan kuljetukset, joten sen merkitys elinkeinoelämän kilpailukykyllä on merkittävä.</p> <p>T2: Valtatie 4 muodostaa Pohjois-Pohjanmaan eteläosan sisämaassa etelä-pohjoissuuntaisen tuulivoimakuljetusten pääreitit, joka yhdistää rannikolta sisämaahan kulkevat pääreitit toisiinsa. Sen varrella on useita tulevia tuulivoima-alueita. Tiesalle on suunniteltu myös raskaan liikenteen tauko- ja latausalueita.</p> <p>T3: Merkittävin osa henkilöliikenteestä on pitkämatkaista liikennettä ja liikennemäärät ovat suurimmillaan kesällä, talven lomakausina ja viikonloppuisin, jolloin matkailijat käyttävät tietä. Tie palvelee merkittävästi myös säännöllistä linja-autojen reittiliikennettä.</p>	<p>Toimivuus:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tavoitetilan toimenpiteet parantavat valtateliikenteen sujuvuutta lyhentävät matka-aikaa sekä vähentävät häiriöherkkyyttä. <p>Turvallisuus:</p> <ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoihin johtavat liikenneonnettomuudet vähenevät vuoden 2040 liikennetilanteessa 15 % verrattuna nykytilanteeseen ja kuoli- ja haavoittumisiin johtavat onnettomuudet 27 %. <p>Kestävyys</p> <ul style="list-style-type: none"> Linja-autoliikenteen olosuhteet ja järjestelyt paranevat 	<p>Valtatien 4 kehittäminen välillä Pyhäjärvi - Pulkila - toimenpideselvitys valmistunut 2023. Seuraavana vaiheena tiesuunnitelma laadittu.</p>
Kaksoisraide Liminka-Oulu toteuttaminen	<p>T1: Osuudelle suunnitellaan kaksoisraide Tampereen ja Oulun välisen radan välityskyvyn parantamiseksi ja nopean henkilöliikenteen ja hitaamman tavaraliikenteen yhteensovittamisen helpottamiseksi. Parantaa myös VR:n suunnitteilla olevan Haaparantaan käynnistyvän henkilöjunaliikenteen olosuhteita. Kaksoisraideosuus vähentää häiriöherkkyyttä ja parantaa siten myös huoltovarmuutta etelä-pohjoissuuntaisessa liikenteessä.</p> <p>T2: Lisäksi pyritään vähentämään Liminka-Oulu välillä esiintyviä melu- ja värinäongelmia.</p> <p>T3: Henkilöliikenteessä yhteys palvelee pitkämatkaista työasiointi- ja työssäkäyntiliikennettä maakuntakeskusten Oulu- Kokkola-Seinäjoki-Tampere välillä.</p>	<p>Toimivuus</p> <ul style="list-style-type: none"> Rataosan välityskyky paranee ja häiriöherkkyyks vähenee <p>Turvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> - <p>Kestävyys</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>Suunnittelu käynnissä: Ratasuunnitelma tulee nähtäville syksyllä 2024 ja hyväksyttäväksi 2025.</p>
Raahen väylän syventäminen	<p>T1: Raahen satama kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon ja palvelee myös Perämerenkaaren alueen tarpeita. Hankkeen tavoitteena on turvata Raahen terästehtaiden kustannustehokkaat raaka-aine ja tuotekuljetukset tulevaisuudessa sekä varmistaa Raahen sataman kehittämisedellytykset jatkossa.</p> <p>T2: Ruoppauksen aiheuttamat luontovaikutukset ovat negatiivisia.</p> <p>T3: Ei vaikutuksia henkilöliikenteeseen.</p>	<p>Toimivuus</p> <ul style="list-style-type: none"> Hanke turvaisi Raahen terästehtaiden kustannustehokkaat raaka-aine ja tuotekuljetukset tulevaisuudessa <p>Turvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> Väylän parantaminen parantaa meriliikenteen turvallisuutta <p>Kestävyys</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>Väyläviraston investointi 2025-2032. Edellyttää yleissuunnittelua sekä vesilupa-hakemusta.</p>

	Número: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 13.12.21
	Número: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 13.13.12
	Número: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.13.07
Aluevaraussuunnitelman laatiminen käynnissä Kärämäen keskustan kohdalla mahdolliseen tulevaisuuden ohitustielinjaukseen liittyen.				
	Número: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.14.36
Tukeeko lähijunaliikenteen kehittämistä?				
	Número: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.15.45
ohjelmassa				
	Número: 6	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.15.35

Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssiviisaus-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Valtatie 4: Pulkila-Haarasilta-välin kehittäminen vaiheittain	<ul style="list-style-type: none"> T1: Tieosa kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin ja on osa TEN-T -yhteistyön Pohjanmeri – Itämeri -liikennekäytävää ja Perämerenkaaren liikennejärjestelmää. Tien merkitys on lisääntynyt huomattavasti NATO-yhteistyön ja huoltovarmuuden näkökulmista Venäjän käynnistettyä hyökkäyssodan Ukrainaan. Valtatie 4 on Suomen tärkein pohjois-eteläsuuntainen tieyhteys. Kehittämistoimenpiteillä saadaan poistettua yhteysvälin pahimmat liikenne-ongelmat ja turvattua elinkeinoelämän ja muun liikenteen päivittäiset liikkumistarpeet. T2: - T3: - 	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Pulkila-Haarasilta -välin kehittämisellä liikenneturvallisuus paranee, liikenteen sujuvuus ja ennakoitavuus paranee Tavoitteena on parantaa yhteysvälin elinkeinoelämänkuljetusten toimintavarmuutta, matka-aikojen ennustetta-vuutta ja erikoiskuljetusten sujuvuutta Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> (meluhaitat asutukselle vähenevät ja pohjavesien pilaantumisriski pienenee) 	Vt 4 Pulkila – Haurukylä jatkuvan ohituskaistatien tiesuunnitelmaa on esitetty Väylävirastolle suunnittelu-tarpeeksi vuosille 2026-2028. Vt 4 Haurukylä-Haarasilta väliin tarpeen laatia YVA ja yleissuunnitelma.
Valtatie 8 kehittäminen väliillä Vaasa-Oulu	<p>T1: Valtatie 8 kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon. Tie yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille.</p> <p>T2: Rannikkovyöhykkeellä, erityisesti satamiin liittyen on useita vihreän siirtymän investointihankkeita, joiden kuljetuksia ja tarpeita tie palvelee sekä rakennus- että tuotantovaiheessa.</p> <p>T3: Tie palvelee tievarren kaupunkien ja taajamien työssäkäynti- ja asiointiyhteyksiä.</p>	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus ja ennakoitavuus paranevat. Tien nopeustaso nostetaan vastaamaan pääväyläasetusta. Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. 	Seuraava suunnitteluvaihe on toimenpideselvityksen laatiminen vuonna 2025.
Valtatie 22 väliillä Oulu-Kajaani: tien parantamistoimenpiteet	<p>T1: Tiellä on tärkeä merkitys kuntien elinvoimaisuudelle sekä alueen yritysten toimintaan ja kilpailukykyyn. Yhteistyö merkittävä myös tavaraliikenteelle, josta osa kulkee rataverkolla.</p> <p>T2: -</p> <p>T3: Valtatie 22 yhdistää Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntakeskukset Oulun ja Kajaanin. Tie on valtakunnallinen matkailutie (Tervantie). Oulun ja Muhoksen välisellä osuudella työmatkaliikenteen osuus on suuri.</p>	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat Tien leventäminen parantaa ja yhdenmukaistaa valtatie yhteysvälin laatutason Henkilöautoliikenteen sujuvuus paranee ja yhteysvälin matka-aika lyhenee Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain 	Osa suunnitelmista mukana Väyläviraston investointiohjelmassa 2025-2032. Valtatie 22 Oulu-Kajaani kehittämisselvitys valmistunut 2024. Yksittäisiä parantamissuunnitelmia valmiina ja käynnissä ko. tieosuudella.



	Número: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.16.00
	Número: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.16.09
	Número: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.17.36
Aluevaraussuunnitelman laatiminen käynnissä Rantsilan ja Pulkkilan keskustan kohdalla				
	Número: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.18.00
	Número: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.18.09
	Número: 6	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.20.16
Kuuluu TEN-t kattavaan verkkoon				
	Número: 7	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.21.59
Voisi vähentää täsmentää tätä.				

Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssi-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Ratasuunnitelun käynnistäminen Ylivieska-Liminka	T1: Toimenpiteet vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä ja niistä hyötyvä tavaraliikenteen toimivuuden paranemisen kautta. T2: Raideliikenteen olosuhteiden ja häiriöherkkyyden väheneminen parantavat junaliikenteen kilpailukykyä. Mahdollinen lähijunaliikenne vähentää yksityisautoilua ja siitä aiheutuvia päästöjä. T3: Henkilöliikenteessä yhteys palvelee pitkämatkaista työasiointi- ja työssäkäyntiliikennettä maakuntakeskusten Oulu-Kokkola-Seinäjoki-Tampere välillä. Mahdollinen lähijunaliikenne parantaisi siihen tekeutuvien alueiden asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.	Toimivuus • Häiriöherkkyyden väheneminen parantaa toimivuutta Turvallisuus • - Kestävyys • Mahdollinen lähijunaliikenne lisää kestävää liikunnasta	Kankaan ja Hirvinevan ratasuunnitelmat valmistuneet loppuvuodesta 2023.
Valtatien 8 kehittäminen pääväylänä: kehitetään tietä Limingan kohdalla ja linjataan tie Limingassa maankäyttöä tukevasti	T1: Valtatie 8 kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon. Tie yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. T2: Rannikkovyöhykkeellä, erityisesti satamiin liittyen, on useita vihreän siirtämisen investointihankkeita, joiden kuljetuksia tie palvelee sekä rakennus- että tuotantovaiheessa. T3: Tie palvelee tievarren kaupunkien ja taajamien työssäkäynti- ja asiointitoimintoja. T4: Tiejärjestelyt tukevat kunnan maankäytön kehittämisajatuksia ja mahdollistavat Limingan keskusta-alueen toimintojen kehittämisen valtatie molempien puolin. T5: Liikkuminen asemakaava-alueen sisällä esimerkiksi asuinalueiden ja keskustan välillä on sujuvaa ja turvallista eikä edellytä valtatie liikenteen sekaan poikkeamista.	Toimivuus ja turvallisuus • Toimenpiteillä parannetaan liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta ja ennakoitavuutta sekä nostetaan valtatie nopeustasoa vastaamaan pääväyläasetusta. Kestävyys • Joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. • Maankäytön yhteensovittaminen	Vt 4/ vt 8 tiesuunnitelmaa Limingan kohdalla on esitetty Väylävirastolle suunnittelu- tarpeeksi vuosille 2026-2028.

Sivu: 33

 Numero: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.22.08
 Numero: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.22.16
 Numero: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.22.33
 Numero: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.22.56
 Numero: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.23.01
 Numero: 6	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.23.13
 Numero: 7	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.23.20

Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssiviisautta-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Valtatie 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkuksilta	T1: - T2: Silta palvelee vihreän siirtymän investointihankkeiden kuljetuksia T3: Sillan parantaminen poistaa tieliikenteen liikennöitävyysoongelmat, mahdollistaa erikoiskuljetukset sillalla sekä parantaa myös myös rautatiekuljetusten edellytyksiä. Paikallisissa liikkumisissa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat.	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Uuden sillan rakentaminen parantaa liikenteen toimivuutta sekä liikenneturvallisuutta. Lisäksi uusi silta mahdollistaa erikoiskuljetukset sillan yli ja uuden sillan kaikki silta-aukot täyttävät aukean tilan ulottuman eli ATU-vaatimukset. Lisäksi uuden sillan silta-aukko raiteella R001 mahdollistaa raiteen toimimisen suurkuljetusraiteena. Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Sillan parantaminen parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. 	Väyläviraston investointiohjelma 2025-2032 maanteiden kehittämishankkeena. Odottaa rahoituspäätöstä.
Valtatien 20 Korvenkylä-Kiiminki suunnittelu ja toteutus vaiheittain	T1: Valtatie 20 kuuluu TEN-T kattavaan liikenneverkkoon ja palvelee Koillismaan elinkeinoelämän tarpeita Oulun seudun tuotantolaitoksiin, satamaan ja lentoasemalle suuntautuvassa liikenteessä. T2: Mahdolliset uuteen maastokäytävään linjattavat osuudet vähentävät luonnon monimuotoisuutta. Parantaa erityisesti autoilun olosuhteita ja lisää ajosuoritetta. Liikenteen sujuvoituminen vähentää päästöjä vertailutilanteeseen nähden. Melun torjunta vähentää asutukseen kohdistuvia liikennemeluhaittoja ja parantaa asuinviihtyisyyttä. Pohjaveden suojaus vähentää pohjaveden saastumisriskiä. T3: Oulu – Kuusamo palvelee seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä, Koillismaalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia. Tie on myös tärkeä matkailuliikenteen reitti. Hanke parantaa merkittävästi Oulu – Kiiminki välin työ- ja asiointiliikenteen sujuvuutta poistaen päivittäiset ruuhkat. Hanke lyhentää matka-aikoja, parantaa liikenneturvallisuutta sekä vähentää pohjaveden saastumisriskiä ja liikennemeluhaittoja.	Toimivuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> Korvenkylä-Kiiminki -välin liikenteen sujuvuus, liittymien toimivuus ja liikenneturvallisuus paranevat merkittävästi. Päivittäiset ruuhkat ja liikenteen pullonkaulat saadaan poistettua ja matka-aikojen ennustettavuus paranee. Kestävyys <ul style="list-style-type: none"> Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteet, liikenneturvallisuus ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. 	YVA- ja YS-laatiminen käynnissä, valmistuvat 2025. Tiesuunnitelman laatiminen on esitetty aloitettavaksi yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen osana Oulun seudun MAL-sopimusta 2024-2027 .
Valtatie 20 välillä Kiiminki-Kuusamo toimenpideselvitys	T1: Teyhteys yhdistää maakunnan itäiset alueet Oulun lentoasemalle ja kehityväälle Perämerenkaaren vyöhykkeelle. T2: T3: Tie edistää seutukeskusten saavutettavuutta ja palvelee elinkeinoelämän kuljetuksia. Yhteys on keskeinen matkailuliikenteen yhteys Pudasjärven ja Kuusamon matkailukohteisiin.	Ei hankekorttia-	Seuraava suunnitteluvaihe on toimenpideselvityksen laatiminen vuosina 2025-2026.

Sivu: 34

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 15.26.09

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.25.58

Tämän voisi poistaa kokonaan? Jos jätetään niin sitten pitäisi yhtenäisyyden vuoksi olla mukana myös investointiohjelmassa maanteiden kehittämishankkeena oleva st 849 lijoen silta, Oulu.

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.41.58

Ei kuulu kattavaan verkkoon

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 15.26.48

 Numero: 5 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.29.18

Voisiko siitä huolimatta kuvata jotain?

Kärkitoimenpiteet

Tavoite 1 (T1): Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä
 Tavoite 2 (T2): Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssi- ja päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin.
 Tavoite 3 (T3): Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita.

Toimenpide	Arviointi tavoitteisiin nähden	L12 tavoitteet	Toimenpiteen tilanne
Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha	T1: Oulun rautatieasema on TEN-T ydinverkkoon kuuluvien ScanMed- ja Pohjanmeri-Itämeri liikennekäytävien raideliikenteen asema ja Helsingistä-Ouluun ulottuvan pääradan päätepiste. T2: Hanke edistää junaan ja juna-bussi matkakäyttöihin perustuvaa kestävästä liikkumisesta ja vähentää auton käytön tarvetta. T3: Ratapihan toimivuuden parantaminen parantaa henkilöjunaliikenteen toimivuutta ja käyttöedellytyksiä. Matkakeskus luo edellytykset sujuvien matkakäytöjen kehittämiseksi muualle maakuntaan ja Oulun lentoasemalle	Toimivuus • Ratapihan toiminnallisuus tehostuu • Kapasiteetti kasvaa Turvallisuus • Parantaa ratapihan turvallisuutta Kestävyys • Henkilöliikenteen palvelutaso parane • Maakäytön yhtensovittaminen	Väyläviraston suunnitteluohjelmassa 2024-2027. Oulun henkilö- ratapihan kehi- tyshanke on esitetty aloitetta- vaksi osana Oulun seudun MAL-sopimusta 2024-2027.
Toteutetaan ja kehitetään asemakeskusta Liminka-Kempele-Oulu-II	T1: Toimenpide parantaa alueen työvoiman liikkuvuutta junaliikenteeseen tukeutuen jos tarjonta saadaan sovitettua liikkumistarpeeseen. T2: Hanke edistää junaan ja juna-bussi matkakäyttöihin perustuvaa kestävästä liikkumisesta ja vähentää auton käytön tarvetta. T3: Luo edellytyksiä lähijunaliikenteen käynnistämiseksi. Mahdollinen lähijunaliikenne parantaisi siihen tukeutuvien alueiden asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.	Toimivuus • Parantaa junaliikenteen toimintaedellytyksiä ja mahdollistaa junamatkustuksen lisääntymisen Turvallisuus • Parantaa asema-alueiden kokonaisturvallisuutta Kestävyys • Luo edellytyksiä lähijunaliikenteen käynnistämiseksi.	Oulun seudun MAL-sopimuksessa 2024-2027 esitetään rahoitusta seisak- keiden suunnitte- lua ja mahdollisia investointeja varten. Rahoitus riippuvainen jatkuu suunnittelun tuloksista.

5.1 Pohjoinen vahvemmin osaksi läntisen Euroopan liikenneverkkoa - muut toimenpiteet

Edistämisteemat ja periaatteet

- Tehdään vaikuttamistyötä Raahen sataman sekä Oulun lentoaseman **3** **parantaminen** osaksi TEN-T-ydinverkkoa.
- **Koordinoidaan valtakunnallista edunvalvontaa alueen ja naapurimaakuntien kanssa.**
- **Pohjois-Pohjanmaan lentoasemien lentoliikenteen reittien vuoro-
tarjonnan parantaminen** sekä liikematkustuksen (Oulun lentoasema) että matkailun (Kuusamon lentoasema) osalta ja kansainvälisten suorien reittien avaaminen sidosryhmien kanssa.
- **Edistetään Perämerenkaaren alueen ja Pohjois-Pohjanmaan rajat ylittävien julkisen liikenteen matkaketjujen toimivuutta.**
- **Selvitetään ja hyödynnetään aktiivisesti uusia vaihtoehtoisia rahoitusmahdollisuuksia.** (CEF, Pohjoismaiset rahoituskanavat, Naton yhteisrahoitusmekanismit).
- **Edistetään Pohjoisen liikennestrategia 2036 -työssä esit-
kehittämishankkeita** (Vt 21, vt 4 Oulu-Kemi-Rovaniemi-Utsjoki, ratayhteys Oulu-Tornio/Rovaniemi) Suomen ja Ruotsin välisten yhteyksien sekä Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin vuorovaikutuksen parantamiseksi. **8**

Suunnitelmat ja toimintamallien kehittäminen:



- **2** **Perämerenkaaren liikennejärjestelmän ja alueelta alkavien jatko-
yhteyksien kehittämistarpeiden koordinoinnin vahvistaminen**
Suomen ja Ruotsin alueellisten toimijoiden, valtionhallinnon edustajien ja elinkein-**4** **lämän edustajien kanssa.** **1**
- **Perämerenkaaren liikennejärjestelmän tilannekuvan parantaminen.** Selvitetään rajat ylittävän liikenteen kysynnän (henkilöliikenne ja kuljetukset) määrä ja suuntautuminen.
- **Laaditaan Perämerenkaaren alueen logistiikkasuunnitelma,** jossa tunnistetaan alueen kuljetusten ja termimaalien kehittämismahdollisuudet ja yhteistyön kehittämismahdollisuudet. **5**
- **Laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien **6** **kehittämisperiaatteet**** **Perämerenkaaren alueelle** yhteistyössä Ruotsin kanssa sujuvien rajat ylittävien maantiekuljetusten mahdollistamiseksi käyttövoimamurroksen edetessä. **7**
- **Selvitetään sähköisen lentämisen mahdollisuuksia** erityisesti pohjoisen alueen poikittaissuuntaisen liikkumisen helpottamisessa.
- **Vt 4 Oulu-Kemi-Rovaniemi-Utsjoki ja ratayhteys Oulu-Tornio/Rovaniemi suunnitelmavalmiuden parantaminen.** **9**

Sivu: 36





 Numero: 1	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.32.40
mitä tällä tarkoitetaan?			
 Numero: 2	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.32.27
 Numero: 3	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.30.57
 Numero: 4	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.32.42
 Numero: 5	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.33.11
kenen johdolla?			
 Numero: 6	Tekijä: A030311	Aihe: Korostus	Päivämäärä: 27.9.2024 15.33.20
 Numero: 7	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.34.12
kenen johdolla? vai tavoitteet?			
 Numero: 8	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.32.12
myös vt 4 Oulusta etelään? Monta tässä työssä esitettyä kärkihanketta ko. osuudella.			
 Numero: 9	Tekijä: A030311	Aihe: Tarralappu	Päivämäärä: 27.9.2024 15.34.21
entä vt 4 Oulusta etelään?			

5.2 Liikennejärjestelmä tukee elinkeinoelämän kilpailukykyä, vihreän siirtymän hankkeita ja tasapainoista aluerakennetta - muut toimenpiteet


Edistämisteemat ja periaatteet


- **Pohjois-Pohjanmaan satamien talvimerenkulun edellytysten varmistaminen** toimivan jäänmurron ja väylämaksupolitiikan avulla.
- **Edistetään väyläverkon hoidon ja ylläpidon rahoituksen kasvua.** Pohjois-Pohjanmaalla elinkeinoelämän ja asumisen tarpeet kohdistuvat koko väyläverkolle. Erytishuomiota kiinnitetään talvikunnossapitoon ja raskaiden kuljetusten kannalta kriittisiin siltoihin.
- **Lentoliikenneyhteydet Helsinkiin ja suorat yhteydet ulkomaille varmistetaan aktiivisella yhteistyöllä.** 
- **Erikoiskuljetusverkon (SEKV) kehittäminen.** 
- **Tunnistetaan ja hyödynnetään kaksoiskäyttöön liittyvät mahdollisuudet kehittämisessä.** Sotilaallinen liikkuvuus edellyttää kapasiteetiltaan riittäviä, kaksikäyttöisiä ja varmennettuja maa-, meri- ja ilmaliiikenneväyliä, logistisia solmuja ja -keskuksia.
- **Tunnistetaan matkailuliikenteen pääväyliin kohdistuvat tarpeet** ja otetaan niitä huomioon väylien kunnossapidossa ja kehittämistarpeiden määrittämisessä.
- **Kalajoen satama meriväylän kehittäminen.**
- **Edistetään Pohjoisen liikennestrategia 2036 -työssä esitettyjä poikittaissuuntaisen liikenteen ja vt 5 kehittämishankkeita.**


Suunnitelmat ja toimintamallien kehittäminen:


- **Kehitetään toimintamalli, jolla parannetaan teollisten toimijoiden investointihankkeisiin liittyvien liikennejärjestelmävaikutusten tunnistamista.** 
- **Satamien takamaayhteyksien kehittämistarpeiden tunnistaminen.** Selvitetään liikennejärjestelmän kehittämistarpeet sujuvien kuljetusten varmistamiseksi ottaen lisäksi huomioon huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkumiseen liittyvät erityisnäkökulmat.
- **Erikoiskuljetusverkon tarkistaminen** vastaamaan geopolittisen tilanteen ja teollisten investointien aiheuttamia kuljetustarpeita. 
- **Parannetaan liikennejärjestelmän häiriönsietokykyä** tunnistamalla kuljetusten kannalta kriittiset yhteydet ja laatimalla niille varareittisuunnitelmat. 
- **Laaditaan maakunnallinen logistiikkavisio** osoittamaan seudun kuljetusketjujen keskeiset solmut ja yhteydet sekä niihin liittyvät kehittämistarpeet.
- **Raskaan liikenteen taukopaikkaselvitys**, jossa tunnistetaan EU:n vaatimuksia vastaavan taukopaikkaverkoston kehittämisedellytykset. Pohjois-Pohjanmaalla on useita raskaan liikenteen terminaaleja ja solmupisteitä, jonka lisäksi maakunnan kauttakulkevien kuljetusten määrä on suuri.
- **Kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeiden määrittäminen** matkailukeskusten läheisellä tieverkolla. 


Sivu: 37

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.36.56
tätä tehdään jo osana esim. YVA- ja kaavaprosesseja

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.37.31
kenen johdolla? Väylävirasto vastaa asiasta.

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 10.18.37
Asiasta päättää Väylävirasto. Mitä tällä tarkoitetaan?

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.43.57
on jo tehty

 Numero: 5 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.38.31
tehdään jo osana It-työtä ja kaavoitusta

5.3 Liikennejärjestelmä mahdollistaa turvallisen ja kestävästä liikkumisen normaalioloissa ja säilyttää toimintakykynsä myös poikkeusoloissa - muut toimenpiteet

Edistämisteemat ja periaatteet


- Edistetään Oulun seudun MAL-sopimuksen mukaisia kehittämishankkeita
- **Tieliikenteen häiriönhallinnan ja häiriötilanteiden tilannekuvan kehittäminen** yhteistyössä viranomaisten ja palvelutuottajien kesken.
- **SOTE-alueiden kytkeminen osaksi liikennejärjestelmätyötä.**
- **Edesautetaan sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen jakeluverkon toteuttamista:** Huomioidaan vaihtoehtoisen polttoainejakelun ja sähkölatauspisteiden tarpeet liikenteen- ja maankäytön suunnittelussa.
- **Edistetään kestävästä liikkumisen kehittämismahdollisuuksia yhdyskuntasuunnittelussa päästötavoitteiden saavuttamiseksi.** Kaavoituksella tiivistetään ja eheytetään nykyrakennetta ja ohjataan asumista, työpaikkoja ja palveluja joukkoliikenteen varten, tehokkaan joukkoliikenteen alueella ja solmujen ja asemien läheisyyteen.
- **Rautatieliikenteen alueellinen kehittäminen.** Edistetään Oulun seudun lähijunaliikenteen selvityksen toimenpiteitä.
- **Liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä otetaan huomioon kokonaisturvallisuus ja vaikutukset huoltovarmuuteen.**
- **Edistetään maakunnan kuntakeskusten ja taajamien kävelyn- ja pyöräilyn investointien toteuttamista.**
- **Edistetään Eurovelo-reitistön toteutumista ja turvallisuuden parantamista sekä pyörämatkailun reitistöjä** kuntataajamien välille.





Suunnitelmat ja toimintamallien kehittäminen:


- **Laaditaan selvitys SOTE-alueiden kuljetustarpeista** ja otetaan POHDE mukaan maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöryhmään.
- **Hyödynnetään aktiivisesti liikennehallinnon ja muiden toimijoiden tukirahoitusta** seutu- ja kuntatason kestävästä liikkumisen hankkeiden edistämiseksi (jalankulun- ja pyöräilyn, päästöjen vähentämisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistuet)
- **Kestävästä kehityksen laaja arviointi maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän kehittämisessä.** Otetaan huomioon liikenne- ja maankäyttöhankeiden arvioinnissa liikenteellisten ja taloudellisten vaikutusten lisäksi kokonaisvaltaisesti myös sosiaaliset, ilmastovaikutukset (päästöt, ilmanlaatu) sekä luontovaikutukset (luonnon monimuotoisuus).
- **Hyödynnetään digitalisaation mahdollisuudet liikenteen seurannassa, hallinnassa ja ohjauksessa.** Näin saadaan ajantasaista tietoa liikennejärjestelmän tilasta, voidaan ennakoida ja reagoida häiriötilanteita ja välittää tietoa käyttäjille.
- **Kehitämme turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä kävely- ja pyöräilyympäristöjä ja kytkemme ne joukkoliikenteen matkaketjuihin.**
- **Selvitetään aktiivisesti digitalisaation ja erilaisten kutsuohjattujen liikennepalvelujen mahdollisuuksia** harvaan asutun maaseudun ja pienempien kuntakeskusten joukkoliikenteen järjestämisessä.
- **Toteutetaan aktiivisesti maakunnallista ja kunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia.**
- **Jatketaan alueellista liikenneturvallisuustyötä** ja turvataan sen resurssit (liikenneturvallisuustoimija).
- **Selvitetään voidaanko kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö pienemmissä kunnissa kytkeä osaksi alueellista liikenneturvallisuustyötä.**

Sivu: 38

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.44.49
Haastava työ jota ollaan selvitetty mm. 2018 kun valmistauduttiin maakuntamalliin

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 30.9.2024 7.42.51
tehdään jo liikenteen hallinnan toimesta

 Numero: 3 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.47.40
tehdään jo nyt

 Numero: 4 Tekijä: A030311 Aihe: Korostus Päivämäärä: 27.9.2024 15.48.22

 Numero: 5 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.48.54
on jo monessa kunnassa näin

5.4 Liikennejärjestelmä mahdollistaa kestävät matkaketjut sekä työ- matkaliikenteessä että tärkeimpien matkailukeskusten saavuttamisessa - muut toimenpiteet

Edistämisteemat ja periaatteet

- **Yhteen toimivien lippu- ja maksujärjestelmien kehittämisen ja käyttöönoton edistäminen.**
- **Priorisoidaan kestävä liikkuminen matkaketjujen ja niihin liittyvän liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä.**
- **Matkaketjujen suunnittelussa otetaan huomioon työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkaketjujen erilaiset tarpeet.**
- **Toimivat matkaketjut eri liikennemuodoin.** Lento-/Juna-asema – linja-auto matkaketjujen tehostaminen.
- **Edistetään monipaikkaisuutta parantamalla etätyön mahdollisuuksia.** Riittävän hyvä julkinen liikenne yhdistettynä hyviin tietoliikenneyhteyksiin mahdollistaa etätyön.
- **Parannetaan henkilöliikenteen terminaalien ja pääpysäkkien houkuttelevuutta ja toimivuutta.**

Suunnitelmat ja toimintamallien kehittäminen:

- **Selvitys digitalisaation tuomista mahdollisuuksista matkustajainformaation tuottamiseksi.**
- **Laaditaan maakuntatason selvitys joukkoliikenteen seutukeskusten pääterminaalien ja kuntien pääpysäkkien palvelutason kehittämisestä.**
- **Neuvotellaan kaukojunien pysähtymisestä Iissä ja Limingassa.**
- **Kehitetään joustavia (kysyntäohjattuja) liityntäyhteyksiä Oulun ja Kuusamon lentoasemilta sekä Oulun rautatieasemalta matkailu- ja seutukeskuksiin.**
- **Hyödynnetään julkisesti tuettuja henkilökuljetusten palveluja myös muilla matkoilla, erityisesti kaupunkiseutujen ulkopuolella**
- **Parannetaan pyöräilyn liityntäpysäköintiä liikenteen solmupisteissä.**
- **Laaditaan matkailukeskusten kestävä liikunnan suunnitelmat,** joissa kuvataan ulkoisen saavutettavuuden lisäksi matkailukeskuksen sisäisen liikunnan kestävien liikkumispalvelujen kehittämistoimet siten että matkailijalta ei edellytetä omaa autoa.



6. LIIKENNEJÄRJESTELMÄTASON VAIKUTUSTEN ARVIOINTI TAVOITTEIDEN SUHTEEN

Tavoite 1: Edistämme Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä.


Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpiteet kohdistuvat pääosin TEN-T -liikenneverkolle, TEN-T -liikenneverkon solmupisteisiin ja pääväyläasetuksen mukaisille pääväylille, joilla on erityisen suuri merkitys alueen omille ja Pohjois-Pohjanmaan kautta kulkeville elinkeinoelämän kuljetuksille. Oulun lentoasema on Suomen toiseksi viikkain liikematkustuksen lentoasema ja aseman vaikutusalue ulottuu laajasti myös naapurimaakuntiin. Oulun ja Raahen satamiin ja satamayhteyksiin kohdistuvat toimenpiteet ovat edellytys alueen elinkeinoelämän kuljetuksille. Pääväylien toimenpiteet parantavat erityisesti tie- ja raide-liikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta häiriöherkkyyden vähentyessä. Sujuvat ja luotettavat yhteydet parantavat alueen teollisten toimijoiden toimintaedellytyksiä. Valtatiet 4 ja 8, Oulun lentoasema sekä Oulun ja Raahen satamat muodostavat Perämerenkaaren Suomen puolisen osuuden liikennejärjestelmän rungon, joka osaltaan tukee koko Perämerenkaaren talousalueen vuorovaikutuksen vahvistumista. Elinkeinoelämän liikenteellisen toimintaympäristön paraneminen yhdessä Perämerenkaaren alueen vuorovaikutuksen edellytysten paranemisen kanssa luovat edellytyksiä maakunnan elinvoiman edelleen vahvistumiselle.


Tavoite 2: Luomme valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastaamme resurssiviisuus-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin

Raahen sataman sekä valtateiden 4 ja 8 toimenpiteet parantavat erikoiskuljetusten, erityisesti tuulivoimaan liittyvien kuljetusten sujuvuutta. Myös muiden raskaiden kuljetusten toimintaedellytykset paranevat ja luovat edellytyksiä maakuntaan suunniteltujen vihreän siirtymän investointihankkeiden toteutumiselle. Pääväylien parantamistoimenpiteillä parannetaan liikenteen sujuvuutta ja raideliikenteen kilpailukykyä. Tämä vähentää jonkin verran liikenteestä aiheutuvia päästöjä sujuvamman liikennevirran, kulku- ja kuljetustapasiirtymien myötä. Uusien infrahankkeiden rakentaminen kuitenkin kuluttaa luonnonvaroja ja aiheuttaa rakentamisvaiheessa päästöjä. Haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää resurssiviisailta valinnoilla rakentamisessa valitsemalla elinkaari- ja ympäristövaikutuksiltaan tehokkaimpia raaka-aineita ja toteutusmalleja. Myös luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat vaikutukset ovat lähtökohtaisesti haitallisia, mutta myös ne voidaan ottaa huomioon toteutuksessa siten, että vaikutukset ovat vähäisiä tai parhaimmillaan jopa nettoposiitivisia. Matkailukeskusten saavutettavuuden parantaminen kestäväillä matkaketjuilla alentaa matkailusta aiheutuvia päästöjä.

Tavoite 3: Turvaamme eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita

Kaksoisraideosuudet lisäävät ratakapasiteettia ja helpottavat siten henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä mahdollistavat alueellisia junaliikenteen hankkeita. Toimenpiteet parantavat työssäkäyntiliikenteen ja matkailun toimintaedellytyksiä pääyhteyksiväleillä. Seutu- ja paikalliskeskusten saavutettavuus perustuu edelleen vahvasti henkilöautoiluun, vaikka seutukeskusten ja Oulun välisiä joukkoliikennedyhteyksiä pyritäänkin ylläpitämään. Alemman tieverkon riittävän kunnan ja hoitotason avulla ylläpidetään harvaan asutun maaseudun asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Seutu- ja paikalliskesköksissä kestävä liikkumisen edistäminen perustuu liikenneturvallisuusongelmien vähentämiseen.

 Numero: 1 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.52.24
pitäisikö tähän lisätä myös päärata?

 Numero: 2 Tekijä: A030311 Aihe: Tarralappu Päivämäärä: 27.9.2024 15.54.48
Raideliikenteen kehittäminen osana tavoitetta?

7. LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TOTEUTUS JA SEURANTAMALLI

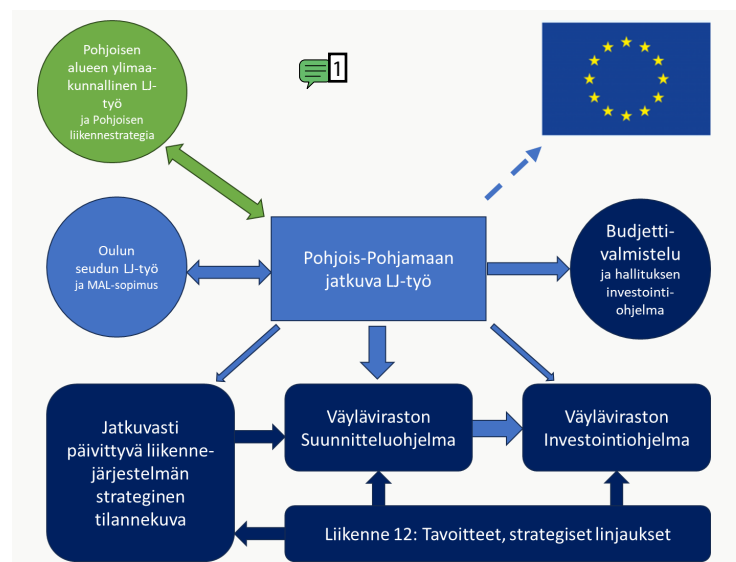
Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmätyöryhmä edistää suunnitelman toteutusta. **Seurannassa on oleellista käydä säännöllistä vuoropuhelua sekä Oulun seudun liikennejärjestelmätyöryhmän että naapurimaakuntien liikennejärjestelmätyöryhmien kanssa.**

Liikenne 12 -suunnitelma korostaa ylimaakunnallisen yhteistyön merkitystä ja Pohjois-Pohjanmaan rooli uudessa geopoliittisessa tilanteessa on aiempaa vahvemmin liikenteen välittäjämaakunta. **Keskeisimmät ylimaakunnalliset kehittämistarpeet on tunnistettu Pohjoisen liikennestrategia 2036 -suunnitelmassa.** Suunnitelma on pohjoisen alueen maakuntahallituksissa hyväksytty alkusyksystä 2024 yhteisesti edistettäväksi.

Osa maakunnallisestikin merkittävistä liikennejärjestelmän toimenpiteistä etenee MAL-sopimusmenettelyn kautta. Maakunnallisen liikennejärjestelmätöyön tehtävänä on osaltaan tukea MAL-sopimukseen kirjattujen liikenteen toimenpiteiden edistämistä.

Keskeinen osa Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutusta on **pyrkä varmistamaan tarvittavien toimenpiteiden suunnitelmallinen toteutusvalmius ja tarvittava rahoitus.** Liikenne 12-suunnitelman rahoituksen lähtökohtana oleva julkisen talouden suunnitelma vuosille 2025-2028 on niukka ja kehittämiseen käytettävissä oleva rahoitus laskee oleellisesti aiempaan verrattuna. Merkittävä osa lähivuosien tulevista kehittämishankkeista on jo kirjattu hallitusohjelman määräaikaiseen 4 miljardin euron investointiohjelmaan. Kansallisen kehittämisrahoituksen niukkuudesta johtuen on oleellista edistää tarvittavien toimenpiteiden suunnitelma- valmiutta, jotta hankkeille voidaan hakea aktiivisesti rahoitusta EU:n rahoitus- ohjelmista ja samalla luodaan valmiuksia seuraaviin hallitusohjelmaneuvoitteluihin.

Tavoitteiden saavuttamista, erityisesti toimintalinjojen kolme ja neljä osalta, voidaan edistää tarkempien suunnitelmien ja toimintamallien kehittämisen avulla. Näihin on löydettävissä helpommin rahoitusta myös liikennehallinnon ulkopuolista kansallisista ja EU:n rahoitusohjelmista.



Rajat ylittävä yhteistyö?

8. ALUEELLISET ERITYISPIIRTEET

1

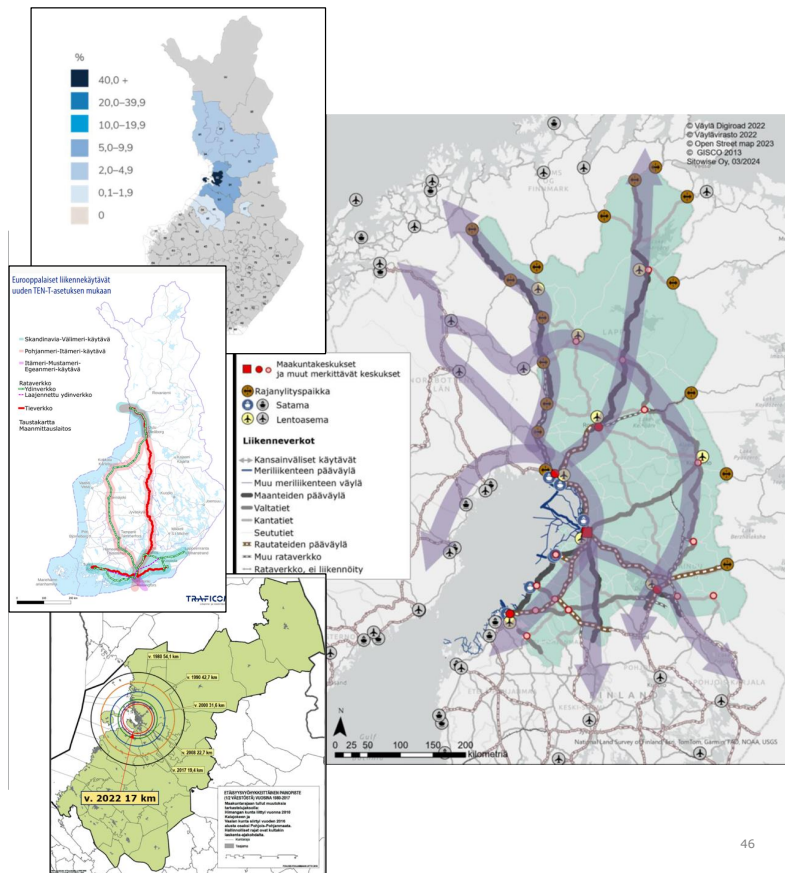
Pohjois-Pohjanmaan erityispiirteenä on pääradan ja valtatie 4 merkittävä rooli sekä kotimaan etelä-pohjoissuunnan liikenteessä että osana eurooppalaisia ydinverkon Pohjanmeri – Itämeri ja Skandinaavia – Välimeri –käytäviä. Skandinaavia – Välimeri liikennekäytävä muodostaa samalla Perämerenkaaren läpikulkevan runkoyhteyden ja Suomen eteläisimmän maayhteyden muualle Eurooppaan.

Geopoliittisen tilanteen ja NATO-jäsenyyden myötä **koko Perämerenkaaren liikennejärjestelmän, mukaan lukien satamat, strateginen merkitys korostuu** sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Oulun lentoasema palvelee merkittävästi Oulun talousaluetta laajempaa aluetta aina naapurimaakuntiin asti, ja lentoasema onkin Suomen toiseksi suurin liikematkustuksen lentoasemana. Kuusamon lentoaseman rooli korostuu Koillismaahan ja Itä-Lapin matkailukohteiden saavuttamisessa.

Väylänpitäjän näkökulmasta **haasteena on laajan maakunnan aluerakenne**, jossa puolet maakunnan väestöstä asuu 17 km etäisyydellä Rotuaarista. Maakunnan seutukeskukset ovat kaukana toisistaan ja maaseudulla asukastiheys on erittäin matala. Tämä **edellyttää koko laajan väyläverkon ylläpitoa ja hoitoa samalla kun Oulun kaupunkiseudulla on tarve investoida uusiin väyliin**.

Oulun kaupunkiseutu on yksi seitsemästä MAL-kaupunkiseudusta, mikä toisaalta avaa mahdollisuuksia yhteiskehitykseen valtion kanssa, mutta samalla sitouttaa kansallisiin ja EU:n kaupunkipolitiikan vaatimuksiin.



Otsikko uusiksi. Esim. alueen erityispiirteet jotka vaikuttavat ...