

# **Pohjois-Pohjanmaan liiton lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmä- suunnitelmasta vuosille 2026-2037**

**Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Liikenne 12 suunnitelman strategiset linjaukset vastaavat pääosin liikennejärjestelmän kehittämistarpeita Pohjois-Pohjanmaan maakunnan osalta. Strategiset linjaukset tulee kuitenkin saada näkyviin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa huomattavasti vahvemmin ja aluelähtöisemmin tukien alueellista kehittämistä kuin mitä aikaisemman suunnitelman aikana toteutui Pohjois-Pohjanmaalla.

Visiota liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja tavoitteita vuoteen 2050 voidaan pitää kannatettavana. Kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat erittäin hyvät tavoitteet nykyisessä toimintaympäristössä erityisesti Pohjoisessa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän osalta. Myös tavoitteiden priorisointi on kannatettava asia. Nämä kehittämistavoitteet on tunnistettu myös Pohjois-Pohjanmaan päivitetystä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä häiriöherkkyyden ja resilienssin parantaminen on nykyisessä maailmantilanteessa huomattavasti tärkeämpää kuin aiemmin.

Strategiset linjaukset, joissa korostuu kilpailukyky ja kasvu, kokonaisturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat erittäin kannatettavia. Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että se kuuluu maantieteellisesti katsottuna joko kokonaan tai osittain, Oulun kaupunkiseutu mukaan luettuna, neljään viidestä aluejaosta suunnitelmaluonnoksen alueellisissa painotuksissa. Pohjois-Suomen alueellisiin painotuksiin liittyen Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa turvallisuusnäkökulmassa myös teollisuuden merkityksen huomioon ottamista. Pohjois-Suomen toimivuus kohtaan tulisi päivittää seuraavasti: ”Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen sekä teollisuuden tarpeet ja luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ..”. Neljän pohjoisen maakunnan yhteisen Pohjoisen liikennestrategian mukaisesti Pohjoisen liikennejärjestelmästä kumpuaa elinvoimaa, kilpailukykyä ja toimintavarmuutta koko läntiselle Euroopalle. Länsi-Suomen osalta Pohjois-Pohjanmaan liitto painottaa erityisesti kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuutta, joka ulottuu koko maakunnan alueelta Oulun seudun kautta Pohjoiseen ja Ruotsiin.

**Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täytyminen ydinverkolla ja sitä täydentävällä kattavalla verkolla. Pohjois-Suomen osalta tämä etenkin tarkoittaa ydinverkolle kuuluvan valtatie 4 sekä Pääradan saattamista Euroopan komission asettamia palvelutasotavoitteita vastaaviksi.

Ensimmäisenä lähtökohtana on suunnitelmavalmiuden parantaminen merkittävimmille pullonkauloille ydinverkolla.

TEN-T ydinverkolle kuuluvan Oulun sataman sekä kattavalle verkolle kuuluvan Raahen sataman tarpeet on huomioita ja kehitettävä sekä satamien vesiväyliä että kytkeytymistä maantieverkon pääväylille. Tällä taataan Pohjoisen kasvun ja teollisuuden investointien tarpeita huoltovarmuuden lisäksi. Pohjois-Pohjanmaan liitto näkee yhtä lailla suunnitelmaluonnoksessa esitetyllä tavalla tärkeäksi satamien roolin puhtaan siirtymän tekijöinä sekä niiden roolin yhteiskunnan energiahuollossa. Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan. Tämä on tärkeä linjaus Pohjois-Pohjanmaan satamien osalta.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Tämä työ on tärkeää viedä ripeästi eteenpäin päätöksentekoon jo nykyisellä hallituskaudella.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä on tarpeellista huomioida maakuntakeskusten sekä pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien kehittämistarpeet. Pohjois-Pohjanmaalla on tunnistettu huomattavia kehittämistarpeita valtateillä 8, 20, 22 sekä 5, jotta asetuksen mukaiset tavoitteet sekä liikenneturvallisuuden tavoitteet saadaan saavutetuksi. Näiden tarpeiden suunnitelma- sekä toteutusvalmiutta on edistettävä määrätietoisesti valtion suunnittelu- ja investointiohjelmissa.

Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Valtion on tarpeellista tukea kestäviin liikkumistapoihin siirtymistä osallistumalla muun muassa uuden lähijunaliikenteen edistämiseen kaupunkiseuduilla. Pohjoisessa Suomessa Laurila-Tornio-Haaparanta -radan sähköistys luo Suomessa ainutlaatuisen mahdollisuuden avata rajat ylittävä henkilöjunaliikenne ja edistää näin kestävää liikkumista.

Tietopohjan kehittämisessä on erittäin tärkeää, että valtion toimijat sekä maakunnat ja kaupunkiseudut (erityisesti MAL-seudut) ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa ajantasaisten tietojen päivittämisessä, koska toimintaympäristön muutokset ja elinkeinoelämän tarpeet muuttuvat entistä nopeammin. Tietopohjan kehittämisessä on huomioitava myös rajat ylittävän yhteistyön mahdollisuudet läntisten kumppanien kanssa.

Valtion tavoite yksinkertaistaa ja löytää edullisempia ja kevyempiä suunnitteluratkaisuja on erittäin tervetullut Pohjois-Pohjanmaan osalta. Aiemmissa valtion väyläverkon toteuttamishjelmissä ei ole ollut vuosiin riittävässä määrin Pohjois-Pohjanmaan hankkeita listattuna. Muuttunut toimintaympäristö korostaa tätä muutostarvetta kokonaan uudella tavalla verrattuna aiempaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelman tavoitteet tulee myös konkretisoida jatkossa suunnittelu- ja toteutushankkeina myös Pohjois-Pohjanmaan osalta.

Sitoutuminen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan osoitetaan toteuttamalla TEN-T ydinkäytävien hankkeita. Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava

yhteen pohjoisessa. Tärkeitä yhteisiä hankkeita on kehittää yhteyksiä raide- ja tieverkon osalta Ruotsiin ja Norjaan sekä käynnistää päivittäinen henkilöjunaliikenne Oulu-Tornio-Haaparanta välillä osana ostojunaliikennesopimusta VR:n kanssa.

Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista. Suunnitteluvalmiutta Pohjois-Pohjanmaalla pitää nostaa nykyisestä – erityisesti TEN-T ydinverkolla koko maakunnan alueelta. Keskeiset hankkeet ovat valtatie 4 suunnitelmavalmiuden parantaminen Oulusta etelään, pääradan suunnitelmavalmiuden parantaminen Limingasta Ylivieskaan, satamien väylien syventäminen sekä tieverkolla poikittaisten yhteyksien sekä kattavan verkon suunnitelmavalmiuden parantaminen.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Perusväylän rahoituksen tason nosto vuosiksi 2029-2037 on erittäin tärkeää, jotta korjausvelka saadaan taitettua. Perusväylänpidon rahoitustason noston merkitys on tunnistettu maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Olisi tärkeää saada korjausvelan katkaisu jo tällä hallituskaudella käyntiin ja tämän tulisi näkyä kaikilla tasoilla Pohjoisen väyläverkolla.

Kehittämiseen kohdistuva rahoitus on suunnitelmaluonnoksessa tasoltaan erittäin vaatimaton. Tämä uhkaa huomattavasti Pohjoisen taloudellisen kasvun potentiaalia. Lisäksi elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien paikallisten liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista – tarve tällaisille investoinneille voi nousta nopeastikin. Valtion on reagoitava tällaisiin tarpeisiin ennakoivasti ja investointeja tukien.

Kehittämisen rahoitusta ja MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. Onkin löydettävä uusia rahoituskeinoja uusien liikennehankkeiden rahoittamiseksi. On perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia ja käsitettä voisi laajentaa tehokkaaseen joukkoliikenne infraan. Lisäksi valtion verkolle toteuttavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 prosenttia, koska kunnilla tai kaupungeilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Tämä on korjattava suunnitelmaan. Rahoitukseen on lisättävä sitoutuminen ostopalveluliikenteeseen rajat ylittävällä raideliikenteellä Suomen ja Ruotsin välillä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Suunnitelmalla tulee pyrkiä kasvihuonepäästöjen vähentämiseen ja luontokadon torjumiseen.

### **Muut huomiot?**

Muuttunut geopoliittinen tilanne on nostanut Pohjoisen roolia erityisesti turvallisuuden ja huoltovarmuuden, mutta myös kansallisen kasvun kannalta merkittävästi. Pohjoinen on portti länteen.

Pelkästään Pohjois-Suomeen kohdistuvat investointien on arvioitu olevan 76 miljardia tämän vuosikymmen loppuun mennessä ja tämä edellyttää investointeja väyläverkkoon kaikilla tasoilla. Oulun seudun sijainti TEN-T ydinverkolla (satama, päärata, VT4) ja neljän valtatie risteyksessä tekee Oulusta Pohjois-Suomen logistisen keskuksen. Pohjoisen investointipotentiaali kytkeytyy vahvasti tuulivoimaan ja uusiutuvan energian tuotantoon, mikä mittaa liikennejärjestelmän kestävyys- ja pääväyliltä alemmalle tieverkolle koko Pohjois-Pohjanmaan maakunnan alueella rannikkoseuduilta tuulivoimapuistoihin.

Väylän toteuttamassa Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa on tärkeä, että kunnat, kaupungit ja maakunnat pääsevät vaikuttamaan ja osallistumaan myös Väyläviraston suunnitteluohjelmasta. Suunnitteluohjelmaan lausumisella varmistetaan tehokas kytkeytyminen maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön, kaavoitukseen ja muuhun strategiseen suunnitteluun. Tämä on tärkeää, koska Liikenne 12 -suunnitelmassa on osoitettu lisäresursseja kehittämishankkeiden suunnitteluun.

Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta on suunnitelmaluonnoksessa erittäin vähän, mikä uhkaa Pohjoisen ja kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. Elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien paikallisten liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista.

Kehittämisen rahoitusta ja MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. Onkin löydettävä uusia rahoituskeinoja uusien liikennehankkeiden rahoittamiseksi.

Sitoutuminen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan osoitetaan toteuttamalla TEN-T ydinkäytävien hankkeita. Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava yhteen pohjoisessa. Tärkeitä yhteisiä hankkeita on kehittää yhteyksiä raide- ja tieverkon osalta Ruotsiin ja Norjaan sekä käynnistää päivittäinen henkilöjunaliikenne Oulu-Tornio-Haaparanta välillä osana ostojunaliikennesopimusta VR:n kanssa.

Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuus ja huoltovarmuus näkökulmista. Suunnitteluvalmiutta pitää nostaa Pohjois-Suomessa – erityisesti TEN-T ydinverkolla mm. pääradalla Limingan ja Ylivieskan välillä sekä VT:llä 4 Oulun eteläpuolella.