

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Pohjois-Pohjanmaan liitto on katsonut Liikenne 12 -suunnitelman vision onnistuneeksi. Kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat erittäin hyvät tavoitteet nykyisessä toimintaympäristössä erityisesti Pohjois-Suomessa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän osalta. Strategiset linjaukset, joissa korostuvat kilpailukyky ja kasvu, kokonaisturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat erittäin kannatettavia. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden osalta Pohjois-Pohjanmaan liitto arvioi, ettei ohjelmakokonaisuus täytä Liikenne 12 -suunnitelman lupauksia eikä vastaa sen keskeisiin tavoitteisiin eikä toimintaympäristöä muokanneisiin muutoksiin Liikenne12 -suunnitelman edellyttämällä tavalla.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää lähtökohdaltaan oikeana, että kokonaisuus pyrkii tunnistamaan aiempaa paremmin kokonaisturvallisuuden, huoltovarmuuden ja erilaisten alueiden erityispiirteet, mutta toteaa, ettei pyrkimys näy konkreettisina esityksinä. Ohjelmakokonaisuuden tulee vahvistaa liikennejärjestelmän saavutettavuutta, tehokkuutta ja resilienssiä kaikissa olosuhteissa. Ohjelmakokonaisuus ei tunnista Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen logistista kansainvälistä asemaa eikä puhtaan siirtymän mukaista investointinäköymää.

Liikenne 12-suunnitelman tavoitteet toimivasta, turvallisesta ja kestävästä liikennejärjestelmästä eivät toteudu lausuttavana olevassa ohjelmakokonaisuudessa. Pääosin selittävänä tekijänä toimii tiukka valtiontalouden raami liikennejärjestelmän kehittämiseen. Toimivuudessa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen edellyttää koko valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistä lähtien liikkeelle TEN-T -verkon palvelutasotavoitteiden saavuttamisesta. Etenkin pohjoisessa Suomessa on edelleen merkittäviä puutteita North Sea-Baltic ja Scandinavian-Mediterranean -ydinverkkokäytävillä, eikä nyt lausuttavana olevalla ohjelmakokonaisuudella tulla saavuttamaan Euroopan laajuisia palvelutasovaateita, joihin Suomi on jäsenvaltiona sitoutunut. Pohjois-Suomen TEN-T-yhteyksien kehittäminen tukisi samanaikaisesti huoltovarmuutta, EU:n sotilaallisen liikkuvuuden tavoitteita sekä Suomen Nato-jäsenyyden mukaisia liikkuvuusvaatimuksia ja tämän tulisi näkyä ohjelmakokonaisuudessa.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistetut alueelliset erityispiirteet, kärkitoimenpiteet ja investointitarpeet tulee ottaa järjestelmällisesti huomioon Väyläviraston perusväylänpidon suunnitelman sekä suunnittelu- ja investointiohjelman valmistelussa, priorisoinnissa ja seurannassa.

Ohjelmakokonaisuus ei sisällä riittävällä tavalla liikenneturvallisuuteen merkittävästi vaikuttavien hankkeiden edistämistä, kuten suunnitelmavalmiuden korottamista valtatie 4 Pohjois-Pohjanmaata koskevilla osuuksilla. Samoin valtakunnalliseen turvallisuuteen ja kestävyYTEEN liittyen ohjelmakokonaisuudessa ei ole nähtävissä tärkeiden ratahankkeiden edistämistä. Ratahankkeissa kärjessä tulee olla ydinverkkokäytävään kuuluvan Pääradan kehittäminen Ylivieska-Liminka -välisen kaksoisraiteen edistämällä.

Pohjois-Pohjanmaan näkökulmasta liikennejärjestelmän kehittämisen tulee nykyistä paremmin tukea vihreän siirtymän investointeja, joiden toteutuminen edellyttää toimivia kuljetus- ja työssäkäyntiyhteyksiä. Maakuntaan kohdistuu poikkeuksellisen suuri määrä energia-, vetytalous-, mineraali- ja teollisuusinvestointeja, joiden vaikutukset ulottuvat koko Suomen vientiin, kilpailukykyyn ja huoltovarmuuteen. Väyläverkon palvelutason kehittämisen tulee ennakoida näiden investointien tarpeita.

Ohjelmakokonaisuuden tulee tukea koko Suomen ja maakunnan tasapainoista aluerakennetta ja varmistaa myös TEN-T-verkon ulkopuolisten seutujen, työssäkäyntialueiden, matkailukeskusten ja tuotantoalueiden saavutettavuus.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää hälyttävänä, että perusväylänpidon suunnitelman lähtökohtana on suunnitelmakaudella väylien kunnon heikkeneminen vilkasliikenteisen tieverkon ulkopuolella. Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu vähäliikenteisen tieverkon Suomen elinkeinoelämän, kilpailukykyyn ja huoltovarmuuden takaajana, ja perusväylänpidon suunnitelman pitäisi vahvemmin kyetä vastaamaan korjausvelan kasvuun ja Suomen maanteiden kuntoon. Pohjois-Pohjanmaan liitto painottaa, että perusväylänpidon riittävä rahoitus ja sen ennakoitavuus on välttämätöntä ja perusväylänpidon rahoitusta tulee korottaa.

Perusväylänpidon suunnitelmassa on todettu rahoituskehityksen olleen niukka, ja tämän johtaneen parantamishankkeiden jonoutumiseen. Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää erittäin tärkeänä, että vuosina 2019–2023 saatua tasokorotusta pidetään jatkuvana ja väylänpidosta tulee myös vähäliikenteisellä tieverkolla entistä ennakoitavampaa ja kattavampaa. On selvää, että perusväylänpidon suunnitelmassa esitetty rahoitustaso ei tule olemaan riittävä koko Suomen liikenneverkon ylläpitämiselle riittävällä tasolla toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyysnäkökulmasta. Korjausvelan kasvun hillitseminen alemmalla tieverkolla on myös huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta keskeinen tavoite.

Vähäliikenteinen tieverkko on Pohjois-Pohjanmaalla keskeinen osa alueellista saavutettavuutta, yritystoiminnan toimintaedellytyksiä, maa- ja metsätalouden kuljetuksia sekä kuntien elinvoimaa. Sen palvelutason heikkeneminen vaarantaa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen saavutettavuus- ja elinvoimatavoitteiden toteutumisen.

Myös rataverkon korjausvelan kasvu tulee pysäyttää. Erityisesti pääradan sekä Oulu–Laurila-yhteysvälin kunto ja toimintavarmuus ovat keskeisiä henkilö- ja tavaraliikenteen, huoltovarmuuden ja vaihtoehtottomien pohjoisten kuljetusreittien kannalta.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Pohjois-Pohjanmaan liitto kiittää linjauksesta, jossa maakuntaliitot saavat lausua myös suunnitteluohjelmasta osana ohjelmakokonaisuutta. Pohjois-Pohjanmaan liitto toivoo entistä vuorovaikutteisempaa valmistelua suunnitteluohjelman osalta. Suunnitteluohjelman kehittäminen muodostaa parhaimmillaan johdonmukaisen ja ennustettavan hankkeiden etenemispolun esiselvityksistä aina toteutukseen.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää kriittisenä, että TEN-T ydinverkolle kuuluvien Pääradan ja valtatie 4 sekä eurooppalaisen raideleveyden (Rail Nordica) jatkamista Haaparannalta Ouluun edistetään kiireisesti lähivuosina. Suomi on jäsenvaltiona sitoutunut Euroopan komission tavoitteisiin koko Euroopan laajuisen TEN-T -ydinverkon palvelutasosta, ja tällä hetkellä palvelutasoa ei saavuteta Pääradalla mm. Ylivieska-Liminka-Oulu -yhteysväleillä ja valtatiellä 4 Pyhäjärvi-Pulkkila ja Pulkkila-Haaransilta -yhteysväleillä. Pohjois-Pohjanmaan liitto peräänkuuluttaa Suomen vastuuta osoittaa suunnitteluohjelmassa selkeä tahtotila TEN-T-ydinverkon kehittämiselle. Palvelutasotavoitteiden saavuttaminen edellyttää ensimmäisenä suunnitelmavalmiuden edistämistä, ja näiden yhteysvälien tulisi näkyä suunnitteluohjelmassa. Suunnitteluohjelmassa tulee tunnistaa kustannustehokkaimpien hankkeiden (kuten valtatie 8 hankkeiden Limingan kohta ja ohituskaistaosuudet) suunnittelun käynnistyminen ydinverkkoon kytkeytyvällä verkolla.

Eurooppalaisen raideleveyden edistäminen todettu Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisten alueiden yhteisissä selvityksissä erittäin tehokkaaksi keinoksi edistää Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä. Nykyisessä maailmanpoliittisessa tilanteessa ei Rail Nordican suunnittelu- ja toteutusvalmiuden edistämistä voida viivyttää. Eurooppalaisen raideleveyden jatkaminen vähintään Ouluun ja Rovaniemelle parantaa Suomen yhteyksiä Ruotsin ja Norjan satamiin sekä vahvistaa Suomen läntisiä yhteyksiä muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Rail Nordica tukee kansainvälistä kilpailukykyä sekä vaihtoehtoisten kuljetusreittien muodostamista häiriötilanteissa.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti Oulun asemaa kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävänä liikenteen solmukohtana tulee vahvistaa. Suunnitteluohjelmassa tulee huomioida Oulun seudun rataverkon, sataman, lentoaseman ja päätieverkon yhteen toimivuuden kehittäminen osana valtakunnallista liikennejärjestelmää.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Lausuttavana olevassa ohjelmassa ei ole nähtävissä koko Suomen liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys edistämistä. Oulun seudun MAL-sopimukseen kuuluvan Oulun henkilöratapihan ja jo aiemmin päätettyjen Liminka-Oulu -kaksoisraiteen ja Ylivieskan vt27 ylikulkusillan kehittämishankkeiden lisäksi investointiohjelmassa ei ole

nähtävillä Pohjois-Suomelle sekä Suomen läntisten maayhteysien kannalta oleellisia hankkeita.

Talouskehityksen sisällä investointiohjelmaa tulee kohdentaa uudelleen siten, että ensisijaisesti toteutetaan TEN-T-ydinverkon kriittisiä palvelutasopuutteita korjaavat kustannustehokkaat hankkeet. Hankkeiden priorisoinnissa tulee nykyistä vahvemmin huomioida liikenteellisen vaikuttavuuden lisäksi huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus, alueellinen saavutettavuus sekä puhtaan siirtymän investointien toteutumisedellytykset.

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että investointiohjelmassa jo pitkään olleet hankkeet, kuten Oulun ja Raahen vesiväylien kehittäminen saataisiin aiempien investointiohjelmien linjausten mukaisesti saatettua valmiiksi. Oulun ja Raahen väylähankkeiden toteuttaminen tukee vientiteollisuuden kilpailukykyä, vahvistaa merilogistiikan toimintavarmuutta sekä parantaa Suomen kansainvälisiä kuljetusyhteyksiä. Hankkeiden toteuttaminen on tärkeää myös vihreän siirtymän investointien edellyttämien logististen yhteyksien näkökulmasta.

Oulun seudulla sijaitsee pohjoisen Suomen tärkein liikenteellinen solmupiste, jossa kohtaavat päärata, TEN-T-ydinverkon maantieyhteydet, kansainvälinen lentoasema sekä merkittävä merisatama. Investointiohjelmassa tulisi nykyistä vahvemmin tunnistaa Oulun seudun merkitys koko pohjoisen Suomen saavutettavuudelle ja kilpailukyvyille.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Pohjois-Pohjanmaan liitto kiittää Väylävirastoa mahdollisuudesta lausua eri väylänpidon ohjelmiin yhtenä kokonaisuutena ja pitää hyvänä, että Väyläviraston ohjelmakokonaisuus esitetään yhtenä kokonaisuutena. Rakenne antaa aiempaa paremman mahdollisuuden nähdä kokonaiskuvan väyläverkon ylläpidosta ja kehittämisestä.

Erityisen tärkeänä Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää sitä, että maakuntien liitoilla on nyt mahdollisuus lausua myös suunnitteluohjelmasta. Alueilla on tietoa maankäytöstä, liikenteestä, investoinneista ja strategisista valinnoista, jotka heijastuvat suoraan tulevaisuuden suunnittelutarpeiksi.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden valmistelussa ja toimeenpanossa tunnistetaan nykyistä paremmin toimintaympäristön pysyvä muutos. Pohjois-Suomen logistinen merkitys on kasvanut huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden, sotilaallisen liikkuvuuden sekä puhtaan siirtymän investointien myötä. Näiden muutosten tulee näkyä nykyistä vahvemmin ohjelmakokonaisuuden priorisoinneissa, rahoituksen kohdentamisessa sekä suunnittelun painopisteissä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että TEN-T-ydinverkon kehittäminen sekä siihen liittyvien suunnitelmavalmiiden hankkeiden toteuttaminen muodostavat kustannustehokkaan keinon parantaa samanaikaisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, kilpailukykyä, huoltovarmuutta ja turvallisuutta. Eurooppalaisen liikennepolitiikan tavoitteet, TEN-T-verkon palvelutasovaatimukset sekä EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet tulee huomioida nykyistä vahvemmin ohjelmakokonaisuuden jatkovalmistelussa.

Pohjois-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee nykyistä vahvemmin hyödyntää maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, joissa on tunnistettu alueiden kehittämisen, saavutettavuuden, elinkeinoelämän kilpailukyvyn sekä kestävä liikuttamisen kannalta keskeiset tarpeet ja toimenpiteet. Alueellisen näkökulman vahvistaminen tukee myös Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista käytännön ohjelmatyössä.