

Pyhäjoen kunnan lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025-2032

Raahen seutukunnan kunnat (Raahe, Pyhäjoki ja Siikajoki) ovat valmistelleet yhdessä seudullisen lausunnon väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025-2032.

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

Raahen seutu toteaa, että liikenne 12 suunnitelman tavoitteet eivät toteudu eikä liikenteen suunnittelujärjestelmä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän eikä huoltovarmuuden näkökulmasta. Väyläverkon investointisuunnitelmassa ei ole onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön. Turvallisuus, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän tarpeet eivät näy investointiohjelmassa.

Raahen seutu katsoo, että väyläverkon vuosien 2025-2032 investointiohjelma ei ota tarpeeksi huomioon pohjoisen Suomen eikä erityisesti Pohjois-Pohjanmaan pitkän aikavälin liikenteen kehittämistarpeita. Pohjois-Pohjanmaa ja koko Pohjois-Suomi on jätetty investointiohjelman ulkopuolelle. Pohjoisen Suomen strategista painoarvoa väyläverkon kehittämisessä ei ole tunnistettu investointiohjelmassa. Pohjois-Suomessa on käynnissä tai käynnistymässä isoja kansainvälisiä investointihankkeita, joilla on merkittäviä aluetaloudellisia vaikutuksia ja jotka edellyttävät hyväkuntoista ja välityskyvyltään sujuvaa väyläverkkoa. Pelkästään Pohjois-Suomeen kohdistuvat investointien on arvioitu olevan 76 miljardia tämän vuosikymmen loppuun mennessä.

Investointiohjelman investoinnit eivät kohdistu pääradalla Pohjois-Suomeen eikä päätiEVERKOLLE investoida olleenkaan Jyväskylän pohjoispuolelle. Investointiohjelmassa raideliikenteen ja päätiEVERKON kehittäminen painottuu vain Etelä-Suomeen, mikä vaikeuttaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kehittymistä ja investointien vaatiman raideliikenteen ja päätiEVERKOSTON parantamista. Pohjois-Pohjanmaalle investointiohjelma kohdentaa kaikista maakunnista vähiten rahoitusta asukasta kohden. Vain 30 miljoonaa euroa kohdentuisi kahdeksan vuoden aikana Pohjois-Pohjanmaan liikenneverkolle, joka on vihreän siirtymän, teollisuuden, digitalisaation ja Suomen kasvun kannalta keskeisimpiä alueita Suomessa.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat julkistaneet lokakuussa 2023 Destian ja Correct Consultingin laatiman selvityksen siitä, kuinka nykyinen tie- ja rataverkko vastaa yritysten tarpeisiin eri maakunnissa. Selvityksen mukaan Pohjois-Pohjanmaa on maakunnittain kymmenessä eri toimialan kuljetussuoritteessa viidessä kolmen suurimman kuljetussuoritteen maakunta. Kuljetussuoritteeltaan Uusimaa, Keski-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa ovatkin kuljetussuoritteen osalta elinkeinoelämän kuljetusten osalta suurimpina maakuntina. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaalle sijoittuu koko Suomen päätiekilometreistä 12 %, mikä on toiseksi eniten Lapin jälkeen. Tulevat teollisuusinvestoinnit keskittyvät myös tämän selvityksen mukaan Suomessa Pohjanmaalle ja Pohjois-Pohjanmaalle. Investoinnit edellyttävät tulevaisuudessa myös panostuksia väyläverkkoon. Näistä perusteista huolimatta Pohjois-Pohjanmaalle oltaisiin investoimassa suhteellisesti vähiten. Raahen seutu edellyttää, että arviointikriteerit tulee uudistaa ja Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on nostanut Pohjoisen roolia erityisesti turvallisuuden ja huoltovarmuuden, mutta myös kansallisen kasvun kannalta merkittävästi. Myös Suomen liittyminen

Natoon tulee huomioida valtion väyläverkon investointiohjelman toteutuksessa. Myöskään tähän ei ole onnistuttu vastaamaan investointiohjelmassa Pohjois-Pohjanmaan eikä koko Pohjois-Suomen osalta.

Raahen seutukunta katsoo, että Raahen seutukunnan teollisen ja tuotannollisen toiminnan toimintaedellytykset tulee turvata kaikissa olosuhteissa. Tämä edellyttää sujuvia liikenneyhteyksiä Raahen seudun alueelle. Alueella on käynnissä ja alkamassa useita kansainvälisiä suurhankkeita (SSAB:n HYBRIT-hanke, maa- ja merituuli-investoinnit sekä logistiikka). Raahen seutu on myös keskiössä siirryttäessä vetytalouteen ja vetyekosysteemiin. Kaikki tämä edellyttää sujuvia liikenne- ja logistiikkaratkaisuja. Valtatie 8:n sujuva liikenne on elintärkeää Raahen seutukunnan kehittyvän elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja tätä kautta myös koko Pohjois-Pohjanmaan hyvinvoinnille. Ehdotamme välttämättömänä ensi vaiheen ratkaisuna ohituskaistaparien lisäämistä välillä Raahen-Liminka (Revonlahti). Sujuva liikenne on välttämätöntä myös Raahen seudun korkean työpaikkaomavaraisuuden vuoksi. Päivittäinen pendelöintiliikennemäärä on tuhansia henkilöitä. Raahen seutukuntaan on syntymässä suurten investointien myötä myös uusia työpaikkoja.

Raideliikenteen kehittämisen osalta voidaan todeta, että Raahen seutu tukee pääradan kehittämistä Ylivieskan ja Oulun välillä kaksoisraiteeksi. Tällä vahvistetaan Vihannin aseman roolia Raahen kaupungin ja koko seutukunnan kaukojuna liikenteen asemana. Investointiohjelman tarkastelujaksolla lähijunaliikenne (pendelöinti) tulisi lisäksi ulottaa Kemi-Oulu-Liminka-Raahen välille.

Raahen satama on tällä hetkellä yksi Suomen suurimmista satamista, ja siitä on kehittynyt koko Suomen tuulivoimakeskus. Onkin hyvä asia, että investointisuunnitelmassa on huomioitu Raahen sataman syväväylän syventäminen (prioriteetti 3). Tämä suunnitelman aikataulu on realistinen ja palvelee Raahen sataman tulevia investointitarpeita. Maa- ja merituulivoimahankkeiden rakentamisen edellyttämä Raahen sataman jatkokehittäminen tulee ottaa huomioon väyläverkon kehittämisessä.

Tarkasteltaessa väyläverkkoa huoltovarmuuden näkökulmasta, tulee ottaa huomioon valtatie 8:n merkitys kansallisen huoltovarmuuden toimivuuden ja sujuvuuden kannalta. Huoltovarmuuden kannalta Raahen seudun väyläverkkoa tuleekin kehittää lähitulevaisuudessa voimakkaasti. Maa- ja merituulivoimahankkeet lisäävät energiavarmuutta ja -omavaraisuutta tulevaisuudessa. Raahen satama toimii jo tällä hetkellä tuulivoimahankkeiden hubina Pohjois-Suomessa.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Pohjoisten alueiden välinen saavutettavuus ei toteudu, eikä tue näin ihmisten työssäkäyntiliikennettä, elinkeinoelämän tarpeita, eikä tavaraliikenteen kilpailukykyä. Kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden ja Pohjois-Suomen mittavat teolliset ja luonnonvaroihin liittyvät investoinnit eivät näyttäytyä vaikutusarvioinnissa tarvittavalla painoarvolla.

Vaikutusten arviointi ei näyttäyty tältä osin tasapuoliselta eikä selkeältä, kun pohjoisen liikenneinvestointeja verrataan Etelä-Suomen liikenneinvestointeihin vaikutusten arvioinnin perusteella. Elinkeinoelämän tarpeet keskittyvät suuresti Pohjois-Pohjanmaalle ja tähän verrattuna väyläverkon investointiohjelman pienin asukaskohtainen panostus ja 30 miljoonan euron panostus kahdeksalle vuodelle ei tue Liikenne 12 suunnitelman tavoitteita. Arviointikriteerit eivät ole oikeuden mukaisia myöskään koko Pohjois-Suomen osalta. Suunnittelujärjestelmä ei toimi eikä

liikenne 12 suunnitelman tavoitteet eivätkä toimintaympäristön muutokset näy vaikutusten arvioinneissa oikealla tavalla (vrt. kysymys 1.)

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

Nykyisellään hankkeiden arviointikriteerit tulee muuttaa liikenne 12 suunnitelman tavoitteita vastaavaksi. Lisäksi suunnittelujärjestelmä ei toimi tarvittavalla tavalla, eivätkä vaikutukseltaan parhaimmat hankkeet päädy toteutukseen.

Hankearvioinnissa pääradan ja keskeisten valtateiden (VT8 ja VT4) kehittämistä Pohjois-Pohjanmaalla ja Pohjois-Suomessa tulisi nostaa kaikkein korkeimmalle prioriteetille. Valtion on omissa selvityksissään todennut Pohjoisen pääradan kehittämistarpeen, mutta se ei näy investointiohjelmassa. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ei ole perusteltua jättää pääradan eikä valtateiden huomioimista Pohjois-Suomessa huomioimatta valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

Pääradan Helsinki-Tampere välin investoinnit tulisi jaksottaa ja vaiheistaa pitemmälle aikavälille ja syntyvällä liikkumavaralla osoittaa rahoitusta pääradan pohjoisen osan kehittämiseksi.

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

Alueet tulisi ottaa tiiviimmin tuottamaan tietoa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä huoltovarmuuden ja turvallisuuden tarpeista tilannekuvan päivittämiseen. Vuorovaikutusta alueen kanssa tulee lisätä huomattavasti nykyisestä, koska toimintaympäristö on olennaisesti muuttunut. Arviointikriteerit on myös muutettava niin että niillä pystytään vastaamaan liikenne 12 tavoitteisiin. Lisäksi hankkeiden suunnittelussa pitää huomioida liikenne 12 suunnitelman tavoitteet, koska muuten Pohjois-Suomen osalta hankkeita ei päädy edes investointiohjelman arviointiin. Tällä hetkellä vaikuttavimmat hankkeet koko Suomen osalta eivät toteudu. Suunnittelujärjestelmän kriteerit on uudistettava.

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

Lisätään ja keskitetään valtakunnallista suunnittelua TEN-T ydinverkolle välille Helsinki-Oulu-Tornio, ja priorisoidaan tämän yhteysvälin rata- ja maantieverkon hankkeet tuleviin investointiohjelmiin. Erityisesti suunnittelua tulee kohdistaa pääradalla Ylivieska-Liminka välille ja VT8:n osalta välille Oulu-Raahe, jossa tulisi huomioida liikenteen välityskyvyn tarpeet (lisää ohituskaistapareja).

6. *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Pohjois-Suomessa on meneillään ja vireillä merkittäviä elinkeinoelämän investointeja, jotka tulisi huoltovarmuuteen liittyvien kokonaisuuksien lisäksi näkyä toteutettavina hankkeina väyläverkon investointiohjelmissa (vrt. vastaus 1.).