

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Lausunnonantajan lausunto

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

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että Väyläviraston ohjelmakokonaisuus tunnistaa keskeiset toimintaympäristön muutokset, kuten geopolitiittisen tilanteen muutoksen vaikutukset, huoltovarmuuden vaatimukset sekä ilmastonmuutoksen ja väestökehityksen. Se, miten näiden muutostekijöiden vaikutukset otetaan ohjelmassa huomioon alueellisesti, jää hyvin puutteelliseksi. Siten ohjelmakokonaisuus toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita alueille vain osittain.

Ohjelmakokonaisuudessa alueiden välisten erojen ja saavutettavuustarpeiden vaikutukset tunnistetaan heikosti erityisesti sellaisten alueiden osalta, joissa on tapahtumassa merkittäviä suurinvestointeja. Investointien edellyttämä saavutettavuus, työssäkäyntialueiden toimivuus sekä Suomen vientilogistiikan tarpeet jäävät monilta osin alikorostetuiksi. Rahoituksen niukkuus heikentää väyläverkon kuntoa, kasvattaa korjausvelkaa ja heikentää liikenneturvallisuutta sekä raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä. Tämä vaikeuttaa liikennejärjestelmän kykyä vastata kasvaviin kuljetustarpeisiin niin valtakunnallisesti kuin alueellisesti.

Keski-Pohjanmaan maakunta on strategisen kasvun alue EU:ssa, jossa vihreän siirtymän investoinnit ja kriittisten mineraalien arvoketjut ovat keskeisiä. Maakunnassa on käynnissä poikkeuksellisen voimakas positiivinen rakennemuutos, jota vauhdittavat vihreän siirtymän investoinnit, biotalous ja kriittisten mineraalien arvoketjut. Suurinvestoinnit ovat keskeisiä EU:n omavaraisuuden edistämisen näkökulmasta. Maakuntaan on suunnitteilla vuoteen 2035 mennessä lähes 20 miljardin euron investoinnit, joiden työllisyysvaikutus on yli 8 000 työpaikkaa. Osa investoinneista on jo toteutunut. Keski-Pohjanmaa kykenee tuottamaan merkittävän määrän kriittisiä mineraaleja, kuten litiumia, kobolttia ja myöhemmin titaniumhydroksidia turvaamaan EU:n omavaraisuutta. Maakuntaan suunniteltu ekologista vähähiilistä alumiinia tuottava ja Euroopan unionin kärkihankkeisiin lukeutuvaa 4,7 miljardin euron alumiinitehdasprojekti Arctial etenee suunnittelun nopeaa tahtia Kokkolan seudulla. Nämä kaikki edellyttävät nykyistä toimivampaa liikennejärjestelmää: alueella korostuu erityisesti pääradan välityskyky, Kokkolan sataman raideyhteydet pääradalle ja Kruunuportin suunnittelussa olevalle teollisuusalueelle sekä tieverkon ja siltojen kyky palvella raskaita kuljetuksia. Kokkolan suurteollisuusalueella (Kip = Kokkola Industrial Park) on tärkeä rooli epäorgaanisen kemian teollisuuden välityskyvyn ja saavutettavuuden kehittämisellä sataman kasvavalle konttiliikenteelle, jota tukevat sataman kaksoisraide ja Kruunuportin KEM-T-alueen raidesivuhaaran rahoituksen korkea prioriteetti ohjelmakokonaisuudessa. Ohjelmakokonaisuus on riittämätön eikä huomioi riittävästi em. kaltaisia positiivisen rakennemuutoksen alueita, mikä pahimmillaan uhkaa investointien toteutumista ja EU:n strategisten hankkeiden vaikuttavuutta.

Ohjelmakokonaisuuden käytössä olevan rahoituksen ja toisaalta alueiden liikenteen kehittämisen tarpeiden ristiriita vaarantaa investointien, vihreän siirtymän hankkeiden sekä alueen työllisyyden ja elinvoiman kasvun edellyttämän liikenneverkon kehittämisen. Korjausvelan kasvu, tieverkon kunnan heikkeneminen ja suunnittelurahoituksen vähentyminen heikentävät kansalaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemaa saavutettavuutta, kuljetusten sujuvuutta ja alueen kilpailukykyä. Nykyiset rahoituslinjaukset eivät vastaa Keski-Pohjanmaan kasvavien liikennemäärien, investointien ja vihreän siirtymän hankkeiden tarpeisiin eivätkä tue alueen elinvoiman kasvutavoitteita. Keski-Pohjanmaan alueellisia tavoitteita ei voida saavuttaa nykyisellä liikennemäärärahojen niukkuudella, sillä väyläverkon riittämätön rahoitus heikentää saavutettavuutta, liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Liikenne 12 -tavoitteiden saavuttaminen edellyttää nykyistä vahvempaa rahoitusta ja alueellisesti tasapainoisia priorisointiperusteita. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on turvattava saavutettavuus, elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja huoltovarmuus koko maassa, myös kasvavilla investointialueilla. Suunnittelun ja rahoitusratkaisujen tulee olla pitkäjänteisiä, keskushallinnon ja alueiden välillä yhdessä pohdittuja sekä tukea alueiden kilpailukykyä, kestävä kasvua ja elinvoimaisuuden edistämistä. Samalla liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida tasapainoisemmin myös kasvavat investointialueet turvaamalla Keski-Pohjanmaan kannalta keskeiset rata-, satama- ja tieyhteydet.

Laajaa ylimaakunnallista talousaluetta ja Keski-Pohjanmaan suurinvestointeja palvelee pohjois-etelä- sekä itä-länsisuuntaisten yhteyksien välityskyvyn parantaminen. Nykyiset liikennemäärät Kokkolan kohdalla Väyläviraston tiesuunnitelman mukaan Kokkolan keskustan alueella on noin 13100 ajoneuvoa/vrk, ja VT 13:n ja VT 28:n välisellä osuudella noin 9 600–10 900 ajoneuvoa/vrk. Keski-Pohjanmaan talousalueen elinvoimaa kasvattavat investoinnit lisäävät liikennemääriä ennusteen mukaan vuoteen 2050 mennessä noin 14 prosenttia enemmän liikennettä nykytilaan verrattuna.

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

Perusväylänpidon suunnitelmassa perusväylänpitoon osoitetun niukkenevan rahoituksen vaikutukset on kuvattu pääosin selkeästi, mutta alueelliset erityistarpeet jäävät vähälle huomiolle. Keski-Pohjanmaan liitto näkee, että rahoituksen kohdentamisen periaatteet eivät riittävästi huomioi raskaan liikenteen, vientiteollisuuden ja harvaan asuttujen alueiden tarpeita. Alemman tieverkon kunnan heikkeneminen vaikeuttaa elinkeinoelämän kuljetuksia ja kansalaisten saavutettavuutta.

Keski-Pohjanmaalle sijoittuu kolme Suomen kuudesta EU:n merkittävien strategisten hankkeiden statuksen (IPCEI) kärkihankkeesta, joilla edistetään EU:n globaalia kilpailukykyä, omavaraisuutta sekä huoltovarmuutta: 1) Keliberin akkukemikaalitehdas on litiumhydroksidia tuottava hanke ja vahvistaa huomattavasti Euroopan omavaraisuutta akuille tarvittavien kriittisten materiaalien osalta. 2) Umicoren akkumateriaalien tuotantolaitoksen laajennushanke sijoittuu Kokkolan suurteollisuusalueelle ja se on keskeinen lenkki koko EU:n akkuarvoketjussa. Kolmas strateginen hanke on 3) Hycamiten teknologiahanke, joka keskittyy vähähiilisen vedyn ja puhtaan kiinteän hiilen valmistamiseen metaanista. Lisäksi maakunnan jokaisessa kunnassa on meneillään suurinvestointeja, yhteensä usean miljardin euron edestä.

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että perusväylänpidon rahoitus on riittämätön suhteessa maakunnan elinkeinoelämän kehitystarpeisiin. Niukkeneva rahoitus ja kasvava korjausvelka hidastavat suurinvestointien ja puhtaan siirtymän hankkeiden toteutumista, ja vastaa huonosti merkittävästi Keski-Pohjanmaalla vahvistuvan, esimerkiksi mineraalikuljetusten vientiteollisuuden

kasvavat liikenneinfratarpeet. Korjausvelan kasvu heikentää kansalaisten saavutettavuutta, yritysten kilpailukyvyyn edistämisen tarpeita ja investointien toteuttamisedellytyksiä varsinkin alemmalla tieverkolla.

Keski-Pohjanmaan liitto painottaa, että VT 8:n Isokylän, Jako-Betonin ja pääradan ylittävän sillan korjaaminen tulee nostaa kriittiseksi prioriteetiksi jo pelkästään alumiinitehdasprojekti Arctialin toimeenpanon edistämiseksi, jossa pääradan liikenteellinen toimivuus ja teollisen tavaraliikenteen sivuraiteen rahoituksen prioriteetti nousee korkealle tasolle. Kantokykyiset sillat ovat välttämättömiä teollisuusinvestointien, turvallisen liikenteen ja esimerkiksi Kokkolan sataman kasvulle.

Vähäliikenteinen tieverkko on keskeinen osa elinkeinoelämän kuljetusketjuja, erityisesti metsä- ja maataloudessa, ja sen kunto vaikuttaa suoraan alueiden saavutettavuuteen, elinvoimaan ja huoltovarmuuteen. Alueellisen tiestön siltojen heikko kunto muodostaa suuren riskin elinkeinoelämälle, huoltovarmuudelle ja erityisesti kriittisten mineraalien yrityksille. Keski-Pohjanmaan kaltaisessa vahvan alkutuotannon maakunnassa alemman tieverkon rahoituksen alueellinen kohdentaminen on ratkaisevaa korjausvelan hallinnassa. Eduskunnan valiokunnan mietintö (LiVM 3/2026 vp) tunnistaa tieverkon kunnan heikkenemisen, ja tilanteeseen vastaaminen edellyttää kohdennettuja rahoitusratkaisuja.

Perusväylänpidossa kustannussäästöillä perusteltuja päällysteiden poistoa ja alemman tieverkon sorastamista ei tule lisätä Keski-Pohjanmaan näkökulmasta. Kuntien liikenneinfran määrärahat ovat tiukoilla, joten sorateiden ylläpito lisää tienpidon kustannuksia kuntatasolla. Keski-Pohjanmaan investointi-ikkuna, positiivisten investointien kasautuminen alueelle ja myönteinen rakennekehitys vaatii päällysteitä, jotka kestävät kasvavia ajoneuvomassoja. Soratiet pölyävät helposti ja niiden perushoito tarvitsee kunnilta tiheämpää hoitourakointia ja lisää tienpidon kustannuksia.

Perusväylänpidon rahoitusta tulee vahvistaa ja kohdentaa nykyistä paremmin alueiden todellisiin liikenne- ja elinkeinotarpeisiin. Riittävä rahoitus on välttämätöntä korjausvelan hillitsemiseksi sekä saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja investointien edellytysten turvaamiseksi. Keski-Pohjanmaan maatalouden kasvua, biotaloutta, aurinko- ja tuulivoimakuljetuksia sekä kriittisten mineraalien kuljetusvolyymien kasvua ei tue niukkeus ja laskeva perustienhoidon rahoitus, joka vaikuttaa negatiivisesti alemman asteiseen tieverkon kuntoon ja harvaan astutun maaseudun saavutettavuuteen. Esimerkiksi alemman tieverkon merkitys korostuu nykyisten maakunnassa toimivien kansallisesti merkittävien yritysten esim. Finn Spring/Toholampi logistiikkatarpeiden näkökulmasta, jolloin alueellisen tiestön korjausvelan kasvu ei mahdollista riittävää elinkeinoelämän saavutettavuuden turvaamista tulevaisuudessa. Samoin perusväylänpidon haasteet heijastuvat maakuntaan laajasti kohdentuvien investointien jalkauttamiseen ja voivat haitata alueellisten investointien toteutumista.

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

Keski-Pohjanmaa on positiivisen rakennemuutoksen alue, jossa liikennejärjestelmän oikea-aikaiset kehittämistoimenpiteet ja riittävä rahoituksen turvaaminen on elinvoiman sekä puhtaan energiasiirtymän ydinkysymyksiä. Maakunnan talouskasvua tukemaan tarvitaan riittävä rahoitus.

Keski-Pohjanmaa on EU:n näkökulmasta strateginen kasvun alue. Maakunnassa on käynnissä poikkeuksellisen voimakas positiivinen rakennemuutos, jota vauhdittavat vihreän siirtymän investoinnit, voimakas alkutuotanto ja kriittisten mineraalien arvoketjut. Maakuntaan on

suunnitteilla vuoteen 2035 mennessä lähes 20 miljardin euron investoinnit, joiden työllisyysvaikutus on 8 000 työpaikkaa.

Kokkolan sataman kasvupotentiaali on merkittävä. Arviona on, että Ukrainan sodan päätyttyä sataman merkitys vienti- ja tuontiteollisuudelle tulee kasvamaan merkittävästi idän kaupan todennäköisen ja jollain aikavälillä tapahtuvan avautumisen myötä. Tämän vuoksi raide- ja maantieteyhteyksien parantaminen tulee aloittaa pikaisesti.

Suunnitteluohjelmassa tulee korostaa myös puhtaan siirtymän liikenneinfrastruktuurin kehittämistä vahvemmin. Liikenteen sähköistymisen, fossiilittomien polttoaineiden jakeluverkoston sekä satamien ja lentoaseman uusien energiaratkaisujen tukeminen vahvistaa alueen kilpailukykyä, teollista vetovoimaa ja vähäpäästöistä liikennettä.

Pääradan kehittäminen on länsirannikon saavutettavuuden kannalta keskeistä. Raidekapasiteetin kasvattaminen, ohituspaikkojen kehittäminen sekä Kokkolan satamaa ja teollisuusalueita palvelevien raideyhteyksien kehittäminen tukevat vientiteollisuutta, suurinvestointien jalkauttamista, kuljetusten tehokkuutta ja työvoiman liikkuvuutta. Yksittäisenä kohteena Kokkolan asema-alueen kehittäminen edistää työvoiman liikkumista, parantaa matkustajien turvallisuutta, eheyttää yhdyskuntarakennetta ja lisää esteetöntä ekologista liikkumista. Keski-Pohjanmaan suurinvestoinnit mahdollistavat ennakoitujen työmatkaliikenteen sujuvuuden lisäämisen kehittämällä ja maantie- ja raideyhteyksiä.

Suunnitteluohjelmassa tulee huomioida myös maakunnallisesti keskeisten kevyen liikenteen väylien kehittämistarve, esimerkiksi väleillä Kokkola-Kruunuportti-Kruunupyy ja Kaustinen-Veteli hyödyntäen olemassa olevia päätieyhteyksiä. Ne parantavat liikenneturvallisuutta, tukevat työvoiman liikkuvuutta ja vahvistavat alueen saavutettavuutta. Myös maakuntien lentoliikenteen saavutettavuus tulee huomioida aluetasolla.

Keski-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että liikenteen digitaalisuutta edistäviä liikenneinvestointeja ja seudullisesti merkittäviä datatalousinvestointeja palvelevia liikenneverkkoja kehitetään riittävällä painoarvolla ja suunnittelurahoituksella. Lakeus-linjan toteutuminen edistää Keski-Pohjanmaan liikenneverkon saavutettavuuden lisääntymistä päätie-, kantatie- ja seututieverkolla, jotka palvelevat liikenteen digitaalisuutta lisääviä investointeja.

Johtopäätöksenä todetaan, että suunnitteluohjelmassa tulee nykyistä vahvemmin huomioida maakunnan myönteinen rakennemuutos, kasvavat kuljetustarpeet ja suurinvestointien edellyttämä infrastruktuuri. Erityisesti päätieverkon välityskyvyn sekä itä-länsisuuntaisten maantie- ja rautatieyhteyksien kehittämiseen tulee varata riittävästi suunnittelurahoitusta.

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

Saavutettavat liikenneyhteydet ovat keskeinen osa maakunnan ja kuntien elinvoimaisuutta. Kun kansalaiset ja yritykset voivat luottaa toimiviin liikenneyhteyksiin, niin se houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä, tuo vaurautta ja vahvistaa elinvoimaa.

Investointiohjelmassa ei ole tunnistettu Kruunuportin maantie- ja raideliikenneyhteyksien merkitystä riittävästi. Tämä tulee korjata. Myös Kokkolan sataman rakenteiden ja raideyhteyden parantamishankkeet vientiteollisuuden ja toisaalta sotilaallisen voimankäytön projisointikyvyn parantamiseksi tulee liittää suunnitelmaan. Muutoinkin saavutettavuusinvestointien

kohdentamisessa tulee painottaa hankkeita, joilla on suurin vaikutus Suomen ja maakuntien kilpailukykyyn, huoltovarmuuteen ja liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Alemman tieverkon kehittäminen on keskeinen edellytys maa- ja metsätalouden, teollisuuden sekä kriittisten mineraalien kuljetusketjujen toimivuudelle sekä puhtaan siirtymän hankkeiden toimeenpanolle maakunnassa. Esimerkiksi eri puolilla maakuntaa valmistelussa olevat 28 tuulivoimapuistoa sekä Kaustisen ja Kannuksen biokaasuvoimalat edellyttävät toimivia yhteyksiä hankealueiden ja maakunnan kantaverkon välillä. Väyläinvestointien kohdentamisella voidaan samanaikaisesti parantaa väylien liikenneturvallisuutta, logistista toimintavarmuutta sekä vahvistaa alueellista kilpailukykyä, huoltovarmuutta ja investointien toteuttamisedellytyksiä.

Keski-Pohjanmaan kannalta keskeisiä maakunnallisia kehittämiskohteita ovat kantatiet 63 ja 86 sekä valtatiet 13 ja 28, jotka tukevat alueen saavutettavuutta, osaavan työvoiman liikkuvuutta, teollisuuden kasvua ja erikoiskuljetusten sujuvuutta. Keski-Pohjanmaan vienti- ja tuontiteollisuuden kannalta kantatieyhteyksien välityskyvyn kehittäminen on tärkeää laajentuneiden puukuljetusreittien ja lämpöenergian tuotantotarpeille esimerkiksi Kannuksella, Kaustisilla, Kälviällä ja Ullavalla. Alemman tieverkon merkittävä rooli paikallisella seutu- ja yhdystieverkolla, ja korjausvelan kasvu heijastuu negatiivisesti Toholammin, Vetelin, Perhon ja Halsuan elinkeinoja lisäävään infrarahoituksen vahvistamiseen investointien toteutumisen näkökulmasta.

Saavutettavat ja riittävällä kunnossapitoluokalla hoidetut yhdyskunta- ja seututieverkot lisäävät maaseudun elinvoimaa, sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja alkutuotantosektorin ja työvoiman myönteistä kasvua. Valtatiet 13 ja 28 muodostavat lisäksi merkittävän länsi-itäsuuntaisen yhteyden, jolla on keskeinen rooli teollisuuden kuljetuksissa, sotilaallisessa liikkuvuudessa ja ylimaakunnallisessa saavutettavuudessa. Valtatien 13 rooli kasvaa raskaan liikenteen reittinä kohden Kokkolan satamaan itäsuuntaisista naapurimaakunnista, koska Keski-Suomen Äänekosken sellutuotetehdas ja pakkauslinjan laajentuminen vaativat toimivat, liikenneturvalliset, kaksikäyttöiset ja ennakoitavat logistiset reitit valta- ja kantateiden liikennejärjestelmän rakenteessa. Itäisten maakuntien ja Keski-Pohjanmaan investoinnit voivat vaatia uuden rautatieyhteyden suunnittelua nopeutettuna prioriteettina Kokkolasta kohti Äänekoskea, joka sijoittuu valtatie 13 laajalle talousalueelle, alkutuotannon, lannoitelogistiikan, kriittisten mineraalien solmukohtiin ja kaivosteollisuuden kuljetusreiteille.

Valtatien 13 merkitys Kokkolan sataman, suurteollisuusalueen ja sisämaan kuljetusyhteytenä korostaa tarvetta varautua liikennemäärien ja erityisesti raskaan liikenteen kasvuun pitkällä aikavälillä. Kokkola-Kaustinen-Perho yhteysvälin liikennemäärät vaihtelevat nykyisin noin 1700-8000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja suurimmat liikennemäärät sijoittuvat Kokkolan kaupunkialueelle Väyläviraston liikennemäärien karttapalvelun mukaan.

Kokkolan keskusta-alueella valtatie 8:n kehittäminen ja riittävät ohituskaistat vaikuttavat sataman välityskyvyn lisäämiseen, liikenneturvallisuuden ja matka-aikojen parempaan ennakoitavuuteen. Kehittämistoimia tulee jatkaa pohjoiseen suuntaan, mukaan lukien Peltokorven ja valtatie 28 liittymän kapasiteetin parantaminen. Peltokorven risteyksen välityskyvyn lisäämiselle VT 28:lla tulee löytää kuntia ja kaupunkeja mahdollisimman vähän rasittava risteysjärjestelyjen rahoitusmalli ja tiesuunnitelmissa vertailtava toteutusvaihtoehtoja ja liikenne-ennusteen kasvun mukaisia parannusvaihtoehtoja esimerkiksi kieroliittymä-, alikulku-, ylikulku- ja liikennelympyrätoteuttamisvaihtoehtojen mukaisesti.

Valtatien 28 liikennemäärät Peltokorven, Kälviän ja Kannuksen välisellä osuudella ovat kartan perusteella pääosin samalla tasolla, noin 1000–3000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kälviän taajaman kohdalla ja sen itäpuolella liikenne sijoittuu tähän liikennemääräluokkaan, ja sama taso jatkuu Peltokorven ja Riipan kautta aina Kannuksen länsipuolelle saakka. Liikennemäärissä ei näy merkittäviä vaihteluita tai pullonkauloja tarkasteluvälillä, mikä kertoo liikenteen jakautumisesta tasaisesti koko yhteysvälille. Kannuksen keskustan läheisyydessä liikennemäärä kasvaa hieman taajaman vaikutuksesta, mutta pysyy edelleen pääosin alle 3000 ajoneuvon vuorokausitasolla, joka kertoo Ylivieskaan, Kalajoelle, Himankaan, Toholammille ja Kaustisille suuntauvasta poikittaisliikenteestä.

Kokonaisuutena VT 28 toimii tällä välillä tärkeänä seudullisena yhteytenä, jonka liikenne on kohtalaista ja muodostuu sekä paikallisesta asiointi- ja työmatkaliikenteestä että Kokkolan ja Kannuksen välisestä läpikulkuliikenteestä. Vt 28:lla Kannuksen keskusta-alueen kohdalla liikkuu noin 6 001–12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Väyläviraston Digiroadin mukaan. Liikennemäärät kasvavat tulevaisuudessa raskaassa ja henkilöautoliikenteessä positiivisen Keski-Pohjanmaan investointi-ikkunan myötä VT 28:lla.

Keskeisiä suunnittelukohteita ovat Kokkolan sataman ja Kokkolan suurteollisuusalueen yhteydet (ml. raideliikenne, RoRo-liikenne), VT 8 Kokkola – VT 13 – VT 28 väli ja Kokkolan eteläpuolella Isokylän sillan korjaustarpeet, kantatieverkon 63 parantaminen sekä pääradan kapasiteetin ja ohituspaikkojen kehittäminen. Maakunnan elinvoimaa ja talouskasvua lisäävien kohteiden priorisointi on välttämätöntä kasvavan teollisuuden ja kaivostoiminnan kuljetustarpeiden, vientilogistiikan toimivuuden sekä työvoiman liikkuvuuden ja alueellisen saavutettavuuden turvaamiseksi.

RoRo-rampin rakentamisen rahoitus auttaa turvaamaan sotilaallista liikkuvuutta sekä mahdollistaa sotilaallisen voiman projisointikyvyn. RoRo-ramppi on välttämätön alueellisen talouskasvun, investointien tavaravirtojen ja alueellisen elinvoiman kasvattamiseen, sillä siviili- ja sotilaallisen kasvun materiaalivirrat vaativat kustannustehokkaita, digitaalisia, älyliikenteen lisäämistä ja tehokkaita ratkaisuja sotilaallisen kaluston kuljetuksille. Toimintaympäristön muutos ja positiivinen investointi-ikkuna edellyttävät RoRo-rampin rahoituksen pikaista priorisointia Kokkolan satamaan.

Rajallisessa rahoituksessa investoinnit tulee kohdentaa kriittiseen infrastruktuuriin, vaihtoehtoisiin kuljetusreitteihin ja suurinvestointeja tukeviin yhteyksiin, kuten Kruunuporttiin, pääraataan ja Kokkolan satamaan. Näin turvataan vientilogistiikka, huoltovarmuus ja alueen kilpailukyky sekä vahvistetaan kestävää kasvua ja työvoiman saatavuutta.

Sujuvat ja ennakoitavat yhteydet ovat keskeisiä myös kaivoshankkeiden sekä puhtaan siirtymän investointien toteutumiselle. Ne parantavat osaajien ja sidosryhmien saavutettavuutta sekä vähentävät kuljetusten päästöjä. Lisäksi Keski-Pohjanmaan kasvavat teolliset investoinnit edellyttävät toimivia lentoyhteyksiä. Helsinki-Vantaan kautta tarjottavat yhteydet ovat kriittisiä yritysten, investointien ja työvoiman liikkuvuuden kannalta, ja 3 tunnin saavutettavuustavoite sekä riittävä vuorotarjonta ovat alueen kilpailukykyyn kannalta keskeisiä.

Investointiohjelman tulee kohdentua nykyistä vahvemmin KIP:n ja valmistelussa olevan Kruunuportin teollisuuspuiston sekä Kokkolan sataman raide- ja meriyhteyksiin, pääraataan, keskivilkkaaseen tieverkkoon sekä niitä tukeviin yhteyksiin. Näiden kehittäminen vahvistaa Suomen vientikilpailukykyä, talouskasvua, huoltovarmuutta sekä mahdollistaa suunnitteilla olevien EU:n strategisesti merkittävien teollisuusinvestointien toteutumisen.

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

Väyläviraston ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena on pääosin onnistunut ratkaisu. Yhtenäinen esitystapa parantaa läpinäkyvyyttä, helpottaa kokonaiskuvan hahmottamista ja tukee ohjelmien tarkastelua suhteessa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin.

Haasteena on kuitenkin alueellisten vaikutusten jääminen yleiselle tasolle sekä priorisointiperusteiden osittainen epäselvyys. Maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset kehitysnäkymät tulisi huomioida nykyistä vahvemmin, jotta elinkeinoelämän investointeja ja saavutettavuutta voidaan tukea tehokkaammin.

Eri liikennemuotojen ja alueellisten erityispiirteiden tasapainoisempaan huomiointiin tulee kiinnittää enemmän huomiota ja valintaperusteita kirjoitettava auki läpinäkyvästi. Erityisesti länsirannikon satamien, vientiteollisuuden, raskaan liikenteen sekä tie-, rata- ja meriliikenteen yhteisten kehittämistarpeiden merkitys tulisi tunnistaa selkeämmin ohjelmakokonaisuudessa.

Valtakunnallisten tavoitteiden ja alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittaminen on ylimaakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta keskeistä. Tämä vahvistaa saavutettavuutta, huoltovarmuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä, sotilaallista liikkuvuutta sekä tukee liikenteen toimintavarmuutta koko maassa.

Liikenteen murros ja uudet teknologiat on tärkeää huomioida ohjelmakokonaisuuden jatkokehittämisessä. Digitaalisuus, automaatio, vaihtoehtoiset käyttövoimat sekä liikenteen palveluverkot luovat uusia mahdollisuuksia kuljetusketjujen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Ohjelmakokonaisuuden yhtenäinen esitystapa on toimiva ja lausuntomenettelyä selkeyttävä ratkaisu. Jatkossa ohjelmakokonaisuuden alueellista vaikuttavuutta ja maakuntien erityistarpeiden huomioimista tulee kuitenkin vahvistaa alueellisissa prioriteeteissa.

Ohjelmakokonaisuuden jatkosuunnittelussa tulee huomioida nykyistä paremmin kasvavien teollisuusalueiden, satamien ja vientilogistiikan merkitys kansalliselle kilpailukykyllä. Alueellisten vaikutusten tarkempi arviointi vahvistaisi liikennejärjestelmän vaikuttavuutta, investointien ennakoitavuutta ja kestävää aluekehitystä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Väyläviraston sidosryhmävuorovaikutus on ollut aktiivista maakuntien liikennejärjestelmätyön kanssa ja tietoa on jaettu infotilaisuuksissa. Keski-Pohjanmaan liitto haluaa kiittää lausuntomahdollisuudesta ja alueellisia sidosryhmiä osallistavasta lausuntoprosessista. Ohjelmakokonaisuuden tavoitteet tukevat hyvin alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Ohjelmakokonaisuus tunnistaa toimintaympäristön keskeiset muutokset, mutta alueellisten erikoistarpeiden huomiointi jää osin puutteelliseksi. Geopoliittiset muutokset, logistiikan murros ja digitalisaatio on tunnistettu hyvin, mutta niiden alueellisia vaikutuksia ei arvioida riittävästi maakuntien näkökulmasta.

Keski-Pohjanmaa on yksi Suomen ja EU:n keskeisistä vihreän siirtymän, kaivosteollisuuden ja teollisten investointien kasvualueista. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ei kuitenkaan tällä hetkellä riittävästi ennakoiki alueen nopeaa kehitystä. Keski-Pohjanmaan kehittäminen ei ole ainoastaan alueellinen kysymys, vaan se tukee suoraan EU:n kriittisten materiaalien omavaraisuutta,

Suomen vientivetoista talouskasvua sekä kansallista huoltovarmuutta – siksi sen infrastruktuuri-investoinnit ovat koko maan etu.

Rahoituksen niukkuus heikentää liikennejärjestelmän kestävyyttä, toimivuutta ja saavutettavuutta. Alemman tieverkon kunnon heikkeneminen ja kasvava korjausvelka vaarantavat maaseudun saavutettavuuden, elinkeinoelämän kuljetukset sekä liikenneturvallisuuden. Niukkuus vaikeuttaa erityisesti alkutuotannon, metsätalouden sekä biotalouden ja puhtaan energian erikoiskuljetuksia ja heikentää liikenneinfran kykyä tukea alueiden kasvua, investointeja ja yritysten muuttuvia kuljetustarpeita.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida nykyistä paremmin haja-asutusalueiden tarpeet. Väestön ikääntyminen, muuttuvat liikkumistottumukset ja palveluiden keskittyminen lisäävät saavutettavien liikkumiskäytösten merkitystä myös kaupunkiseutujen ulkopuolella.

Alueellisen investointipotentiaalin ennakoiva huomiointi on ohjelmakokonaisuudessa riittämätöntä. Maakuntien teolliset suurinvestoinnit ja puhtaan siirtymän hankkeet edellyttävät ennakoivia liikenneinfraratkaisuja, jotta logistinen toimintavarmuus ja investointien toteutuminen voidaan turvata.

Rahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida maaseutumaiset alueet nykyistä vahvemmin. MAL-kaupunkiseutujen painottuminen ei riittävästi huomioi alueita, joille sijoittuu merkittäviä teollisia investointeja, alkutuotantoa ja vientikuljetuksia.

Ohjelmakokonaisuudessa tulisi suunnata rahoitusta aiempaa vahvemmin kilpailukykyä tukeville teollisuusalueille ja puhtaan siirtymän hankkeisiin, vahvistaa liikennejärjestelmän roolia investointien mahdollistajana sekä tunnistaa maaseutu- ja teollisuusalueiden strateginen merkitys.

Liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen edellyttää entistä tiiviimpää yhteensovittamista aluekehityksen, maankäytön, energiajärjestelmän ja elinkeinopolitiikan kanssa. Ohjelmakokonaisuudessa tulisi vahvistaa ennakointitiedon hyödyntämistä siten, että tulevat toimintaympäristön muutokset voidaan huomioida nykyistä aikaisemmassa suunnitteluvaiheessa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää liikennejärjestelmän kykyyn sopeutua nopeasti muuttuviin taloudellisiin, teknologisiin ja turvallisuusympäristön tarpeisiin. Liikennemuotojen välistä tarkastelua tulisi syventää, jotta eri kuljetuskäytösten tehokkuus, toimintavarmuus ja joustavuus voidaan varmistaa koko maassa.

Samalla on tärkeää vahvistaa valtakunnallisen ja alueellisen suunnittelun välistä vuoropuhelua sekä maakuntien osallistumismahdollisuuksia liikennejärjestelmän strategiaan linjauksiin. Ohjelmakokonaisuuden vaikutusten arvioinnissa tulisi nykyistä paremmin tarkastella myös aluetaloudellisia, sosiaalisia ja huoltovarmuuteen liittyviä vaikutuksia harvaan asutuilla alueilla Itä- ja Pohjois-Suomessa. Kansainvälisen yhteistyön ja rajat ylittävien liikennekäytösten kehittämisen merkitys korostuu muuttuvassa toimintaympäristössä, mikä tulisi näkyä vahvemmin myös ohjelman toimeenpanossa. Kokonaisuutena liikennejärjestelmän kehittämisen tulee tukea tasapainoista aluekehitystä sekä vahvistaa Suomen kilpailukykyä, resilienssiä ja pitkän aikavälin kestävästä kasvusta.

Keski-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että liikenteen puhtaita käyttövoimia edistetään pitkän aikavälin Liikenne 12-suunnitelman tavoitteiden mukaisesti. Maakunnan liikenteen puhdasta siirtymää tukevat ylimaakunnalliset vetyinvestoinnit, sataman vedyn investoinnit ja LNG-kyvykkyyttä lisäävät polttoaineiden jakeluinvestoinnit. Lisäksi Keski-Pohjanmaan lentoliikenteen saavutettavuutta edistää sähköisen lentoliikenteen latausinfrastruktuurin kehittäminen, joka tukee

maakunnan saavutettavuutta, varautumista, puhdasta siirtymää ja investointien toimintaympäristön kehitystä.

Kaiponen Jyrki
Keski-Pohjanmaan liitto

Turunen Johannes
Keski-Pohjanmaan liitto