

## Haapaveden kaupungin lausunto Väyläverkon investointiohjelmaan 2025–2032

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

Valtion väyläverkon investointiohjelma ei vastaa pohjoisessa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyuden, tehokkuuden ja ilmastonmuutoksen osalta. Venäjän hyökkäyssota on muuttanut Suomen geopoliittista asemaa ja pohjoisen painoarvo on kasvanut ratkaisevasti. Liikkumisen virtojen muutokset, sotilaallisen liikkumisen tarpeet sekä energiakriisi ja huoltovarmuuteen liittyvät tarpeet korostavat pohjoisen merkitystä. Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen logistinen asema on muuttunut kansainvälisesti ja suhteessa muuhun Eurooppaan.

Investointiohjelman mukainen liikennejärjestelmän kehittäminen ei takaa pohjoisen saavutettavuutta, ei vastaa elinkeinoelämän tai huoltovarmuuden tarpeita eikä tue kestävästä liikkumisesta ja ilmastotavoitteita. Pohjois-Pohjanmaalla on Suomen puhtaan siirtymän toteuttamiseksi välttämättömiä investointihankkeita, ja koko Pohjois-Suomessa on vireillä poikkeuksellisen suuret investoinnit. Investointien ja viennin kasvua hidastavia pullonkauloja on purettava. Pelkästään Haapaveden kaupungin alueelle kohdistuvat investoinnit ovat noin 2,5 mrd. €.

Elinvoimainen pohjoinen on muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa Suomelle elintärkeä alue. Meriyhteyksien häiriötilanteessa pohjoisen väylät ovat Suomen portti länteen. Huoltovarmuuden näkökulmasta Norjan satamat ovat saavutettavissa Norjan ja Ruotsin maayhteyksien kautta. Huoltovarmuuden turvaaminen, teollisuuden kehitysnäkymien hyödyntäminen, sekä tavaroiden ja ihmisten liikkumisen edellyttämän hiilijalanjäljen pienentäminen on mahdollista parantamalla pääväylien kuntoa ja palvelutasoa. Etelä-pohjois-suuntaiset raide- ja maantieyhteydet sekä yhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat elinkeinoelämän, matkailun ja turvallisuuden kannalta entistä tärkeämmässä osassa liikennejärjestelmän kehittämistä. Eurooppalaista TEN-T ydinverkkokäytävää edustavat pääradan kaksoisraideosuus ja VT4 kehittäminen ovat kansallisen huoltovarmuuden ja pohjoisen kilpailukyyn vahvistamisen pääinvestoinnit. EU:n liikennepoliittiset tavoitteet eivät toteudu esityksessä erityisesti Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Ohjelmaluonnoksen kokonaisinvestoinnit ovat täysin riittämättömät, pohjoisen Suomen osalta olemattomat. Korjausvelka kasvaa koko ajan tie- ja raideliikenneverkostossa ja se alentaa pohjoisen Suomen saavutettavuutta ja nostaa kuljetus- ja tuotantokustannuksia ja alentaa merkittävästi Suomen kilpailukykyä sekä kansallista huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta.

Pohjois-Pohjanmaa ja muu pohjoinen Suomi on jätetty investointiohjelmassa pääsääntöisesti huomiotta. TEN-T -ydinverkkoon kuuluvan Pääradan sekä valtatie 4 kehittäminen ei näy ohjelmassa millään tavalla. Valtatie 4 täyttää vain 40 % matkalta TEN-T -tavoitetason, jonka toteuttamiseen Suomi on sitoutunut. Tämän tavoitetason saavuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja väylän pohjoisille osuuksille.

Suomen pääradan ja valtatie 4:n puuttuminen Pohjois-Suomen osalta investointiohjelma ei tue tehtyä TEN-T ydinverkkokäytäväpääöstä eikä myös Liikenne12 -suunnitelmaan kirjattua tavoitetta EU:n CEF2 -rahoituksen täysimääräisestä hyödyntämisestä Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää osana Bothnia Corridoria. Nelostien merkitys Suomen kansantaloudelle on erityisen suuri. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T ydinverkon omalta osaltaan asetuksen mukaiseen kuntoon vuoteen 2030 mennessä ja budjettirahoitus ei tule riittämään vaateiden täyttämiseen.

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 kuljetussuoritteiden maakunta. Kuljetussuoritteeltaan Uusimaa, Keski-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa ovatkin kuljetussuoritteiden osalta elinkeinoelämän kuljetusten osalta suurimpina maakuntina. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaalle sijoittuu koko Suomen päätiekilometreistä 12 %, mikä on toiseksi eniten Lapin jälkeen. Myös tulevat teollisuus investoinnit keskittyvät myös tämän selvityksen mukaan Suomessa Pohjanmaalle ja Pohjois-Pohjanmaalle, jotka edellyttävät tulevaisuudessa myös panostuksia väyläverkkoon. Näistä perusteista huolimatta Pohjois-Pohjanmaalle oltaisiin investoimassa suhteellisesti vähiten. Investointiohjelman arviointikriteerit tulee kauttaaltaan uudistaa ja Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toteuta tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeita.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on korostanut merkittävästi Pohjoisen roolia paitsi Suomen, myös läntisen Euroopan turvallisuuden ja huoltovarmuuden takaajana. Suomen liittyminen Natoon luo uusia tarpeita tie- ja rataverkon kaksoiskäyttöisyydelle. Tämä näkökulma puuttuu investointiohjelmassa Pohjois-Pohjanmaan osalta.

Investointiohjelmassa raideliikenteen ja päätieverkon kehittäminen painottuu vain Etelä-Suomeen, mikä vaikeuttaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kehittämistä ja investointien vaatiman raideliikenteen ja päätieverkoston parantamista. Investointiohjelmaan tulee sisällyttää pääradan pohjoisten osuuksien kehittäminen. Investointiohjelmaan tulee sisällyttää TEN-T-ydinverkon pohjoisten osuuksien kehittämiskohteita, kuten valtatie 4 kehittäminen väleillä Pyhäjärvi-Pulkkila ja Pulkkila-Haurunkylä. Investointiohjelmassa on huomioitava satamien saavutettavuus.

## 2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Pohjois-Suomen mittavat teolliset ja luonnonvaroihin liittyvät investoinnit sekä kansallinen kokonaisturvallisuus ja huoltovarmuus eivät näy vaikutusarvioinnissa tarvittavalla painoarvolla. Vaikutusten arviointi ei näy tältä osin tasapuoliselta eikä selkeältä, kun Pohjois-Suomen investointeja verrataan Etelä-Suomen investointeihin vaikutustenarvioinnin perusteella. Pohjoisen merkitys koko Suomelle on strategisesti kriittinen, pohjoisessa on merkittävä investointipotentiaali ja isoja teollisuusinvestointeja on suunnitteilla. Pelkästään Haapaveden kaupungin alueelle kohdistuu noin 2,5 mrd. euron puhtaan siirtymän teolliset investoinnit.

Elinkeinoelämän tarpeet keskittyvät suuresti Pohjois-Pohjanmaalle ja tähän verrattuna väyläverkon investointiohjelman pienin asukaskohtainen panostus ja 30 miljoonan euron panostus kahdeksalle vuodelle eivät tue Liikenne 12 suunnitelman tavoitteita ja arviointikriteerit eivät ole oikeudenmukaisia Pohjois-Suomen osalta.

Investointiohjelmassa ei tunnisteta Pohjois-Suomen taloudellista merkitystä. Kehitystoimet, joita investointiohjelma ehdottaa, eivät ole riittäviä vastaamaan Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeisiin tai parantamaan alueen saavutettavuutta. Talouskehitys on liian rajallinen merkittävien kehittämishankkeiden toteuttamiseen ja korjausvelan pienentämiseen. Elinkeinoelämän ja ihmisten arjen sujuvuuden kannalta on keskeistä, että alemman tason tieverkko pysyy kunnossa. Perustienpidon rahoitukseen tulisi osoittaa tarpeeksi varoja, jotta tieverkon käytettävyyttä säilyy.

Liikenne 12 -suunnitelman yhteyttä ja tavoitteita ei investointiohjelmasta löydy. Investointiohjelmasta puuttuu strateginen pitkä aikajänne logiikka ja tulevaisuuskuva, ohjelma hahmottuu pistemäisten,

suunnitteluvalmiuden omaavien kohteiden kehittämisenä. Hankkeiden priorisoinnissa tulee painottaa koko Suomen väyläverkon ja liikennejärjestelmän strategista kehittämistä, ei pelkästään yksittäisten hankkeiden tehokkuuslukua painottaen henkilöliikenteen suoritteita.

Investointiohjelman sisältö ja esitetyt investoinnit eivät toteuta tasapuolisesti esitettyjä tavoitteita ja strategisia lähtökohtia. Ohjelma ei vastaa asetettuihin tavoitteisiin Pohjois-Pohjanmaan eikä Pohjois-Suomen osalta. Ohjelman vaikutusten arviointia lähestytään hyvin hankelähtöisesti, jolloin kansallisen liikennejärjestelmätason tarkastelu jää uupumaan. Ohjelman perustelut eivät ole tasapuoliset eivätkä selkeät Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen osalta.

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta ei ole perusteltua jättää pääradan ja valtateiden kehittämistä Pohjois-Suomessa huomioimatta väyläverkon investointiohjelmasta.

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

Hankkeiden arviointikriteereitä tulee uudistaa oikeudenmukaisemmiksi ja Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita vastaavaksi. Lisäksi suunnittelujärjestelmä ei toimi tarvittavalla tavalla eikä kykene tuottamaan strategista näkemystä muuttuneen toimintaympäristön tarpeisiin.

Ohjelma on puutteellinen Pohjois-Suomen elinkeinoelämän tarpeiden sekä kansallisen huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Liikenne 12 -suunnitelman talousraamissa esitetty rahoitustaso on lähtökohtaisesti riittämätön tulevaisuuden liikenneverkolle. Investointisuunnitelmassa ei voida näin ollen saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Investointiohjelmaa on muutettava valtakunnallisten tavoitteiden mukaisiksi ja muuttunut toimintaympäristö huomiovaksi.

Ratahankkeiden kehittäminen painottuu ohjelmassa totaalisesti Etelä-Suomeen. Pääradan kehittäminen Pohjois-Suomessa tulee nostaa kaikkein korkeimmalle prioriteetille yhteiskunnallisen vaikuttavuuden, saavutettavuuden ja erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta.

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

Maakunnat tulee ottaa varhaisemmin ja tiiviimmin mukaan prosessiin sekä tuottamaan tietoa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä turvallisuuden ja huoltovarmuuden tarpeista tilannekuvan päivittämiseen. Vuorovaikutusta maakuntien kanssa tulee lisätä huomattavasti nykyisestä, koska toimintaympäristö on nyt olennaisesti muuttunut. Maakuntien liittojen tulee kuntien edustajina päästä osallisiksi myös liikennehankkeiden suunnittelun priorisointiin lausumalla keskitetyn suunnitteluohjelman sisällöstä.

Vuoropuhelua valtion liikennehallinnon ja maakuntaliittojen välillä tulee oleellisesti lisätä, koska maakuntaliitot ovat aluekehittämisestä ja alueiden käytöstä vastaavia tahoja sekä välittävät alueensa kuntien liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita ja kehittämistarpeita. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Tällä hetkellä vaikuttavimmat hankkeet koko Suomen osalta eivät toteudu, joten suunnittelujärjestelmän kriteerit on uudistettava. Arviointikriteerit on myös muutettava niin että niillä pystytään vastaamaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin.

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

Haapavedelle on suunniteltu noin 2,5 mrd. € puhtaan siirtymän investointeja tuulivoimapuistoihin, sekä NordFuelin biojalostamoon. Uusimpana tietona Haapavedelle suunnitellaan huomattavaa e-metanolintuotantoa meriteollisuuden tarpeisiin, suunnittelu on käynnistetty Liquid Windin, Kanteleen voiman ja Piipsan tuulivoiman kesken. NordFuelin Haapavedelle suunnittelema biojalostamo tuottaa valmistuttuaan 65 000 tonnia etanolia ja 150 GWh biokaasua liikennekäyttöön. Tuotantomäärä kaksinkertaistaisi bioetanolin tuotannon Suomessa vuoden 2021 tasoon verrattuna.

NordFuelin biojalostamon toiminta edellyttää päivittäin 70 rekkakuljetusta (raaka-aineita kaksi kuormaa tunnissa ja valmiita tuotteita yksi rekka viiden tunnin välein). Tämä kasvattaa liikennemäärää Haapaveden ja ympäröivien kuntien ja kaupunkien jo nyt huonokuntoisilla teillä huomattavalla määrällä. Jos teitä ei kunnosteta nyt, korjausvelka alueella lisääntyy.

Pohjois-Pohjanmaan eteläosiin on suunnitteilla useita satoja tuulivoimaloita. Haapavedellä on jo vahvistettu yleiskaavoja yli sadan voimalan rakentamiseen. Tuulivoimalahankkeet tarvitsevat monia raskaita ja pitkiä kuljetuksia. Näissä kuljetuksissa raskaimpia ovat voimaloiden konehuoneet ja torniosat, joista yksittäinen konehuone voi painaa yli 100 000 kg. Nykyiset tiemme eivät kestä tällaista rasitusta.

Parannettavaksi esitetään seuraavia teitä, kokonaiskustannus noin 23 milj. €, suunnittelu käynnistettävä välittömästi:

- Mt 793 Ryyppymäki – Vt 28 (Haapavesi-Nivala)
- Mt 786 Ryyppymäki – Vt 28 (Haapavesi-Kärsämäki ep)
- Mt 786 Ryyppymäki – Kt 86 (Haapavesi-Oulainen)
- Mt 7970 Korkatti-Karhukangas
- Mt 7980 Haapavesi – Vt 4 (Haapavesi – Kärsämäki pp)
- Mt 8060 Karhukangas – Savaloja
- Mt 800 ja Mt 821 Piippola-Pihkalanranta - Vorna

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Haapaveden kaupunki on pettynyt, ettei investointiohjelmassa tunnisteta pohjoisen strategisen merkityksen kasvua, eikä Pohjois-Pohjanmaan kuntiin sijoittuvien teollisten investointien merkitystä koko Suomen kasvun ja kilpailukyvyn kannalta. Väyläviraston esitys jättää täysin huomioimatta pohjoisen Suomen asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet sekä koko Suomen kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden totaalisesti muuttuneessa toimintaympäristössä.

Pohjois-Pohjanmaalla on meneillään ja vireillä merkittäviä elinkeinoelämän investointeja ja tämän tulee näkyä painokkaammin väyläverkon investointiohjelmassa. Pohjoisen valtavia, kansainvälisiä investointeja tulee tukea ja mahdollistaa infrastruktuurihankkeilla. Energiatalouteen liittyvä voimakas murros edellyttää välittömiä investointeja väyläinfraan Pohjois-Pohjanmaalla.

Merkittävimpien väylien kehittäminen on tärkeää. Tämän ohella Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä yritysten ja ihmisten sujuvan arjen kannalta on äärimäisen tärkeää ylläpitää myös toimivaa alempitasoista tieverkkoa. Erityisesti tieverkoston liikennekäytävyyden viime vuosina huolestuttavasti rapautunut. Perustienpitoon tulee varata riittävästi resursseja. Tämä on mitä suurimmassa määrin myös huoltovarmuuskysymys.

Kotimaisen ja hajautetusti tuotetun bioenergian ja puunsaannin turvaaminen edellyttävät vähäliikenteiseen tieverkon ylläpitoa. Myös maatalouden toimivuus ja kotimaisen ruuan tuotanto nojautuu vahvasti tieverkkoon. Haasteita aiheuttavat Pohjois-Pohjanmaalle suunnitellut merkittävät metsä- ja energiasektorin investoinnit, joiden seurauksena raskaiden kuljetusten määrä myös alemmalla tieverkolla tulee lisääntymään. Kunnossa oleva tiestö on huoltovarmuustekijä.