

Muhoksen kunnanhallitus antaa lausuntonaan Liikenne12-lausuntopyyntöön seuraavaa:

Valtion rahoitusta väyläverkon investointeihin ja väyläverkon ylläpitoon on lisättävä Pohjois-Suomessa. Suomen kaikista luonnonvaroihin perustuvista uusista investoinneista 70 % keskittyy tulevinakin vuosina Pohjois-Suomeen. Hankkeiden kokonaisarvo on noin 14 miljardia euroa. Näistä merkittävimmät ovat Oulun StoraEnson kartonkitehdas, Kemijärven Boreal Biorefin biosellutehdas ja Kemin Metsä Groupin biotuotetehdas investoinnit, Paltamoon suunniteltu KaiCell Fibresin biotuotetehdas-hanke sekä Raahen SSAB:n hiilivapaa teräksen tuotanto. Nämä edellyttävät investointeja rautateille, satamiin ja pohjoisen tieverkon kaikille tasoille, koska etenkin tavaraliikenteen kasvu tulee olemaan merkittävä sekä rautateille että tieverkoille.

**Valtatie 22 Oulu-Kajaani-Vartius Pohjois-Suomen tärkeimpänä poikittaisena yhteysvälinä ja kansainvälisenä liikenneyhteytenä tulee sisällyttää pääväyläasetukseen, ja samalla toteuttaa sen tieluokituksen muutos VT 6:ksi jatkumaan Kajaanista Ouluun.** Liikenne 12-suunnittelukaudella perusväylänpidon rahoitustason nosto v. 2025 alkaen on hyvä ja kannatettava asia. Tavoite on yleisesti ottaen kannatettava väyläverkon, erityisesti maantieverkon korjausvelan hallitsemiseksi. Suunnitelman linjaus siitä, että perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa priorisoidaan hoidon ja käytön, korjauksen ja liikenteen hallinnan tarpeet pääväyläverkolla jättää pääväyläverkon kuulumattomat väylät heikompaan asemaan. Linjaus korostaa osaltaan pääväyliin kuulumisen merkitystä valtateille. **Suunnitelman mukainen pääväyläverkon uudelleentarkastelu vuonna 2024 on tärkeää erityisesti Pohjois-Suomen itä-länsiyhteyksiä kehitettäessä.**

Kestävän talouskasvun ja liikenteen tiukkojen päästövähennystavoitteiden kannalta on tärkeää, että elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen keskeiset kuljetusreitit ovat sujuvia ja matka-ajat ovat ennakoitavissa eri liikennemuodoissa. Myös poikittaisliikenteellä on tärkeä merkitys vientiteollisuudelle, sisämaan maakuntakeskusten kehitysmahdollisuuksille sekä tasapainoiselle aluekehitykselle.

Esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. **Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion liikenneväylistä ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin vain isoja erikseen määriteltyjä hankekokonaisuuksia.**

Raideliikenteen edistäminen on osa ilmastoystävällistä ja joukkoliikennepainotteista liikkumista, mitä tulee tulevaisuudessa kehittää. Keskeisiä toimenpiteitä tältä osin ovat radan välityskyvyn lisääminen, kulunvalvonnan parantaminen ja kaluston määrän lisääminen.

Kestävän liikkumisen eli joukkoliikenteen (ml. raideliikenne) ja kävely- ja pyöräilyverkoston rahoitusta tulee etenkin kaupunkiseuduilla lisätä. Koronan aiheuttamisen rajoitteiden vuoksi joukkoliikenne tarvitsee edelleen taloudellista tukea, jotta aikaisempien vuosien myönteisesti jatkunut matkustajamäärien kehitys voidaan palauttaa ja kehittää edelleen. Joukkoliikenteen pääseminen jaloilleen koronakriisin jälkeen on edellytys kestävän liikkumisen, saavutettavuuden ja liikenteen vähäpäästöisyyden tavoitteille. Henkilöjunaliikenteen edistäminen etenkin kaupunkiseuduilla tulee toteuttaa siten, että se täydentää muuta työssäkäyntialueen joukkoliikennettä.

Liikenne 12 -suunnitelman investointiohjelman hankkeiden arvioinneissa ei pidä korostaa liikaa yksittäisen hankkeen tehokkuustavoitetta, koska käytössä olevat ”hyöty/kustannus”-laskentamenetelmät ja arviointityökalut voivat johtaa tilanteeseen, joissa laskennallisina yhteiskunnallisina hyötyinä korostuvat pääasiassa tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet. Tärkeää on arvioida hankkeita kokonaisuutena ottaen huomioon myös valtakunnalliset ja alueelliset toimintaympäristön muutokset ennakoivasti sekä sisäisen että alueiden välisen saavutettavuuden, kestävyuden ja elinkeinojen kehittämisen näkökulmista. Lisäksi hankekohtaisissa arvioinneissa on otettava huomioon myös rajat ylittävän liikenteen vaikutuksia ja suhde naapurimaiden kansallisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin Euroopan laajuisen TEN-T-verkon, Barentsin alueen liikenteen (BEATA) ja esimerkiksi Koillisväylän datakaapelin näkökulmasta. Datakaapelin toteuttaminen Suomen kautta voidaan mahdollistaa valtion omistajaohjauksella.

Yhteistyön ja vuoropuhelun osalta Muhoksen kunta toivoo jatkossa tiiviimpää ja vuorovaikutteisempaa alueiden ja sidosryhmien kanssa. Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta tärkein tekijä on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. **Tuleva investointiohjelma on laadittava yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.**

**Muilta osin Muhoksen kunnanhallitus yhtyy Oulun seudun yhteiseen ja kehyskuntaverkoston lausuntoon.**

Muhoksella 23.2.2021

Muhoksen kunnanhallitus