

Luonnos 8.9.2021

## **Muhoksen kunnan lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022-2029**

### **1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen (Väyläviraston investointiohjelman) valmisteluperiaatteet?**

Valmisteluperiaatteita ei ole kuvattu riittävän selkeästi. Erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman ohjaus ja tavoitteet eivät välity Väyläviraston investointiohjelmassa kattavasti tai selkeästi. Viittaukset ovat lähinnä periaatteellisia. Lisäksi investointiohjelman vaikuttavuusarviointia ei ole kuvattu kuin laadullisesti, mikä ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin kestävyuden, saavutettavuuden tai tehokkuuden osalta.

Pohjois-Suomelle tärkeä tavoite on tukea elinkeinoelämän ja viennin tarpeita, mikä ei näy Väyläviraston investointiohjelmassa. Suomen kaikista luonnonvaroihin perustuvista uusista investoinneista 70 % keskittyy Pohjois-Suomeen, näiden investointien kokonaisarvo on noin 14 miljardia euroa. Näistä merkittävimmät ovat Oulun StoraEnson kartonkitehdas Oulussa, Metsä Fibren biotuotetehdas Kemissä, Boreal Biorefin biosellutehdas Kemijärvellä, KaiCell Fibersin biotuotetehdas Paltamossa ja SSAB:n hiilivapaa teräksen tuotanto Raahessa. Elinkeinoelämä arvioi rautatiekuljetukset yhä tärkeämmäksi kuljetusmuodoksi. Oulu-Kontiomäki-Vartius on merkittävä vientiteollisuuden ja transitoliikenteen yhteys.

Elinkeinoelämän toimivuudelle keskeinen on valtatie 22 kehittäminen yhteysväylillä Oulu-Kajaani-Vartius. Yhteysväylillä on hyväksytyjä tie- ja rakennussuunnitelmia, joita ei ole huomioitu investointiohjelmassa. Erityisesti painotamme seuraavia toteuttamisvalmiita hankkeita:

- valtatie 22 Soso–Rovastinoja liittymäalueen parantaminen, Muhos, 1,6 M€
- valtatie 22 Honkala-Hyrkäs, Muhos, 1,7 M€

Oulun seudun merkitys Pohjois-Suomen talouselämälle sekä kansalliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen on merkittävä ja sen tulee näkyä väyläverkon investoinneissa. Oulun seudun kuntien kannalta keskeisimmät toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmätavoitteiden saavuttamiseksi puuttuvat hallituksen jo tekemien investointipäätösten lisäksi Väyläviraston investointiohjelmasta. Valtion väyläverkon investointiohjelmassa ratahankkeet keskittyvät Helsinki-Tampere välille, johon kohdistuu 768,5 miljoonan investoinnit (56 % kaikista) valtakunnan rataverkon investoinneista vuosina 2022-2029. Liikenne 12 -suunnitelman tavoite EU:n CEF2 -rahoituksen täysimääräisestä hyödyntämisestä edellyttää Ylivieska-Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteutusta (ks. myös Väyläviraston Tampere-Oulu -tarveselvitys).

### **2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Väyläviraston investointiohjelma ei vastaa eduskunnan hyväksymän Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin erityisesti Pohjois-Suomen ja Oulun seudun osalta. Kunnat ja Kuntaliitto kritisoivat Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoitusmallia kuntien suurten maksuosuuksien vuoksi. Menettelytapa johtaisi myös valtion omistaman infran rahoitusvastuun siirtymiseen kunnille. Väyläviraston investointiohjelmassa tulee huomioida eduskunnan kirjaukset Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoitusmallista. Tämän tulee näkyä myös investointiohjelmassa siten, että yhteisrahoitushankkeisiin varaudutaan nyt esitettyä suuremmalla valtion rahoituskehysellä. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston varmistavan sen, että yhteisrahoitusmalli ei muuta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden vakiintuneita peruseriaatteita.

Liikenne 12 -suunnitelman kirjauksia yhteisrahoitusmallista tulee tarkastella uudelleen ja käynnistää neuvotteluprosessi valtion ja kuntien kesken yhteisrahoituksen periaatteista. Erityisesti MAL-kaupunkiseudun kuntien kanssa on käynnistettävä tarkentavat neuvottelut yhteisrahoitusmallista, jotta ne ovat hyödynnettävissä liikennehankkeiden suunnittelussa ja seuraavissa sopimusneuvotteluissa.

Lisäksi Liikenne 12 -suunnitelman tavoite tienpidon rahoituksen tasokorotukseksi on tärkeä tavoite, koska se parantaa valmiiden tie- ja rakennussuunnitelmien toimeenpanoa erityisesti pienten investointien toimeenpanossa. Tämä on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon investointiohjelman viimeistelyssä.

- 3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 -suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?**

Investointiohjelmalla on muutettava vastaamaan paremmin valtakunnallisia Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja vastaamaan paremmin myös alueellisiin vaikutuksiin. Pohjois-Suomen toimintaympäristössä painottuu erityisesti kansainväliset yhteydet ja elinkeinoelämän tavoitteet. Näiden tarpeiden on ohjattava voimakkaammin investointiohjelman toimeenpanoa.

Lähtökohtana on oltava Liikenne 12 -suunnitelma eikä liikenneverkon strateginen tilannekuva, joka perustuu liian suppeaksi arvioituun pääväyläasetuksen mukaiseen väyläverkkoon. Muhoksen kunta arvioi suurimmaksi puutteeksi edelleen valtatie 22 puutteen pääväyläasetuksesta Oulun ja Kajaanin maakuntakeskusten väliltä. Heikkoutena voidaan pitää toisaalta myös sitä, että Väyläviraston investointiohjelmassa ei ole kuvattu riittävällä tavalla hankevalintaa suhteessa strategisen tilannekuvan kokonaisuuteen, jolloin ohjelmasta ei käy ilmi se, että miksi vain tietyt hankkeet on priorisoitu osana strategista tilannekuvaa.

- 4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?**

Ohjelman valmistelussa olisi ollut tärkeää avoin ja läpinäkyvä vuorovaikutus eri sidosryhmien kesken, kuten suurten kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa. Maantieverkolla ELY-keskukset hoitavat alueellisia tarpeita yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mutta vastaavaa ja vaikuttava toimintatapa pitää saada koskemaan koko liikennejärjestelmän kehittämistä.

Lisäksi valtion on Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden mukaisesti hyödynnettävä EU-rahoitusmahdollisuudet täysimääräisesti, mikä edellyttää ennakoivaa ja pitkäjänteistä suunnitelmavalmiuden parantamista erityisesti TEN-T-rataverkolla.

## **5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on kannatettava tavoite, koska se tuo pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta kaikkien liikennemuotojen kehittämiseksi. Investointiohjelma perustuu kuitenkin liian vahvasti liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan, mikä heikentää liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaa ja yhteys Liikenne 12 -suunnitelmaan jää heikoksi. Kokonaisuuden hallinta ja vuoropuhelun kehittäminen vaativat kehitystyötä. Tämän vuoksi Väyläviraston investointiohjelma ei vastaa keskeisiltä osin eduskunnan hyväksymän Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin. Myöskään väyläverkon rahoituksen tasokorotus ei näy investointiohjelmassa edes viitteellisesti, vaan se on rakennettu pelkästään valtion talouden kehysraamiin.