



Vaalantie 14
91700 Vaala
Puhelinvaihte (08) 5875 6000
kirjaamo@vaala.fi

29.4.2022

Väylävirasto
Kirjaamo

Vaalan kunnan lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030

Väylävirasto on pyytänyt avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne12-suunnitelma. Vuosia 2023–2030 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Lausuntopyynnössä pyydetään tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erikseen esitettyjen kysymysten kautta.

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelmassa kuvatut valmisteluperiaatteet ovat pääosin tuotu esiin ymmärrettävästi ja selkeästi.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12-suunnitelma) tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Tavoite on hyvä ja kannatettava, mutta Liikenne12-suunnitelman toimeenpanoa koskevassa investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet eivät kaikilta osin vastaa tavoitteeseen. Investointien kohdistuminen ei kohtele maata tasapuolisesti ja kattavasti. Esimerkiksi investointiohjelmaluonnokseen 1.4.2022 sisältyvistä rataverkon kehittämishankkeista valtaosa sijaitsee Etelä- ja Länsi-Suomessa ja vain pieni osa itäisessä tai pohjoisessa Suomessa. Vastaavasti maantieverkon kehittämishankkeista noin 70 % sijaitsee Etelä- ja Länsi-Suomessa Pohjois- ja Itä-Suomen jäädessä huomattavasti vähemmälle.

Luonnokseen valittuja kohteita perustellaan mm. kustannus-hyötylaskelmilla, jotka jättävät huomioimatta elinkeinoelämän ja alueiden saavutettavuuden kannalta merkittävät liikenneinvestointitarpeet. Tulevina vuosina itäisen ja pohjoisen Suomen merkitys kasvaa erityisesti huoltovarmuuden kannalta tärkeän biotalouden, kaivosteollisuuden ja energiatuotannon, jossa tuulivoima näyttelee isoa roolia, osalta. Tuulivoimatuotanto painottuu Suomessa sekä nykyisellään että mittavissa lisäinvestointisuunnitelmissa Pohjois-Pohjanmaalle. Erityisesti alemman tieverkon ja siltojen heikko kunto on kuitenkin haasteena tai esteenä investointien toteutumiselle.

Valmistelussa on tarpeen tarkastella liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja huomioida toimenpiteiden vaikuttavuus elinkeinoelämään ja alueiden saavutettavuuteen alueellisesti epätasapainoisen resurssien kohdentamisen sijasta. Investoinnit tulee kohdentaa kattamaan tasapuolisemmin koko maata kuin nyt lausunnolla olevassa luonnoksessa on esitetty.

Investointiohjelmaluonnos on sisällöllisesti valmisteltu ennen Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan ja sitä seuranneita pakotteita. Täysin muuttunut toimintaympäristöä ei ole luonnoksessa voitu ottaa huomioon. Liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikennevirastojen tulee pikaisesti laatia toimintaympäristömuutoksesta kattava selvitys ja ajantasainen tilannekuva, jossa kokonaisvaltaisesti tarkastellaan

erityisesti vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetuksiin yleisesti ja valtakunnallisesti, mutta lisäksi erityisesti vaikutuksista Pohjois-Suomen tie-, rautatie- ja vesilogistiikkaan liikennemuodoittain ja kokonaisuutena liikennejärjestelmätasolla. Merkittävä toimintaympäristön muutos tarkoittaa mm. kotimaisen metsäbioenergian käytön lisääntymistä ja maan huoltovarmuuden (ml. kansainväliset yhteydet) merkityksen korostumista. Nämä asiat edellyttävät esimerkiksi alemman asteisen maantieverkon ja satamiin johtavien liikenneyhteyksien hyvää kuntoa ja toimivuutta.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arviointi on jossain määrin syventynyt aikaisempaan verrattuna. Edelleenkin investointiohjelmaa – kuten ei myöskään Liikenne12-suunnitelmaa – ole tarkasteltu ja arvioitu analyyttisemmin mm. seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään
- merkittävät liikennejärjestelmävaikutukset ja systeemiset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittymiseen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio 2050:n edistymiseen
- vaikutukset yhteiskunta- ja aluekehitykseen sekä kansan- ja aluetalouteen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmän alueellisiin kehittyneisyyseroihin

Valtakunnallisten liikennejärjestelmää koskevien suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia vaivaa edelleen yhteiskunnallinen kapea-alaisuus sekä hankelähtöisyys ja YVA-ajattelu. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia koskeva laki ei tunnista lainkaan liikennejärjestelmävaikutuksia. Väyläverkon investointiohjelmassa tulisi keskittyä tarkastelemaan yhteiskunnallisesti ja kansantaloudellisesti merkittäviä liikennejärjestelmävaikutuksia.

Nyt arviointien ja vaikutusten merkittävyydet yhteiskuntakehityksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittymisen kannalta hukkuvat tarkastelunäkökulmien runsauteen. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinneissa tulee keskittyä

liikennejärjestelmän kannalta olennaisiin ja merkittäviin näkökohtiin. Investointiohjelmaluonnoksessa käytetyt lähestymistavat, kuten yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja hyöty-kustannussuhde kuuluvat hankkeisiin ja niiden keskinäisiin vertailuun, mutta eivät ole riittäviä tarkasteluja yhteiskunta- ja aluekehityksen eikä kansantalouden kannalta.

4. Miten muuttaisitte investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Ohjelmaluonnoksessa on paljon puutteita väyläverkon tasapuolisen kehittämisen ja alueiden välisen saavutettavuuden osalta. Näitä ovat muun muassa VT 22 Oulu-Kajaani yhteysvälille suunnatut vain pienet pistemäiset hankkeet perusväylänpidon hankkeina.

Vaalan kunta lisäksi korostaa, että investointiohjelmassa ei ole kylliksi huomioitu alueiden erityisolosuhteita ja elinkeinoelämän vaatimuksia. Pohjois-Suomen liikennejärjestelmän ja -infran jälkeenjääneisyyden vuoksi korjausvelkaa (ja myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Monet parantamiskohteet kasvavat hintaluokaltaan kehittämishankkeiden kokoisiksi, vaikka ovat tosiasiallisesti parantamis- ja ylläpito-hankkeita. Hankkeilla turvataan nykyliikennöitävyyttä, mutta ei merkittävästi paranneta (ehkä ainoastaan pistekohtaisesti, mutta ei juurikaan järjestelmämielessä) eikä varsinkaan kehitetä alueellista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää.

Vaalan kunta esittää investointiohjelmää täydennettäväksi siten, että VT 22 Oulu-Kajaani-Vartius Pohjois-Suomen tärkeimpänä poikittaisena yhteysvälinä ja kansallisesti merkittävänä liikenneyhteytenä tulee sisällyttää pääväyläasetukseen, ja samalla toteuttaa sen tieluokituksen muutos VT6:ksi jatkumaan Kajaanista Ouluun. Lisäksi investointiohjelmaan tulee sisällyttää VT22 kehittämisen jatkaminen välillä Oulu- Muhos-Kajaani 40 M€ sekä valtatie pitkän aikavälin vaiheittainen jatkokehittäminen selvitysten mukaisesti.

Ottamalla edellä esitetyt kehittämiskohteet huomioon ohjelmassa sen vaikuttavuutta pystytään merkittävästi edistämään koko maan liikenneyhteyksien, turvallisuuden, huoltovarmuuden ja saavutettavuuden parantamiseksi, elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttämiseksi sekä liikennejärjestelmän

kokonaisuuden hahmottamiseksi. VT22 rooli Itä-Suomen turvallisuudessa on merkittävä, koska se on alueen tärkein väylä Ruotsiin ja Norjaan.

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Vaalan kunta pitää hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä, jossa alueen toimijat voivat nostaa esille väyläverkon kriittisiä tarpeita. Vuorovaikutus liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja investointiohjelman laadinnassa ei ole ollut kuitenkaan riittävää. Vaalan kunta esittää, että vuorovaikutusprosessia kehitetään avoimempaan suuntaan. Tilannekuva ja investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän, kuntien ja maakunnan liittojen kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista. Nyt lausuntokierroksella oleva ohjelma ei vastaa tähän tavoitteeseen. Erityisesti ohjelman vaikutusten arvioinnin puutteet aluekehityksen ja saavutettavuuden osalta korostuvat. Ohjelmaprosessia voidaan parantaa ottamalla paremmin huomioon alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja käymällä aitoa vuoropuhelua alueiden kanssa.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman toimenpanon lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion liikenneväylistä ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin tapauskohtaisesti vain isoja hankekokonaisuuksia tai sopimuksellista hankeyhteistyötä kuten esimerkiksi MAL-sopimuksissa.

Valtioneuvoston hyväksymässä Liikenne 12-suunnitelmassa yhteisrahoitusmallin osalta todetaan, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Sopimuksellisen yhteisrahoitusmallin periaatteita sovelletaan vain, kun pääsäännöstä eli hallinnoinnin ja väylänpidon vastuiden mukaisesta kustannusten kattamisesta yhteisin sopimuksin poiketaan. Vaalan kunta katsoo, että linjaus on oikea, ja että valtion ei tule yksipuolisesti päättää kehittämishankkeiden osalta yhteisrahoitusmallin käytöstä. Maantiet, rautatiet, vesiväylät ja lentoasemat ovat kansallista infraa, ja ne kuuluvat valtion ylläpitäviksi. Vaalan kunta kuitenkin huomauttaa,

että kaiken kaikkiaan suunnitelmat pohjoisen Suomen osalta eivät huomioi itä-länsi-suuntaista liikennettä, vaan keskittyvät etelä-pohjois-suuntaisiin väyliin. Pohjois-Suomessa maantieverkon merkitys korostuu idässä raiteiden puuttuessa, ja siksi olisi ensiarvoisen tärkeää panostaa tieverkkoon, joka parantaa pohjoisessa myös itä-länsi-suuntaista liikennettä.

Ystävällisesti

Miira Raiskila
Kunnanjohtaja
Vaalan kunta