

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Oulu-Kainuu Tervan Tie ry (VT 22) on tutustunut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen sekä siihen liittyviin aineistoihin ja haluaa lausunnossaan kommentoida eri-tyisesti seuraavia asioita: valtatie 22 merkitys tärkeänä Pohjois-Suomen itä-länsisuuntaisena maakuntakeskuksia yhdistävänä väylänä ja kansainvälisenä yhteytenä, rahoitus, toiminannallinen luokitus ja vuorovaikutus.

Valtatie 22 Oulusta Kontiomäen kautta Kajaaniin valtatie 6 jatkuva yhteys on Pohjois-Suomen tärkein itä-länsisuuntainen väylä. Se yhdistää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntakeskukset. Valtatie 22 on merkittävä väylä elinkeinoelämän kuljetussuoritteiden ja huolto-varmuuden näkökulmasta. Tiellä kulkee paljon raskasta liikennettä eri puolilla Pohjois-Suomea sijaitseviin tuotantolaitoksiin ja lännen satamiin. Lisäksi tien varrella on useita kuntakeskuksia. VT 22 on Oulun, Pohjois-Suomen keskuksen, ja Kainuun välinen olennaisen tärkeä yhteys yrityksille, osaamiselle ja ihmisten terveydelle.

Valtion rahoitusta väyläverkon investointeihin ja väyläverkon ylläpitoon on lisättävä Pohjois-Suomessa. Suomen kaikista luonnonvaroihin perustuvista uusista investoinneista 70 % keskitetty Pohjois-Suomeen. Hankkeiden kokonaisarvo on noin 14 miljardia euroa. Näistä merkittävimmät ovat Oulun StoraEnson kartonkitehdas-, Kemijärven Boreal Biorefin biosellutehdas- ja Kemian Metsä Groupin biotuotetehdas investoinnit, Paltamon KaiCell Fibresin biotuotetehdas sekä Raahen SSAB:n hiilivapaa teräksen tuotanto. Nämä edellyttävät investointeja pääradalle, satamiin ja pohjoisen tieverkon kaikille tasoille.

VT 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- suunnittelu-kaudella 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 pääväyläverkolle 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.

Oulu-Kainuu Tervan Tie yhdistyksen näkemys on, että yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäksi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion liikenneväylistä ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia.

Liikenne 12 -suunnitelman investointiohjelman hankkeiden arvioinneissa ei pidä korostaa liikaa yksittäisen hankkeen tehokkuustavoitetta, koska käytössä olevat H/K-laskentamenetelmät ja arviointityökalut voivat johtaa tilanteeseen, jossa laskennallisina yhteiskunnallisina hyötyinä korostuvat pääasiassa tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet. Tärkeää on arvioida hankkeita kokonaisuutena ottaen huomioon myös valtakunnalliset ja alueelliset toimintaympäristön muutokset ennakoivasti 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 näkökulmista. Datakaapelin toteuttaminen Suomen kautta voidaan mahdollistaa valtion omistajaohjauksella.

Yhteistyön ja vuoropuhelun osalta Oulu-Kainuu Tervan Tie ry toivoo jatkossa tiiviimpää vuorovaikutusta alueiden ja sidosryhmien kanssa. Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta tärkein tekijä on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Ohjelma on laadittava yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Muhoksella 21.2.2021

Jukka Syvävirta

hallituksen puheenjohtaja

Oulu-Kainuu Tervan tie ry

#### OULU-KAINUU TERVAN TIE RY

Oulu-Kainuu Tervan tie yhdistyksen tavoitteena on parantaa VT 22 vaikutusalueella olevien kun-tien saavutettavuutta ja elinvoimaa.

#### JÄSENET:

Kainuun liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Kajaanin kaupunki, Kuhmon kaupunki, Muhoksen kun-ta, Oulun kaupunki, Paltamon kunta, Sotkamon kunta, Utajärven kunta, Vaalan kunta, Oulun kauppakamari, Rokuan Terveys- ja Kuntouttamissäätiö

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

-

#### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Liikenne 12 -suunnitelman investointiohjelman hankkeiden arvioinneissa ei pidä korostaa liikaa yksittäisen hankkeen tehokkuustavoitetta, koska käytössä olevat H/K-laskentamenetelmät ja arviointityökalut voivat johtaa tilanteeseen, jossa laskennallisina yh-teiskunnallisina hyötyinä korostuvat pääasiassa tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet.

#### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

#### Vaikutusten arviointi

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee keskittyä liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia myös maan eri osille.

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

**Yleistä**

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Yhteistyön ja vuoropuhelun osalta Oulu-Kainuu Tervan Tie ry toivoo jatkossa tiiviimpää vuorovaikutusta alueiden ja sidosryhmien kanssa. Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta tärkein tekijä on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Ohjelma on laadittava yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Juurikka Maria  
Oulun kauppakamari - Oulu-Kainuu Tervan Tie ry