

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Ohjelmakokonaisuus toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita osittain hyvin, mutta käytettävissä olevalla rahoituksella ei parhaalla mahdollisella tavalla.

Suomussalmen kunta pitää myönteisenä, että ohjelmakokonaisuuden valmistelua ohjaavat toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys tavoitteet sekä saavutettavuuden, resilienssin, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kaltaiset näkökulmat. Myös alueellisten erityispiirteiden sekä elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden huomioiminen on oikea lähtökohta.

Tavoitteiden toteutuminen jää kuitenkin puutteelliseksi erityisesti perusväylänpidon niukan rahoituksen vuoksi. Väylien kunnan heikkeneminen ja korjausvelan kasvu vilkkaimman pääväyläverkon ulkopuolella ovat ristiriidassa koko maan saavutettavuutta, turvallisuutta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kokonaisturvallisuutta koskevien tavoitteiden kanssa.

Hankkeiden ja kunnossapitotoimien priorisoinnissa tulee liikennemäärien rinnalla huomioida nykyistä vahvemmin raskaan liikenteen tonnimäärät ja raaka-ainekuljetukset, kuljetusten kansantaloudellinen lisäarvo, nykyiset ja tulevat teolliset investoinnit, huoltovarmuus, rajaturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus, poikittaisyhteyksien merkitys sekä alueiden riippuvuus yksittäisistä tie- ja ratayhteyksistä. Itärajan maakunnilla on keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle, maanpuolustukselle ja rajaturvallisuudelle.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Rahoituksen kohdentamisen periaatteet ja niukan rahoituksen vaikutukset on kuvattu pääosin selkeästi ja ymmärrettävästi. Suunnitelmassa tuodaan avoimesti esille, että käytettävissä oleva korjausrahoitus riittää lähinnä vilkasliikenteisimmille väylille, ennakoivaa kunnossapitoa ei pystytty toteuttamaan riittävästi ja merkittäviä tarpeita jää ohjelman ulkopuolelle.

Suomussalmen kunta ei kuitenkaan pidä lopputulosta alueellisesti tasapainoisena tai Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden kannalta riittävänä. Ongelma ei ole ensisijaisesti rahoituksen kohdentamisessa vaan sen riittämättömässä kokonaismäärässä.

Harvaan asutuilla ja pitkien etäisyyksien alueilla tieliikenteelle ei useinkaan ole vaihtoehtoa. Tiestön kunnan varmistaminen on elinkeinoelämän ja arjen liikkumisen lisäksi keskeinen liikenneturvallisuuskysymys. Päälysteiden, siltojen ja tierakenteiden oikea-aikaiset korjaukset sekä riittävä talvihoito on turvattava myös keskivilkkaalla ja vähäliikenteisellä tieverkolla.

Erityisesti metsä-, kaivos-, matkailu- ja muun teollisuuden käyttämien yhteyksien merkitystä ei voida arvioida pelkän keskimääräisen vuorokausiliikenteen perusteella. Rahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida liikennemäärien lisäksi raskaan liikenteen tonnit, raaka-ainekuljetukset, kuljetusten kansantaloudellinen merkitys ja tulevat investoinnit.

Vaikutusarviointia tulisi täydentää alueellisella tarkastelulla, jossa kuvataan tieverkon kunnon vaikutukset raskaisiin kuljetuksiin, liikenneturvallisuuteen ja pelastustoimen saavutettavuuteen, yritysten investointiedellytyksiin sekä huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien yhteyksien palvelutasoon.

Valtion tulee kantaa vastuu omistamansa väyläverkon kunnossapidosta ja kehittämisestä. Valtion infrastruktuurin kustannusten siirtäminen kunnille voi asettaa alueet eriarvoiseen asemaan kuntien erilaisen rahoituskyvyn perusteella. Perusväylänpidon liian matala rahoitustaso vaarantaa koko suunnittelu- ja investointijärjestelmän vaikuttavuuden.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Suomussalmen kunta esittää lähivuosina edistettäväksi erityisesti Kontiomäki–Pesiökylä-rataosan kehittämistä, sähköistämistä ja Pesiökylän talkkiterminaalia yhtenä elinkeinoelämän kuljetuksia palvelevana kokonaisuutena.

Kontiomäki–Pesiökylä-rataosasta tulee laatia ajantasainen tarve- ja toimenpideselvitys. Selvityksessä tulee tarkastella rataosan kuntoa, kantavuutta ja välityskykyä, sähköistämisen tarvetta ja toteuttamisedellytyksiä, liikennepaikkojen sekä kuormaus- ja terminaalialueiden kehittämistarpeita, nykyisiä raakapuu- ja muita teollisia kuljetuksia sekä suunnitteilla olevien investointien synnyttämää uutta kuljetuspotentiaalia.

Itä-Suomen sähköistämättömien rataosuuksien sähköistäminen parantaa yritysten kilpailukykyä, vähentää vetokaluston vaihtotarvetta, tehostaa kuljetuksia ja vähentää päästöjä. Rataverkon sähköistämistä tulee tarkastella vaiheittain etenevänä kokonaisuutena, jossa myös yhteys Kontiomäeltä Pesiökylään huomioidaan.

Suomussalmelle suunniteltu talkkikaivos on toteutuessaan merkittävä teollinen investointi. Investoinnin toteuttamisedellytyksiin kuuluu toimiva, kustannustehokas ja ympäristöllisesti kestävä logistiikkaratkaisu. Pesiökylään tarvitaan talkin rautatiekuljetuksia palveleva terminaalialue, joka parantaisi kaivosinvestoinnin kilpailukykyä, mahdollistaisi kuljetusten siirtämistä maanteiltä rautateille, vähentäisi raskaan liikenteen haittoja ja päästöjä sekä vahvistaisi Pesiökylää pohjoisen Kainuun teollisuuden ja luonnonvaratalouden logistisena solmukohtana.

Pesiökylän talkkiterminaalin esi- ja tarvesuunnittelu tulee käynnistää viipymättä yhteistyössä kaivoshankkeen toimijan, Suomussalmen kunnan, Kainuun liiton ja valtion väyläviranomaisten kanssa. Terminaali tulee sisällyttää Väyläviraston suunnitteluohjelman seuraavaan päivitykseen.

Infrastruktuurin suunnittelun ja teollisen investoinnin valmistelun on edettävä rinnakkain, jotta kuljetusratkaisut ovat käytettävissä tuotannon käynnistyessä.

Kainuun rataverkon kehittämisessä tulee lisäksi turvata poikittaisyhteys Oulun ja Pohjanlahden satamien suuntaan sekä rataverkon henkilö- ja tavaraliikenteen

toimintavarmuus. Yksittäisten rataosuuksien sijasta kehittämistä tulee tarkastella osana Kainuun ja pohjoisen Suomen yhtenäisiä kuljetusketjuja.

Valtatien 5 parantamisen suunnittelua tulee jatkaa koko yhteysvälillä sekä etelän että pohjoisen suuntaan. Suunnittelussa tulee huomioida tieverkon kunto ja ympärivuotinen toimintavarmuus, liikenneturvallisuus, raskaan liikenteen sujuvuus, turvalliset ohitusmahdollisuudet, liittymät sekä raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet.

Samalla tulee edistää Viitoskäytävän sisällyttämistä TEN-T-ydinverkkoon. Ydinverkkostatus vastaisi yhteyden valtakunnallista, kansainvälistä ja turvallisuuspoliittista merkitystä ja parantaisi EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksia.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Suomussalmen kunta esittää, että investointiohjelman seuraavassa päivityksessä painotetaan nykyistä vahvemmin Itä- ja Pohjois-Suomen rataverkon sähköistämistä, terminaali- ja kuormauspaikkaverkkoa sekä uusia teollisia investointeja mahdollistavaa infrastruktuuria.

Ohjelmassa tulee varautua itäisen Suomen, erityisesti Kontiomäki–Pesiökylä-rataosan kehittämiseen ja sähköistämiseen, Pesiökylän talkkiterminaalin ja sen edellyttämien rataverkon muutosten toteuttamiseen, Kainuun raakapuun kuormauspaikkojen kapasiteetin kehittämiseen sekä Kainuun poikittaisyhteyksien ja rataverkon toimintavarmuuden parantamiseen.

Rataverkon jo ohjelmoidut sähköistämisen- ja terminaalihankkeet muodostavat perustan, jota tulee jatkaa elinkeinoelämän kuljetustarpeiden mukaisesti pohjoisen Kainuun suuntaan. Hankkeita tulee arvioida yksittäisten rataosuuksien sijasta koko kuljetusketjun toimivuuden perusteella.

Muutoksilla yritysten kuljetuskustannukset ja logistiset riskit pienenisivät, uusien teollisten investointien toteuttamisedellytykset paranisivat, rautatiekuljetusten osuus kasvaisi, raskaan maantieliikenteen haitat ja päästöt vähenisivät, metsäteollisuuden raaka-ainehuolto ja huoltovarmuus vahvistuisivat, poikittaisyhteydet ja vaihtoehtoiset kuljetusreitit paranisivat sekä rataverkon häiriönsietokyky ja sotilaallisen liikkuvuuden edellytykset vahvistuisivat.

Talouskehyksen puitteissa tulee painottaa hankkeita, jotka kohtuullisella julkisella panostuksella mahdollistavat huomattavia yksityisiä investointeja, vientituloja ja valtakunnallisesti merkittäviä raaka-ainekuljetuksia.

Valtion tulee vastata valtion rataverkon kehittämisestä. Mahdollinen elinkeinoelämän osallistuminen tietyn terminaalin toiminnallisiin investointeihin ei saa merkitä valtion vetäytymistä vastuustaan rataosan, sähköistuksen tai muun valtion infrastruktuurin rahoittamisessa.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena on perusteltu ja tervetullut uudistus.

Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma muodostavat jatkumon, jossa kunnossapidossa tunnistetut tarpeet etenevät suunnitteluun ja suunnittelusta toteutusvalmiiksi investoinneiksi. Kokonaisesitys auttaa hahmottamaan, missä vaiheessa eri hankkeet ovat ja miten perusväylänpito, suunnittelu ja kehittämisinvestoinnit liittyvät toisiinsa.

Kokonaisuus parantaa läpinäkyvyyttä ja mahdollistaa myös sen arvioimisen, jäävätkö jotkin alueet tai tarpeet järjestelmällisesti ohjelmien ulkopuolelle. Tämä on tärkeää tilanteessa, jossa tunnistettuja tarpeita on huomattavasti enemmän kuin käytettävissä olevaa rahoitusta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Muuttunut geopoliittinen tilanne korostaa pohjoisten ja läntisten yhteyksien, Pohjanlahden satamien sekä Ruotsiin ja Norjaan johtavien tie- ja ratayhteyksien merkitystä. Myös Itä-Suomen liikenneverkon toimintakyky on turvattava itärajalle saakka.

Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioiminen edellyttää liikenneväylien lisäksi terminaalien, ratapihojen ja muiden logististen solmukohtien kehittämistä.

Itä-länsisuuntaiset tie- ja ratayhteydet ovat välttämättömiä vaihtoehtoisten kuljetusreittien, huoltovarmuuden ja liikennejärjestelmän resilienssin kannalta. Kainuun yhteydet Oulun, Pohjois-Savon ja Pohjanlahden satamien suuntaan tulee turvata ja niiden kehittämistarpeet huomioida pitkäjänteisesti.

Vaikka lentoasemaverkosto ei kuulu suoraan Väyläviraston ohjelmakokonaisuuteen, tie- ja rataverkon kehittämistä tulee tarkastella osana kaikkien liikennemuotojen muodostamaa saavutettavuuden kokonaisuutta. Kajaanin lentoaseman toiminta ja lentoyhteyksien jatkuvuus ovat välttämättömiä Kainuun yrityksille, investoinneille ja kansainväliselle matkailulle. Valtion tulee säilyttää nykyinen lentoasemaverkosto ja turvata Kajaanin reittiliikenne ostopalveluna siihen saakka, kunnes liikenne voi toteutua markkinaehtoisesti.

Valtion tulee huolehtia raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran valtakunnallisesta kattavuudesta myös alueilla, joilla se ei toteudu markkinaehtoisesti. Muutoin yritykset ja kuljetusketjut joutuvat eriarvoiseen asemaan sijaintinsa perusteella.

Toimivat viestintäverkot ovat osa liikennejärjestelmän saavutettavuutta, turvallisuutta ja toimintavarmuutta. Digitaalisten palvelujen tulee olla käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Erityistä huomiota on kiinnitettävä raja- ja haja-asutusalueiden kiinteiden ja langattomien yhteyksien kattavuuteen.

Kainuussa ja Suomussalmella on merkittävä metsätalouteen, kaivannaisalaan, matkailuun, energiantuotantoon ja muuhun teollisuuteen liittyvä investointinäkökulma. Liikennejärjestelmän tulee ennakoida investointien tarpeita eikä reagoida niihin vasta tuotannon käynnistymisen

jälkeen. Toimivat tiet, radat, terminaalit, lentoyhteydet ja viestintäverkot ovat edellytys sille, että investoinnit, työpaikat ja vientitulot toteutuvat Suomessa.