



2.10.2014

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto (LiJ)

Asia: **HE 131/2014 vp** (eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2015)

Lausunnon antaja: Kainuun liitto; maakuntajohtaja Pentti Malinen

Kainuun liiton kesäkuussa 2014 hyväksymässä maakuntaohjelmassa maakunnan saavutettavuus on nostettu yhdeksi kaikkein keskeisimmistä kehittämiskohteiksi. Ulkoinen saavutettavuus on yritysten sijoittumisen ja kehittymisen (investoinnit) tärkeimmistä tekijöistä. Myös maakunnan sisäisen liikenneverkoston merkitys liittyy elinkeinotoiminnan (erityisesti biotalouden) tarpeisiin: vaikka maaseudun väestömäärä on vähentynyt ns. alemman tieverkon elinkeinollinen merkitys ei ole vähentynyt, matkailun ja kaivannaistoiminnan osalta se on paikoin jopa kasvanut.

Kainuulla on yhteisiä aluerakenne- ja liikennepoliittisia tavoitteita sekä Pohjois-Suomen että Itä-Suomen kanssa.

Valtion vuoden 2015 talousarvioesityksen ja laajemmin valtakunnallisen liikennepoliitiikan osalta Kainuun liitto tuo esille seuraavia näkökohtia:

1. Liikennepoliittisen selonteon mukaisten hankkeiden toteuttaminen

Hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle 12.4.2012. Siinä linjattiin liikennepoliittikkaa vuosille 2012-2022. Liikennepoliitiikan avulla turvataan sujuva ja turvallinen liikkuminen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, joka viennistä riippuvaisena tarvitsee myös hyvät ja toimivat yhteydet kaikkialle maailmaan. Vuosi sitten Kataisen hallituksen budjettiesitys noudatti liikennepoliittisessa selonteossa nimettyjä liikennehankkeita liikenne- ja viestintäpoliittisessa ministerityöryhmässä toukokuussa 2013 päätetyllä tavalla.

Kainuun liiton mielestä valtion talousarvioesitys poikkeaa selonteon linjauksista: poikkeamat ovat erittäin merkittäviä Kainuuseen vaikuttavien hankkeiden kohdalla. Vt22 Oulu-Kajaani yhteysvälihankkeen 45 miljoonan euron hankevarauksesta on budjetoitu vain 15 milj. euron osuus, jonka käyttö rajoittuisi vain Oulun alueelle. Lisäksi Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki –radan parannuksen vuodelle 2015 suunniteltua käynnistystä on esitetty



viivästettäväksi vuodelle 2016. Kainuun liiton mielestä hallituksen tulee toteuttaa liikennepoliittikkaa johdonmukaisesti:

- **Vt22-hankkeen koko rahoitus tulee toteuttaa seuraavassa lisätalousarviossa;**
- **Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki-radnan käynnistys tulee aloittaa tällä ja toteutumattomilta sisällyttää tulevan hallituksen liikennehankkeisiin.**

1.1. Valtatie 22 Oulu - Kajaani yhteysvälin hanke toteutettava kokonaan

Valtatien 22 parantaminen välillä Oulu – Kajaani sisältyy vuoden 2012 liikennepoliittisessa selonteossa hallituskaudella 2012 - 2015 aloitettaviin liikenneverkon kehittämishankkeisiin. Valtatie 22 välillä Oulu – Kajaani (183 km) on osa Suomen poikittaista tieyhteyttä Ruotsista Tornion raja-asemalta Vartiuksen raja-aseman kautta Venäjälle. Tie yhdistää Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntakeskukset toisiinsa ja toimii näitä kahta maakuntaa yhdistävänä päätienä. Tiellä on tärkeä merkitys sen varrella olevien kuntien elinvoimaisuuteen sekä alueen yritysten toimintaan ja kilpailukykyyn sekä matkailuliikenteelle. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat 45 milj.euroa.

<http://www.webforum.com/elypohjoinen/web/page.aspx>

Valtion talousarvioesitystä 2015 varten hankkeesta on tehty eri rahoitustasoja vastaavia arvioiteja: kiireellisimmät kohteet on sijoitettu Ouluun. Hankkeen kustannusarviota on valtion menojen osalta pienennetty 15 miljoonaan euroon, joka mahdollistaa Oulun kaupungin alueella Valtatie 22 parantamisen välillä Joutsentie – linatti. Lisäksi muulla tieosuudella tehdään pienimuotoisia turvallisuutta parantavia liikennejärjestelyjä useissa kohdissa. **Budjettimuutoksen takia alkuperäinen yhteysvälihanke on muuttunut luonteeltaan erityisesti Oulun kaupunkia ja sen lähiseutua palvelevaksi hankkeeksi, jolloin koko yhteysväliä koskevat tavoitteet jäävät saavuttamatta.**

1.2. Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki ratahanke käynnistettävä

Hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa 2012 on vuosien 2012- 2015 alkavaksi kehittämishankkeeksi osoitettu Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (90 M€). Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki ratasuunnitelmaa on tarkistettu ja toteutuskelpoinen.

Ylivieska-lisalmi- Kontiomäki radan sähköistäminen ja lisalmi-Kontiomäki radan yhdistäminen kolmioraiteella sekä Siilinjärven Yaran kaivokselta Savon radalle tulevan raiteen sähköistäminen ovat Suomen kilpailukyvyyn ja elinkeinoelämän kannalta välttämättömiä hankkeita. Ylivieska-lisalmi rata on rataverkon vilkkain sähköistämätön rataosa. Kuljetukset koostuvat Venäjän transitoliikenteestä ja Kainuun ja Savon kotimaan kaivos- ja metsäteollisuuden vienti- ja raaka-ainevirroista.



Tavaraliikenteeseen kohdistetut parannukset alentavat yritysten logistiikkakustannuksia ja edistävät kehitystä koko Suomessa.

Ylivieska-lisalmi -osuuden sähköistyksen ja kolmioraiteen toteutuksen kustannusarvio on noin 53 M€ laajempaan hankkeena mm. liikennepaikkojen rakentaminen mukaan lukien noin 105 M€.

Kainuun liiton mielestä hanke pitää saada viipymättä käyntiin. Hanke palvelee nimenomaan elinkeinoelämän kuljetuksia mm. Kostamuksen ja Siilinjärven pellettikuljetuksia Kokkolaan sekä Talvivaaran kaivoksen kuljetuksia.

1.3. Itäisen Suomen valtatie- ja rautatieyhteyksien kehittämistä jatkettava

Itä-Suomen liikennestrategiassa 2010-luvulle maakuntaliitot hyväksyivät yhdessä tärkeimmiksi 5 –tien hankkeet Mikkeli-Juva ja Leppävirta-Kuopio sekä vt 23 -hanke sekä Savon ja Karjalan ratojen nopeudenostot. VT5:n ja Savon radan nopeuden nosto tukevat Kainuun metsä-, bioenergia-, matkailu-, kaivannais- ja elintarviketeollisuutta.

Kainuun liiton mielestä TEN-T ydinverkkoon tulee saada Itä- ja Pohjois-Suomen saavutettavuutta sekä Venäjä yhteyttä tukevat Oulu-Vartius -ratayhteys sekä Savon rata ja valtatie 5 (VaVL5/2012 vp), joiden muodostamaa kuljetuskäytävää täydentää ydinverkkoon kuuluva Saimaan syväväylä. Kokonaisuus muodostaa Suomen tärkeimmän etelä-pohjoissuuntaisen liikenne- ja kaupunkikäytävän.

Savon rata sekä Oulu-Vartius yhteysvälit yhdistävät Pohjolan Kolmion ja Perämerenkaaren liikennekäytävät sekä täydentävät Luoteis-Venäjän ja Karjalan yhteyksiä palvelten kaivostoiminnan kuljetuksia. Itäinen linja on erityisen tärkeä myös Itä- ja Pohjois-Suomen kaivostoiminnalle ja alueen investoivalle metsäteollisuudelle sekä kilpailukyvyille.

Mahdollisia Jäämeren ratayhteyksiä suunniteltaessa on otettava huomioon Itä-Suomesta Kainuun kautta Lappiin kulkevan radan yhteystarve, joka parantaisi Jäämeren yhteyksien kannattavuutta ja Suomen huoltovarmuutta (ks. Pohjois-Suomen strategia). Myös olemassa oleva ratayhteys Vuokatista Joensuuun ja Niiralan kautta Venäjälle on potentiaalinen liikenteen kehityskohde.

2. Liikenneverkon ylläpito

Kainuun liitto pitää merkittävänä, että Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut parlamentaarisen työryhmän kartoittamaan vaihtoehtoja liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Työryhmältä odotetaan mm.



ehdotusta perusväylänpidon ja liikenneverkon kehittämiseen tarvittavasta pitkän aikavälin rahoituksesta. Valtion budjettiesityksen linjaukset eivät kuitenkaan tue liikenneverkon kunnan säilymistä. Erityisen huolestuttavaa on se, että erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeät liikenneyhteydet, joita on myös ns. alemmalla tieverkolla.

2.1. Perusväylänpidon leikkaukset heikentävät liikenneväylien kuntoa

Valtion omistaman liikenneverkon ylläpitoon hallitus esittää 907 miljoonaa euroa. Hallituksen kehyspäätöksessä 3.4.2014 perusväylänpitoon kohdistettiin 100 miljoonan euron leikkaus. Hallitus esittää nyt, että perusväylänpitoon lisätään 30 miljoonaa euroa verrattuna kevään kehyspäätökseen. Vähennystä vuoden 2014 määrärahaan on 83 miljoonaa euroa. Tämä tulee heikentämään liikenneväylien kuntoa.

Kainuun liiton mielestä ns. alemman asteen tieverkon ylläpito on välttämätöntä Itä- ja Pohjois-Suomen elinkeinoelämälle ja koko Suomelle ennen kaikkea luonnonvaratalouden menestymisen edellytyksenä. Tieverkosto palvelee mm. elintarviketuotannon, kasvavien bio-energiakuljetusten, kaivostoiminnan ja matkailun tarpeita. Tieverkolla on entistä raskaampia kuljetuksia massojen noston myötä ja 76 tn rekat kuormittavat tiestöä yhä enemmän.

2.2. Raakapuuterminaalien kehittäminen tärkeää

Raakapuuterminaalien hankeohjelman kokonaiskustannukset ovat 40 miljoonaa euroa, ja vuoden 2015 osalta hankkeelle kohdennetaan 7 miljoonan euron määräraha.

Kainuun liitto pitää tärkeänä raakapuuterminaalien kehittämistä. Kainuussa on vireillä kaksi hanketta Ylä-Kainuussa ja Vuokatissa.

2.3. Yksityisteiden kunnossapitoon lisää panostusta

Hallituksen kehyspäätös sisälsi 2 miljoonan euron leikkauksen yksityisteiden kunnossapidon ja parantamisen avustuksiin. Määrärahaleikkauksen jälkeen momentin määräraha on enää 3 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 avustus kohdistetaan lauttojen käytön (2 miljoonaa euroa) ja kunnossapidon tukemiseen ja vähäisessä määrin teiden parantamiseen (1 miljoonaa euroa). Yksityisteiden rahoitus on tärkeää erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa, jossa luonnonvaratalouden merkitys on suuri. Rahoituksen lisäystarve koskee erityisesti huonokuntoisten ja kantavuudeltaan alhaisten siltojen uusimisavustuksia, joilla parannetaan metsätalouden kuljetusketjuja



3. Yleistä liikennepolitiikasta

Liikennepolitiikan päämääräksi on asetettu turvata arjen matkojen toimivuus, pitää yllä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja hillitä ilmastonmuutosta päästöjen vähentämisen avulla. Suomen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista asettaa liikennepolitiikalle suuria haasteita. Liikennejärjestelmää kehitetään tasapainoisesti eri alueilla ottaen huomioon eri väestöryhmien tarpeet. Sujuva ja hyvin hoidettu joukkoliikenne tukee liikennepolitiikan tavoitteita. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta pyritään jatkuvasti parantamaan muun muassa älyliikenteen palveluilla.

Kainuun liiton mielestä liikenteen sujuvuuden parantamiseen tulee hakea uusia keinoja mm. älyliikenteen palveluja kehittämällä sekä uusilla rahoitusmuodoilla. Sen sijaan valtakunnan liikennepolitiikan fokus tulee selkeästi suunnata elinkeinoelämän tarpeita priorisoivaksi. Liikennehankkeiden kannattavuutta tulee arvioida ensisijassa niiden yritystaloudellisen ja alueellisen merkityksen kautta. Liikenneinfran kehittäminen on tärkeimpiä aluekehittämisen instrumentteja, joka korostuu laajassa harvaan asutussa maassa, jossa luonnonvarojen hyödyntäminen on edelleen vientiteollisuuden vahva osa.

3.1. Lentoliikennestrategiaan elinkeinopainotus

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lentoliikennestrategiaa. Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä ja toimivalle liikennejärjestelmälle.

Tällä hetkellä Itä- ja Pohjois-Suomen alue kärsii lentoliikennejärjestelmällisistä ja rakenteellisista ongelmista. Alue on jäänyt jälkeen sekä globaalista että samalla talousalueella olevien naapurimaiden lentoliikenteen kehityksestä. Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikennehankkeessa kehittämistyön lähtökohta on järjestelmällisten ja rakenteellisten ongelmien purkaminen sekä alueen ominaispiirteistä ja elinkeinoelämän tarpeista nousevat mahdollisuudet erityisesti alueen uusien kehitysnäkymien valossa. Pääpaino on lentoliikenteen kehittämisessä kysyntälähtöisesti ja koko matkaketjut huomioiden.

Kainuun liiton mielestä myös valtakunnallista lentoliikennestrategiaa tulee valmistella ottaen huomioon ensisijaisesti sen merkitys vientiteollisuudelle (2/3 tulee pääkaupunkiseudun ulkopuolelta) ja alueelliselle kehitykselle (mm. matkailu).



3.2. Kansainväliset liikenneyhteydet: Vartiuksen rajanylityspaikan kehitys

Suomen ja Venäjän tavoitteena on kehittää maiden rajan läheisyydessä olevia alueita yhteistyössä EU:n ja Venäjän välisen naapurisuusohjelman, Cross Border Cooperationin eli CBC-ohjelman puitteissa, jossa tarkoituksena on mm. parantaa maiden välisiä yhteyksiä. Vartiuksen rajanylityspaikan kapasiteetin kasvattaminen henkilöliikenteen osalta on CBC-ohjelmaan soveltuva kehittämishanke. Tavaraliikenteen osalta potentiaalin selvittäminen mm. konttiliikenteen ja elintarvikeliikenteen osalta on nyt ajankohtaisia.

Kainuun liiton mielestä Suomen tulee jatkaa aktiivisesti pohjoisen alueen yhteistyötä Barentsin euroarktisella liikennealueella. Tavoitteena tulee olla Barentsin alueen liikennereittien kehittäminen yhteiseen strategiseen näkemykseen perustuen naapurimaiden kanssa. Suomen tulee vaikuttaa ns. poikittaisten eli idän ja lännen välisten yhteyksien kehittämiseen.

3.3. Kuljetustuki

Alueellisen kuljetustuen voimassaoloa on jatkettu ja sitä on tarkoitus edelleen jatkaa vuoden 2017 loppuun saakka.

Kainuun liiton mielestä Suomessa tarvitaan jatkossakin logistiikkatukea, joka kohdennetaan Itä- ja Pohjois-Suomen syrjäisimpien alueiden vientiyritysten kuljetusten kilpailuhaitan kompensoimiseen. Tuki tulee olla samantasoinen kuin Ruotsin vastaavan tyyppisillä alueilla.

4. Tietoliikenne

4.1. Laajakaista kaikille -hanke

Hallitus esittää, että haja-asutusalueiden laajakaistahankkeita tuettaisiin jatkossa valtion varoin niissä kunnissa, joiden hankkeita on aiemmin voitu tukea EU:n maaseuturahastosta. EU:n maaseuturahaston tuki laajakaistahankkeille lakkaa uuden ohjelmakauden 2014 - 2020 alkaessa. Kuusi vuotta sitten aloitettu Laajakaista kaikille -hanke lupasi huippunopean laajakaistan koko maahan vuoden 2015 loppuun mennessä. Tavoite oli, että 100 megabitin yhteys on korkeintaan kahden kilometrin päässä yli 99 prosentista kaikista vakituisista asunnoista ja yritysten toimipaikoista.

Kainuun liiton mielestä laajakaistayhteyksien rakentamisen kattavuus tulee kiireellisesti varmistaa. Käynnistymässä olevan sote-uudistuksen



kustannussäästöjen saavuttamiseksi on keskeistä, että sote-integraatiota tukevat tietojärjestelmät ja verkkopohjaisten etäpalvelujen tasa-arvoinen saatavuus hoidetaan kuntoon samalla kun uudet organisaatiot käynnistävät toimintansa.

4.2. Palvelinkeskusten kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön ensimmäisen vihreän ICT:n toimintaohjelman keskiössä ovat energiatehokkuus, kestävä kehitys ja tutkimustiedon ajantasaisuus. Ohjelman ensimmäisessä vaiheessa keskitytään palvelinkeskusten (konesalien) ja tietoliikenneverkkojen energiakysymyksiin sekä audiovisuaalisten palvelujen kasvavaan käyttöön.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että Suomi toimii aktiivisesti konesali-investien (palvelinkeskusten) hankkimiseksi Suomeen. Kajaanissa sijaitseva Renforssin Ranta –yrityspuisto (entinen UPM:n paperitehdasalue) on erittäin potentiaalinen, energiatehokas ja vähähiilinen konesaliympäristö.

5. Kiteytettynä Kainuun kärkihankkeita ovat:

- ***vt 22-yhteysvälihanke (45 M€)***
- ***Kontiomäki –Iisalmi – Ylivieska rata (105 M€)***
- ***Kt 89 Vartiuksen tien leventäminen (2,5 M€)***
- ***Alemman asteinen tieverkko ja yksityistiet***
- ***Raakapuuterminaalit (Vuokatti, Suomussalmi)***
- ***Vt 5 (Mikkeli – Iisalmi)***
- ***Savonrata***
- ***Laajakaistarakoituksen lisääminen***
- ***Palvelinkeskusten kilpailukyvyn vahvistaminen***

KAINUUN LIITTO

Pentti Malinen
maakuntajohtaja



Liite/ Uutinen 22.03.2012 17.25

Hallitus sopi hallituskaudella 2012- 2015 aloitettavista liikennehankkeista

Valtioneuvoston viestintäyksikön lehdistötiedote 22.3.2012

Liite 1: Hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikennehankkeet

Liikenneinvestoinnit:

E18 Hamina-Vaalimaa (PPP-hanke, sopimusvaltuus) (240 M€)

E18 Vaalimaan rekkaliikenteen odotusalue 25 M€

Vt 3 Tampere-Vaasa (Laihian kohta) 20 M€

Vt 5 Mikkeli-Juva 20 M€

Vt 6 Taavetti-Lappeenranta 90 M€

Vt 8 Turku-Pori 100 M€

Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset 85 M€

Riihimäen kolmioraide 10 M€

Ylivieska–Iisalmi - Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (sähköistys) 90 M€

Rauman meriväylä 20 M€

Mt 101 Kehä I:n parantaminen 35 M€

Helsinki-Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisääminen 150 M€

E 18, Kehä III:n kehittäminen 110 M€

Bioenergia- ja raakapuukuljetusten turvaaminen (raakapuuterminaalit) 40 M€

Vt 22 Oulu-Kajaani 45 M€

Vt 4 Rovaniemen kohta 25 M€

MAL -hankekokonaisuudet 30 M€

Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen 90 M€

Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen 100 M€

Imatra-Luumäki kaksoisraide ja ratavälin parantaminen Imatralta Venäjän rajalle, suunnittelu 10 M€

Kaivosyhteyksien ja elinkeinopoliittisten tärkeiden hankkeiden kehittämisestä päätetään erikseen