



Kainuun liitto

Lausuntopyyntönne Kainuu-ohjelmasta ja ympäristöselostuksesta 13.10.2021 48/00.01.05.00/2020

Väyläviraston lausunto koskien Kainuu-ohjelmaa

Kainuun liitto on pyytänyt Väylävirastolta lausuntoa liittyen Kainuu-ohjelmaan, joka sisältää vuoteen 2040 vuoteen ulottuvan maakuntasuunnitelman ja 2021–2025 kattavan maakuntaohjelman. Ohjelmassa esitetään Kainuun nykytila sekä alueen kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet.

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat samanarvoisia ja sisältävät kaikki sitoutumisen vähähiilisyyden tavoitteeseen.

Saavutettavuus on yksi Kainuu 2040 -tavoitteista. Kainuu-ohjelmassa tuodaan monipuolisesti esille alueen sisäistä, ulkoista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Saavutettavuuden nähdään toteutuvan myös hyvien tietoliikenneyhteyksien avulla, kun tavoitellaan maakuntaan etätyön tekemisen vetovoimaisia olosuhteita. Saavutettavuutta käsitellään yhdessä liikenteen vihreän siirtymän rinnalla, mikä luo edellytyksiä ympäristöllisesti kestäväälle liikennejärjestelmälle ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.

Kestävyys näkyy laajasti Kainuu-ohjelmassa mm. ohjelman arvoissa ja tavoitteissa. Ympäristöystävällisten kulkutapojen rinnalla tavoitellaan samanaikaisesti lentoliikenteen matkustajamäärien voimakasta kasvua, mikä ei ole liikenteellisesti kestävää, mutta millä on alueen saavutettavuutta turvaava merkitys.

Liikenne 12 -tavoitteena on myös tehokkuus. Liikenne 12 -suunnitelman tehokkuustavoitetta koskevissa strategisissa linjauksissa korostuu liikenneverkon tehokkaimpien ja vaikuttavimpien toimenpiteiden toteuttaminen sekä korjausvelan kustannustehokas lyhentäminen. Väyläverkon pullonkauloja pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan kevyemmin ratkaisuin, esimerkiksi liikenteen hallinnan keinoin. Tehokkuutta liikennejärjestelmään tuodaan

15.11.2021

myös digitalisaation keinoin, joita Kainuu-ohjelmassa on tuotu esille. Muulta osin tehokkuuteen liittyvää tarkastelua ohjelmassa esitettyjen investointitarpeiden osalta voisi tarkentaa esimerkiksi päivitettäessä alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Kainuu-ohjelmassa on tunnistettu pohjoisen Suomen alueellisia erityispiirteitä samansuuntaisesti kuin Liikenne 12 -suunnitelmassa. Näitä ovat esimerkiksi lentoliikenteen suuri merkitys saavutettavuuden kannalta, kansainvälisten yhteyksien kehittäminen (maaliikenne-, satama- ja lentoliikenneyhteydet), alemman tieverkon kunto sekä vientiteollisuuden tarpeet, monipuolinen elinkeinojen kirjo ja pitkät etäisyydet, matkailun kehittäminen ja siihen liittyvät kausivaihtelut sekä harva asutus. Kainuu-ohjelmassa tehty kattava ja yksityiskohtainen tilannekuva luo hyvää tietopohjaa valtakunnalliseen tarkasteluun.

Matka-ajan tavoitteeksi henkilöjunilla Kajaanista Helsinkiin on esitetty alle 5 tuntia nykyisen 6 tunnin sijaan. Itärataselvityksessä on arvioitu matka-ajan lyhenevän Kuopioon max. 28 min, josta noin puolet tulee uudesta ratayhteydestä¹. Väyläviraston laatimassa esiselvityksessä Kouvola–Kuopio välin matka-ajan on arvioitu lyhenevän tavanomaisilla junilla 8 min 62 M€:n toimenpidekokonaisuudella². Liittojen omassa 2021 valmistuneessa selvityksessä 562 M€:n toimenpiteillä (+peruskorjaus) matka-ajan Kouvola–Kajaaniin on arvioitu lyhenevän 19 min³. Eli yli tunnin lyhenemää ei ole missään selvityksessä osoitettu ja selvitysten perusteella isompien aikasäästöjen saaminen kallista.

Savon radan toimenpiteistä (matka-aikojen lyhentäminen + välityskyvyn turvaaminen) laaditaan ohjelmoitu tarveselvitys ja hankearviointi vuonna 2022.

Oulu–Kajaanin nopeudennostosta ei ole suunnitelmia. Oulu–Kontiomäki -yhteyttä kehitetään liikennepaikkoja parantamalla, lisäksi Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka sisältyy investointiohjelmaan.

Murtomäki–Otanmäki ja Vuokatti–Lahnaslampi peruskorjauksia toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella rahoituksen mahdollistamissa määrin ja laajuudessa.

Ylivieska–Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Vartius liikennepaikat jääneet Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolelle (paitsi parantamisen puolelle nostettu yksi liikennepaikka Iisalmen pohjoispuolelle). Investointiohjelmassa sanotaan: Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-rataosalla esillä on ollut liikennepaikkojen kehittäminen tavaraliikenteen toiminnallisuuden parantamiseksi. Hankkeen kustannusarvio on 69,4 M€ (MAKU 120, 2015=100). Yhteyden kehittäminen on vaihtoehtona Oulu–Kontiomäki -yhteyden kehittämiseksi (Oulun eteläinen kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka). Reittivaihtoehtoista on tehty yhteinen hankearviointi, jonka tuloksena on suositeltu Oulun kautta kulkevan transitoreitin kehittämistä valmiiksi. Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-välin toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde

¹ https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-16_ita-suomen_junayhteydet_tiivistelma_web.pdf

² https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2018_rataosuuden_kouvola-kuopio_web.pdf

³ <https://kainuunliitto.fi/selvitys-savon-radon-nopeuttamisesta/>

15.11.2021

on noin 0,5. Lisäksi toimenpiteitä tulee edelleen arvioida. Yhteydellä Kontiomäeltä Iisalmeen on myös jo nykytavaraliikenteellekin haastavia nousuja, joissa on tapahtunut mäkiin jäämisiä. Itäisessä yhdysliikenteessä kuormassa kulkevat junat joutuisivat nousemaan juuri näitä mäkiä, joten niiden kulku jatkossakin Oulun kautta on perusteltua tästäkin näkökulmasta. Koko Vartius–Kontiomäki–Oulu/Iisalmi–Ylivieska -ratajärjestelmän tehokkuutta voidaan tarvittaessa nostaa Ylivieska–Iisalmi -sähköistyksen ja Iisalmen kolmioraitteen valmistuttua ajamalla joitakin tyhjiä paluujunia Iisalmen kautta, mutta ajamalla kuormajunat aina Oulun kautta. Näin ei pitkiä kohtausraiteita Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-reitille heti tarvita. Liikenteen sujuvuus edellyttäisi kuitenkin yhden kohtauspaikan pian Iisalmen kolmioraitteen pohjoispuolelle Kontiomäen suuntaan.

Nykyisenkin rataverkon ylläpito on haasteellista ja pitkät uudet ratayhteydet vaatisivat merkittävää rahoitusta, johon ei ole mahdollisuuksia. Rahoitusta on tärkeintä ohjata ennen kaikkea nykyisen käytössä olevan rataverkon korjausvelan vähentämiseen ja palvelutason nostoon. Uudet ratayhteydet pitäisi olla myös selkeästi vaikutuksiltaan perusteltuja.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Asian on esitellyt liikennejärjestelmäasiantuntija Inna Berg ja ratkaisut osastonjohtaja Anna Saarlo.

Jakelu
Tiedoksi

Kainuun liitto
Väylävirasto, kirjaamo
Ojanen, Tapio
Saarlo, Anna



ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Inna Berg
Allekirjoitusaika	12.11.2021 11:38
Allekirjoittaja	Anna Saarlo
Allekirjoitusaika	12.11.2021 11:46

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Väyläviraston lausunto_Kainuu ohjelma.pdf
-----------	---