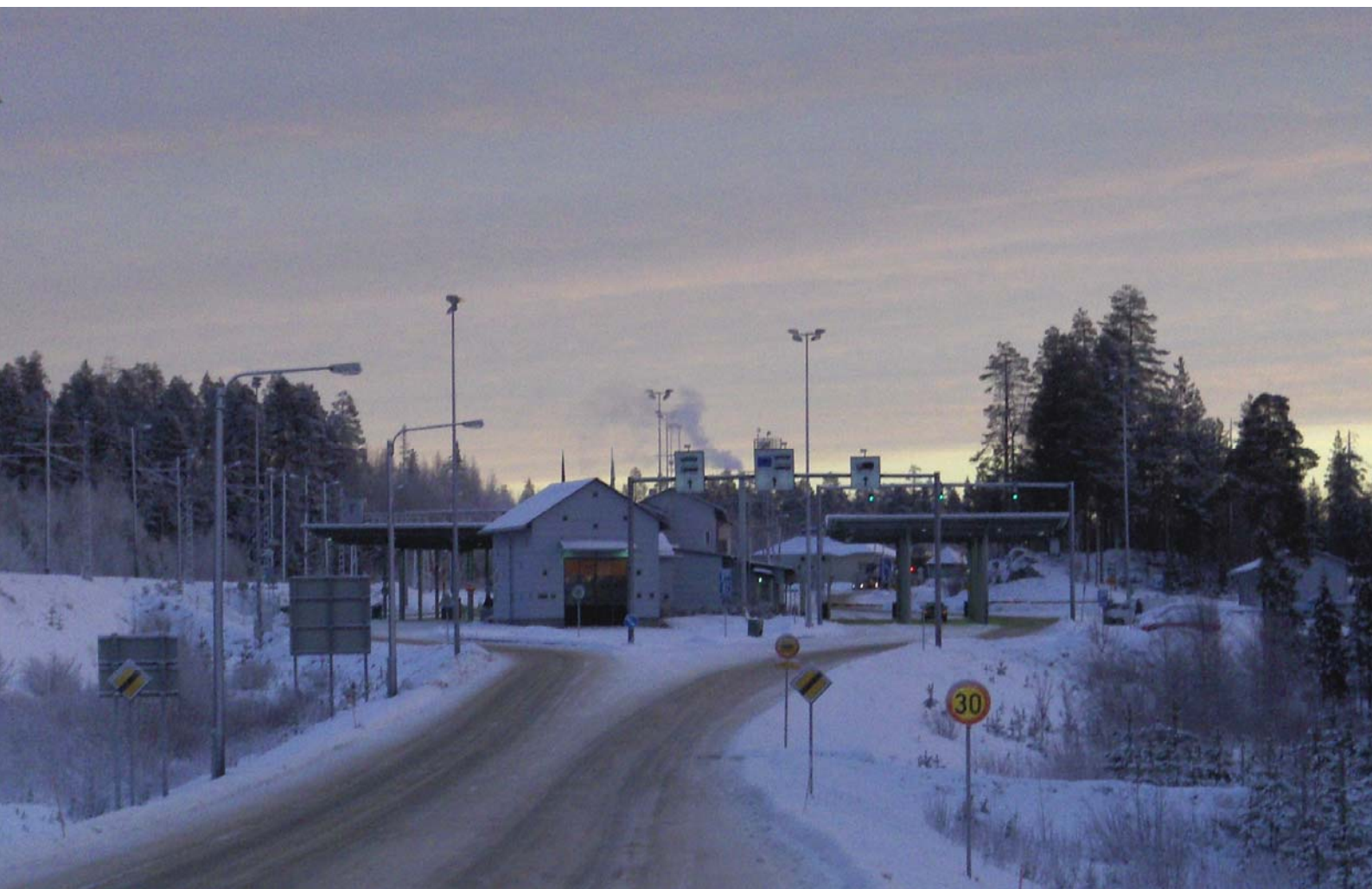


VARTIUKSEN KANSAINVÄLISEN RAJA-ASEMAN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 2008



Kajaani, tammikuu 2008

SISÄLTÖ

Alkusanat	4
1 Yleistä	5
2 Raja-aseman liikennejärjestelyt ja liikenne	6
2.1 Henkilöliikenne.....	7
2.2 Tavarakuljetukset.....	9
3 Liikenneverkko ja terminaalit.....	12
3.1 Tieverkko	12
3.2 Rataverkko.....	13
3.3 Terminaalit.....	14
4 Vartius osana kansainvälisiä kuljetuskäytäviä	15
5 Tulevaisuuden näkymät ja potentiaalit	18
5.1 Talous.....	18
5.2 Henkilöliikenne.....	18
5.3 Tavarakuljetukset.....	19
6 Vartiuksen rajaliikenteen kehittämistarpeet.....	22
7 Kehitystyön koordinointi.....	25
8 Kehittämisohjelma.....	26
8.1 Vuodet 2008-2015	28
8.2 Vuoden 2015 jälkeen.....	33

Alkusanat

Vartiuksen rajanylityspaikka on osa Pohjois-Suomen ja koko Barentsin alueen elinkeinoelämän sekä kansainvälisen kanssakäymisen kannalta elintärkeää liikenneverkkoa ja kuljetusyhteyksiä. Rajanylityspaikan liikenteen kehittämisessä on suuria potentiaaleja, joiden toteutuminen avaisi koko Pohjois-Suomelle suuria taloudellisia mahdollisuuksia uusien logististen palvelujen tarjonnassa ja samalla Pohjois-Suomen elinkeinoelämän logistista asema ja kilpailukyky paranisivat. Rajanylityspaikan ja rajanylityspakalle johtavien yhteyksien kehittäminen ovatkin ensiarvoisen tärkeä osa Kainuun maakunnan ja koko Pohjois-Suomen kansainvälisen aseman parantamista ja hyödyntämistä.

Vartiuksen kehittämisen kannalta tärkeimmät kehittämistarpeet ja toimenpiteet on esitetty perusteluineen tässä kehittämissuunnitelmassa. Kehittämissuunnitelma laatimien käynnistettiin marraskuussa 2007 ja suunnitelma valmistui tammikuussa 2008 osana Barents Link Forum -hanketta. Suunnitelmassa esitetyt kehittämistarpeet ja toimenpiteet on kerätty aikaisemmista rajaliikennettä koskevista selvityksistä, tutkimuksista ja suunnitelmista. Lisäksi suunnitteluprosessin aikana suoritettiin 20 sidosryhmähaastattelua, joilla lähestyttiin Pohjois-Suomen elinkeinoelämän, väyläviranomaisten ja rajaviranomaisten edustajia (liite 1).

Työtä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Paavo Keränen, Barents Link Forum (puheenjohtaja)

Arja Tuurala, Barents Link Forum

Hannu Heikkinen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä

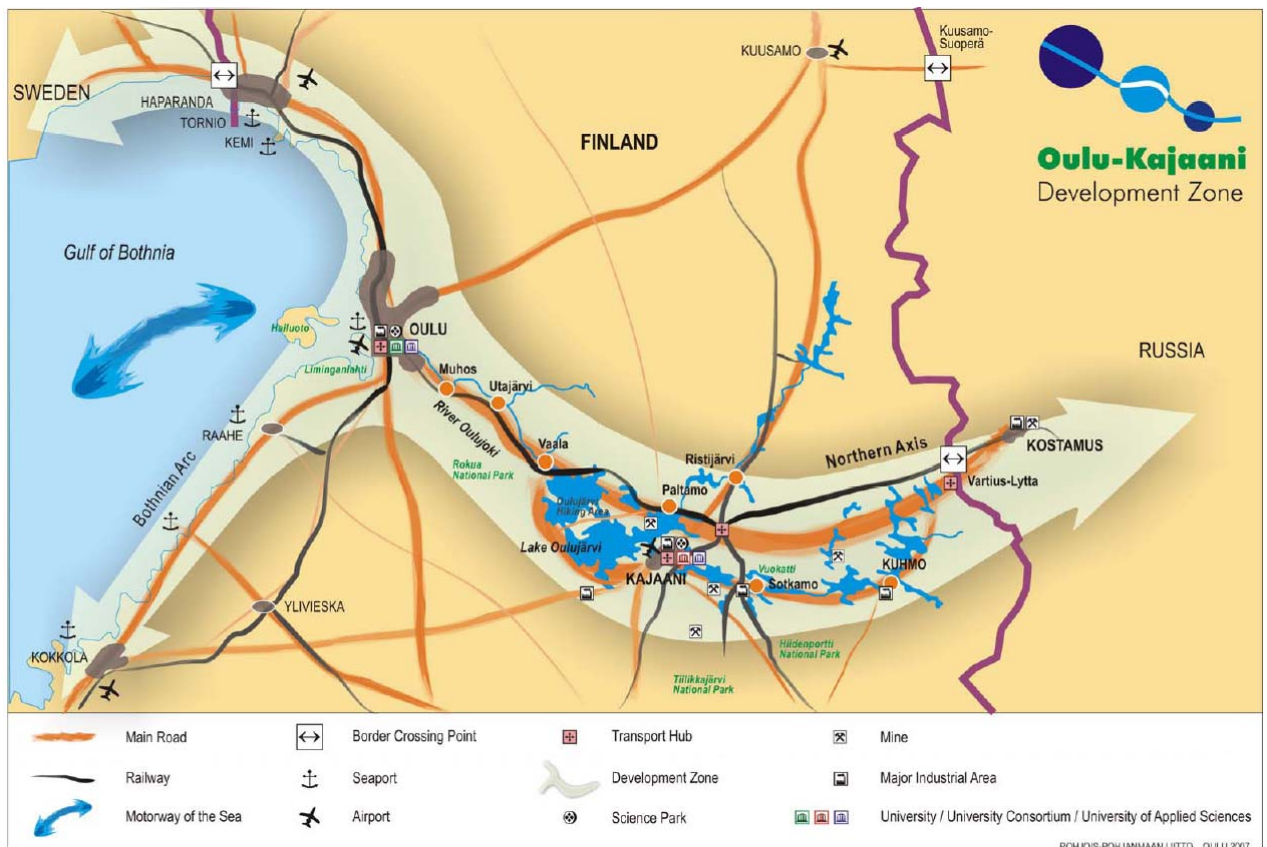
Martti Juntunen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä

Hannu Huotari, Kuhmon kaupunki

Konsulttina ja työryhmän sihteerinä toimi Insinööritoimisto Liidea Oy, jossa suunnittelutyöstä ovat vastanneet Tuomo Pöyskö ja Jouko Kunnas. Lisäksi suunnittelutyöhön osallistui Heikki Haataja Via Vartius Oy:stä. Tämän raportin valmistamiseen on saatu tukea EU:n Euregio Karelän Naapuruusohjelmasta.

1 Yleistä

Vartius on merkittävin Suomen ja Venäjän välisen maantie- ja rautatieliikenteen rajanylityspaikka pohjoisessa Suomessa ja samalla yksi merkittävimmistä alueen logistisista solmukohtista (kuva 1). Kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen Vartius sai toukokuussa 1992 ja raja-asema on nykyisin yksi yhdeksästä kansainvälisestä rajanylityspaikasta Suomen ja Venäjän välisellä maarajalla. Venäjällä Vartiuksen kautta kulkevan maantieliikenteen vasta-raja-asema on Lyttä ja rautatieliikenteen osalta Kivijärvi.



Kuva 1. Vartius on yksi merkittävimmistä kansainvälisen liikenteen ja logistiikan solmukohtista Pohjois-Suomessa (Lähde: Oulu-Kajaani kehittämissuunnitelma 2004-2007, OuKa).

Rajanylityspaikka sijaitsee Kainuussa Kuhmon pohjoisosassa noin 140 kilometriä itään Kajaanista ja on avoinna joka päivä kello 07.00–21.00. Kaikki rajanylitysliikenne on mahdollista rajanylityspaikan aukioloaikoina. Vartiuksen rajaliikennekeskus valmistui joulukuussa 2007. Rajaliikennekeskus tarjoaa tavaraliikenteelle toimivat ja nykyaikaiset palvelutilat.

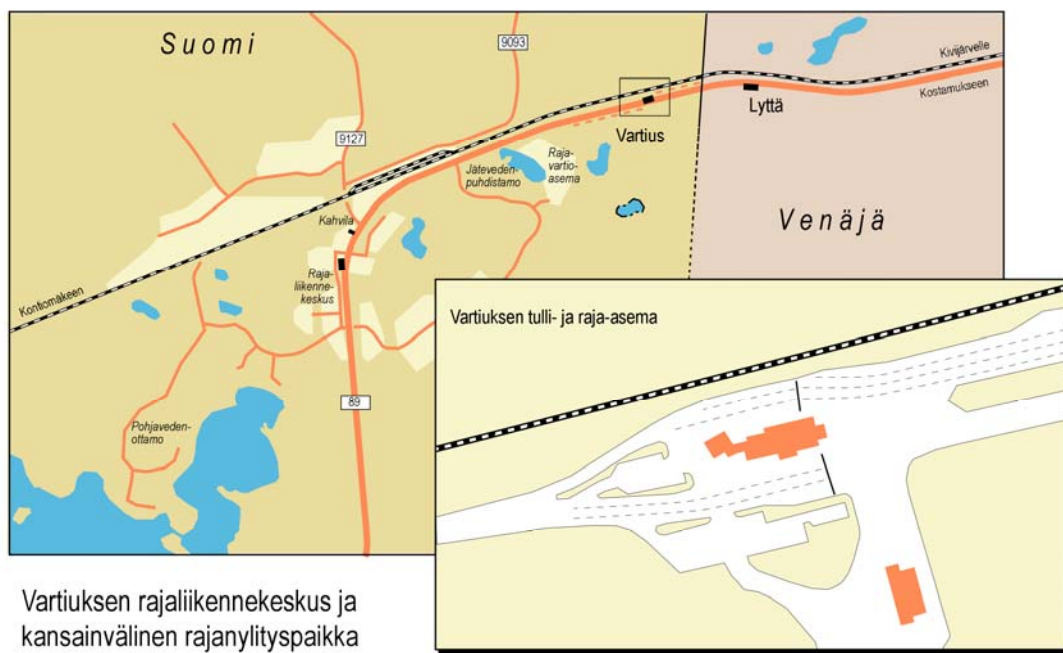
Rajanylityspaikka on vilkkaain Pohjois-Suomen itäliikenteen rajanylityspaikoista niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin. Koko Suomen tasolla Vartius on itäliikenteessä viidenneksi vilkkaain maantieliikenteen ja neljänneksi vilkkaain rautatieliikenteen rajanylityspaikka. Transitoliikenteessä Vartius on tonnimääriltään koko maan toiseksi vilkkaain rajanylityspaikka. Rajan takana sijaitseva Kostamus on Kainuun tärkeä yhteistyöalue.

2 Raja-aseman liikennejärjestelyt ja liikenne

Vartiuksen tulli- ja raja-aseman ensimmäinen vaihe on valmistunut vuonna 1995 (kuva 2). Raja-asemalla on passintarkastus- ja tullaustoimintaan varattujen tilojen lisäksi toimistotiloja rajavartiostolle ja tullille, ajoneuvojen tarkastushalli sekä varastointitilaa. Raja-aseman liikennejärjestelyt koostuvat kolmesta kaistasta (EU, ei-EU, kuoma-autot) Venäjältä saapuvalle ja Venäjälle lähtevälle liikenteelle sekä henkilökunnan ja raja-asemalla asiakkaiden pysäköinti-alueista (kuva 3).



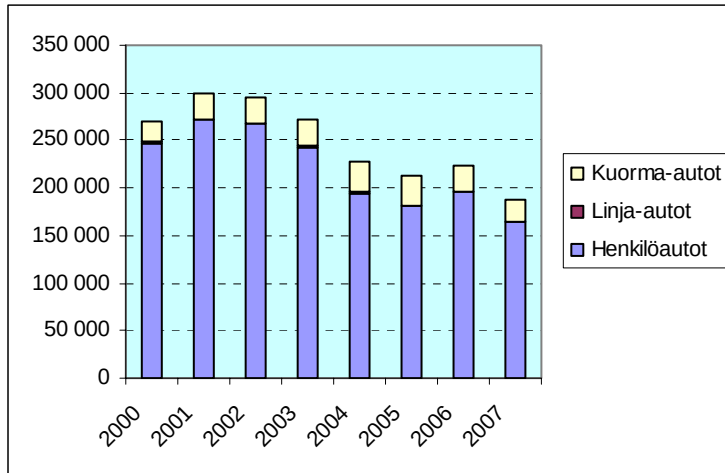
Kuva 2. Vartiuksen tulli- ja raja-asema on valmistunut vuonna 1995.



Vartiuksen rajaliikennekeskus ja kansainvälinen rajanylityspaikka

Kuva 3. Vartiuksen raja-aseman liikennejärjestelyt.

Rajanylityspaikan liikennemäärä oli vuonna 2007 noin 186 972 ajoneuvoa, joista 164 583 oli henkilöautoja, 723 linja-autoja ja noin 22 000 kuorma-autoja. Rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on 2000-luvulla vaihdellut 186 000:n ja 299 000:n välillä ollen kokonaisuudessaan lievästi laskusuunnassa (kuva 4). Lisäksi rajanylityspaikan kautta kulkee keskimäärin 2-3 juna-paria vuorokaudessa.

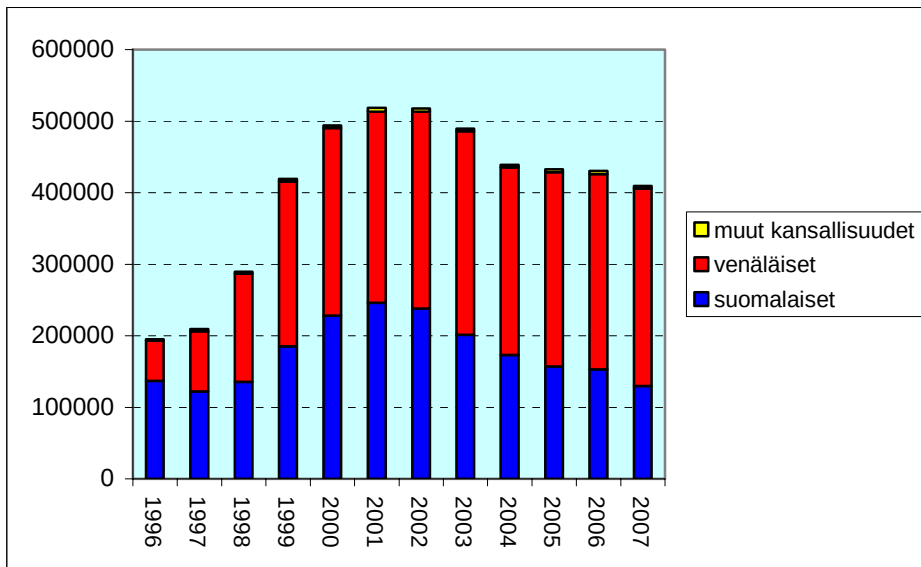


Kuva 4. Vartiuksen ajoneuvoliikenne vuosina 2000–2007 (Lähde: Tullihallituksen tilastot).

2.1 Henkilöliikenne

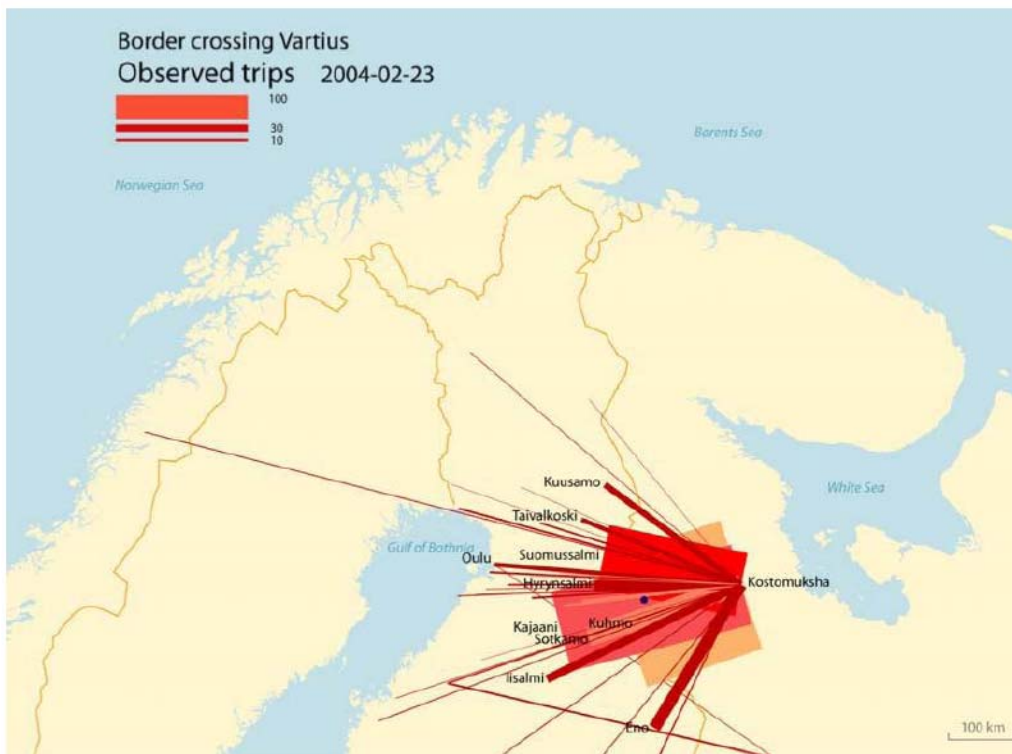
Nykyisin Vartiuksen rajanylityspaikan kautta kulkee vuosittain noin 410 000 matkustajaa (ks. kuva 5). Vuoteen 2007 mennessä matkustajamäärät ovat laskeneet noin 100 000 matkustajaa vuosituhatteen vaihteen määristä. Suomalaisten matkustus Vartiuksen kautta on vähentynyt viimeisten vuosien aikana yli 50 prosenttia samalla kun venäläisten määrä on pysynyt lähes ennallaan. Vuonna 2007 matkustajista olikin venäläisiä jo noin 67 prosenttia ja suomalaisten osuus oli pudonnut noin 32 prosenttiin. Muiden kansallisuuksien osuus on pysynyt noin 1 prosentissa. Vartiuksen rajanylityspaikan laskennallinen välityskyky on nykyisellä liikenteen rakenteella noin 600 000 matkustajaan vuodessa. Liikenteen välityskyky riittää siis hyvin nykyiselle liikenteelle. Ruuhka-ajoina (mm. venäläisten lomakaudet) välityskyky on kuitenkin ajoittain puutteellinen. Osa Vartiuksen henkilöliikenteestä käyttää linja-autoja. Raja-aseman kautta kulkee turistibussien lisäksi myös linja-autoliikenteen reitti. Kuhmo–Vartius–Kostamus väliä liikennöidään molempiin suuntiin säännöllisesti kahtena päivänä viikossa.

Henkilöliikenteen kehittymiseen vaikuttavat suuresti rajanylitykseen liittyvät säädökset ja näissä tapahtuvat muutokset sekä rajanylitysten sujuvuus. Suomalaisten matkustamista ovat vähentäneet todennäköisesti Venäjällä vaadittavat liikennevakuutukset ja autositoumusmaksut (maksu poistui 2007). Venäläisen keskiluokan vaurastuminen lisäsi 2000-luvun taitteessa venäläisten matkustamista Suomeen. Tämä jälkeen venäläisten matkustus on vakiintunut noin 270 000 matkustajaan vuodessa.



Kuva 5. Vartiuksen henkilöliikenne kansalaisuuksittain vuosina 1996-2007 (Lähde: Kainuun rajavartiosto).

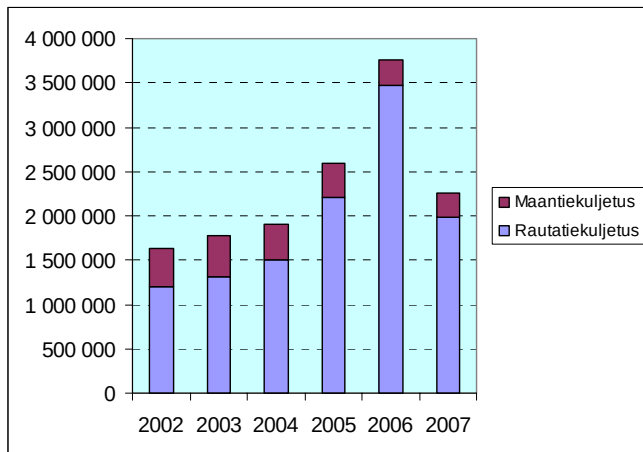
Suomalaiset ja Venäläiset matkustavat rajan läheisyydestä rajan toiselle puolelle lyhytkestoisille ostosmatkoille (kuva 6). Suuri osa Vartiuksen henkilöliikenteestä onkin suhteellisen lyhytmatkaista ostos- ja asiointimatkailua. Suomalaiset hakevat Venäjältä edullisia tuotteita kuten polttoainetta, kun taas venäläiset hakevat Suomesta laadukkaampia tuotteita ja palveluja. Viimevuosina venäläiset ovat matkustaneet Suomeen entistä enemmän viettämään vapaa-aikaa ja harrastamaan. Valtaosa Vartiuksen kautta tehdyistä matkoista alkaa tai päättyy Kostamukseen.



Kuva 6. Vartiuksen henkilöliikenteen suuntautuminen liikennetutkimuksessa 23.2.2004 (Lähde: STBR I, Passenger and Freight Flows in the Barents Region 2005).

2.2 Tavarakuljetukset

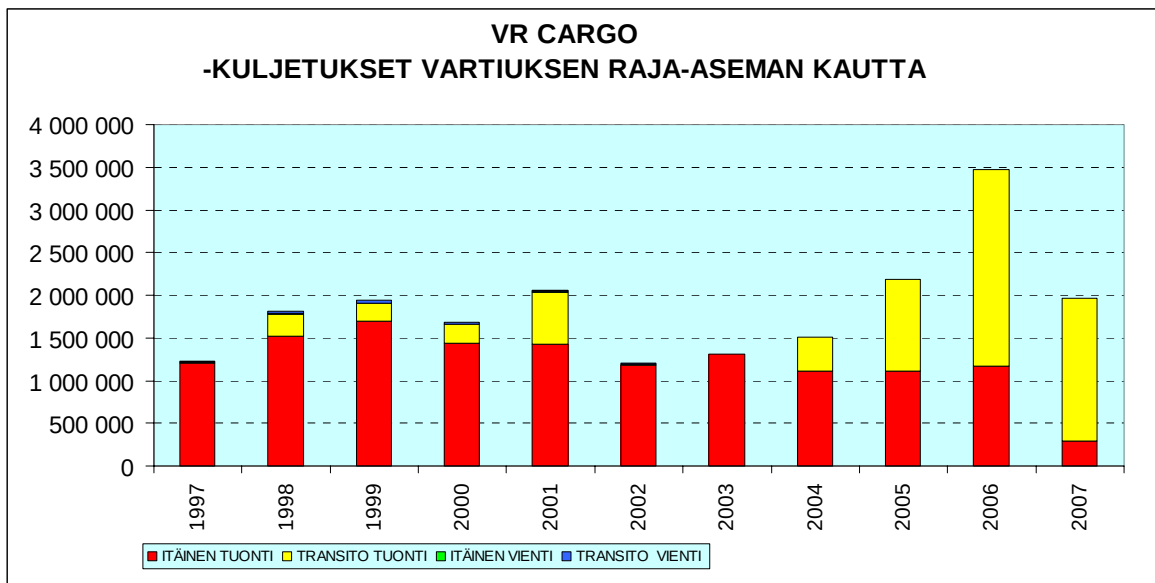
Vartiuksen kautta kuljetetaan tavaraliikennettä sekä tie- että rataverkon kautta. Vuonna 2007 kuljetukset olivat yhteensä noin 2,3 miljoonaa tonnia (kuva 7). Tonnimääräisesti mitattuna tavaraliikenne painottuu vahvasti rautaliikenteeseen, jota kuljetuksista oli noin 2,0 miljoonaa tonnia. Valtaosa kuljetuksista on Venäjältä Suomeen tulevan rautapelletin transitokuljetuksia. Pellettien lisäksi toinen merkittävä tavaravirta ovat Venäjältä Suomeen tuotavat puutavarakuljetukset. Vartiuksen kautta viedään Venäjälle vain pieniä määriä tavaraa verrattuna tuontiin. Vuonna 2007 vienti oli noin 12 500 tonnia, jossa on kasvua edellisvuoteen noin neljännes. Viimevuosina kuljetukset ovat painottuneet vahvasti transitotuontiin Venäjältä Suomeen ja edelleen pääosin Kokkolan sataman kautta eri puolille maailmaa.



Kuva 7. Tavarakuljetukset maanteitse ja rautateitse vuosina 2002–2007 (Lähde: VR Cargo ja Vartiuksen tulli).

Rautatiekuljetukset

Kostamuksen pellettikuljetukset (rautamalmi) ovat viimevuosina muodostaneet valtaosan Vartiuksen rautatiekuljetuksista. Toinen tärkeä kuljetusvirta rautatieliikenteessä on ollut raakapuu- ja puukuljetukset, joiden määrä on kuitenkin laskenut vähäiseksi viimevuosien aikana. Kostamuksen pellettiä on kuljetettu Vartiuksen kautta transitona Kokkolan sataman kautta maailmalle 1,1–2,3 miljoonaa tonnia vuodessa kolmen viimeisimmän vuoden aikana. Pellettiä tuotiin Kostamuksesta myös Rautaruukki Oyj:n Raahen tehtaan raaka-aineeksi yli miljoona tonnia vuodessa aina vuoden 2007 alkupuolelle saakka, jolloin Rautaruukki lopetti Kostamuksen pelletin käytön. Tämä vähensi merkittävästi Vartiuksen kuljetuksia. Kun samalla myös transitokuljetusten määrä jäi noin 0,6 miljoonaa tonnia edellisestä vuodesta pienemmäksi, oli rautatiekuljetusten kokonaismäärä vuonna 2007 lähes 1,5 miljoonaa tonnia vuotta 2006 pienempi. Transitokuljetusten osuus nousi vuoden 2007 aikana yli 85 prosenttiin kaikista rautatiekuljetuksista, kun vielä vuonna 2003 transiton osuus kuljetuksista oli alle prosentin (kuva 8).



Kuva 8. Vartiuksen rautatiekuljetukset vuosina 1997-2007 (Lähde: VR Cargo).

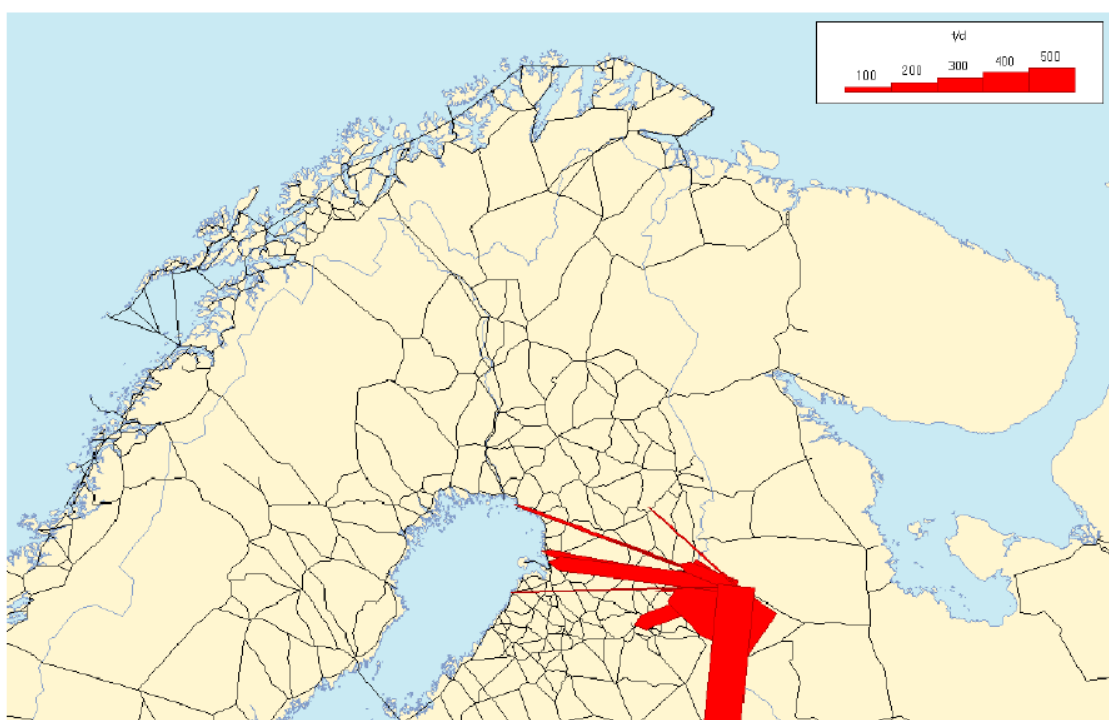
Puutavaratuonti rautateitse on vähentynyt, kun radan sähköistyksen yhteydessä Vartiuksesta hävisi mahdollisuus siirtokuormaukseen eli puutavaran suoralle lastaukselle venäläisistä vauunuista suomalaisiin vaunuihin. Aikaisemmin Venäjältä on tuotu Vartiuksen kautta myös mm. metalleja ja lannoitteita, mutta näiden kuljetusten määrät ovat jääneet viime vuosina vähäisiksi. Vartiuksen kautta on ollut aikaisemmin myös transitovientiä (teollisuuden raaka-ainekuljetuksia) Luoteis-Venäjälle, mutta nämä kuljetukset ovat loppuneet 2000-luvun taitteessa.

Kaikki Vartiuksen kautta kulkevat rautatiekuljetukset ovat konventionaalisia kuljetuksia. Suomen ja Venäjän välisestä raideliikenteestä on sovittu maiden välisessä rautatieyhdistyksen sopimuksessa, josta neuvottelevat maiden rautatieyhtiöt. Nykyinen sopimus ei mahdollista konttikuljetuksia Vartiuksen rajanylityspaikan kautta. Sopimuksen muutoksen lisäksi konttikuljetusten aloittaminen edellyttäisi myös Kivijärven aseman kehittämistä. Suomessa kuljetusten aloittamiselle ei ole esteitä.

Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset painottuvat vahvasti raakapuun tuontiin Venäjältä Suomeen. Valtaosa (noin 90 %) raskaan liikenteen ajoneuvoista ajaakin tyhjinä Venäjälle ja tulee sieltä raakapuulastissa takaisin. Vartiuksen kautta tuodaan Suomeen lisäksi jonkin verran sahatavaraa ja paperia sekä muita kappaletavarakuljetuksia (mm. elektroniikka, johdinsarjat) ja viedään Venäjälle päivittäistavaroita. Viimeaikoina raakapuun tuontimäärät ovat laskeneet mm. Venäjän uusien raakapuunvientitullien vuoksi. Muiden maantiekuljetusten määrä on ollut kuitenkin lievästi kasvusuuntainen. Tähän ovat vaikuttaneet mm. Kostamukseen syntynyt uusi teollinen toiminta (mm. Swedwoodin saha sekä PKC Group Oyj:n johdinsarja ja elektroniikkatehdas) ja venäläisen liike-elämän lisääntynyt kiinnostus Perämeren satamia kohtaan.

Maantieverkolla puutavarakuljetukset suuntautuvat Venäjältä rajan lähialueilta Vartiuksen rajan välittömään läheisyyteen tai metsäteollisuuden tuotantolaitoksiin Kuhmoon, Kajaaniin ja Perämerenkaarelle (kuva 6). Muutkin maantiekuljetukset suuntautuvat Suomessa pääasiassa Kajaaniin tai Perämerenkaaren keskuksiin ja Venäjällä Kostamukseen sekä rajan lähialueille.



Kuva 9. Vartiuksen tavaraliikenteen suuntautuminen liikennetutkimuksessa 2004 (Lähde: STBR I, Passenger and Freight Flows in the Barents Region 2005).

Kantatie 89 on kunnoltaan hyvä ja tien liikenteellinen kapasiteetti on nykyiselle liikennemäärälle riittävä. Tie on kuitenkin tavoitevevyyteen nähden liian kapea raja-aseman aluetta lukuun ottamatta. Lisäksi ongelmia on jonkin verran tien pysty- ja vaakageometriassa, mutta merkittäviä rakenteelliseen kuntoon liittyviä ongelmia tiellä ei esiinny. Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet on nähty erittäin tarpeellisina tien kehittämisessä. Ympäristöministeriössä vahvistettavana olevassa Kainuun maakuntakaavassa on seututielle 912 esitetty tieluokan muutosta ja tien kehittämistä kantatietasoiseksi. Lyhyellä aikavälillä on tarpeita etenkin Tönö-lansalmen sillan korjaamiselle. Venäjällä tie A134 on päällystetty ja suhteellisen hyväkuntoinen osuuksilla Lyttä–Kostamus–Lietmajärvi–Rukajärvi, mutta Rukajärvi–Kotshkoma -tieosalla on parannustarpeita. Tietä kehitetään Venäjällä hyväksytyn strategian (2025) mukaan federaaliseksi tieksi (liite 2). Lisäksi tien jatkona Pietari-Murmansk tien itäpuolella tulee olemaan suora tieyhteys Arkangeliin.

Vartiukseen johtavia tieyhteyksiä on parannettu vaiheittain ja parannustyö jatkuu suunnitelmien mukaan myös tulevana vuosina. Tieyhteyksien kehittämiseen on saatu myös Interreg -osarahoitusta. Vuosina 2005–2006 kantatien 89 siltoja on kunnostettu ja levennetty. Tien parantamista on tarkoitus jatkaa lähivuosina päällystystöiden yhteydessä. Maantie 9127 (Ukonlampi–Vartius) on perusparannettu ja päällystetty, mikä on parantanut Vartiuksen rajanylityspaikan kautta kulkevan liikenteen yhteyksiä pohjoisen suuntaan etenkin kelirikkoaikoina. Venäjällä rakennustöitä tehdään tieosalla Lietmajärvi–Kotshkoma vuonna 2008.

3.2 Rataverkko

Rataverkolla Vartiuksen kautta kulkeva ratayhteys yhdistää Perämerenkaaren alueen Kainuuseen sekä Venäjään. Vartius–Kontiomäki–Oulu -rata liittyy toisiinsa myös Suomen eteläpohjoissuunnassa halkaisevat itäisen ja läntisen pääradan. Vartius–Kontiomäki -rata on osa yleiseurooppalaista TEN-T -verkkoa. Lisäksi Vartiuksen rata kuuluu ehdotettuun raskaan tavaraliikenteen runkorataverkoon. Vartiuksesta itään rataverkko jatkuu Venäjän puolella Kivijärvelle ja edelleen 35 kilometrin päässä sijaitsevaan noin 32 000 asukkaan Kostamukseen. Kivijärven aseman on noin kolmen kilometrin päässä rajalta. Kostamuksesta rata jatkuu edelleen Lietmajärvelle, jossa rata haarautuu etelään Petroskoihin ja itään Kotshkomaan johtaviin ratoihin. Noin 600 kilometriä matkaa Vartiuksesta Luoteis-Venäjälle lyhentävän Lietmajärvi–Kotshkoma -oikoradan rakennustyöt aloitettiin vuonna 1992. Rata avattiin 2000-luvun puolivälissä Kostamuksen pellettikuljetuksille. Rataa ei kuitenkaan ole avattu kansainvälisille kuljetuksille.

Raja-asemalle ja edelleen Venäjälle johtava Kontiomäki–Vartius -rata on sähköistetty 95 kilometrin pituinen yksiraiteinen (C1-luokan) tavaraliikenteen rata. Radan päällysrakenteena on käytetty betonipölkkyjä ja 54E1-tyypin kiskotusta. Rataosuuden suurin sallittu ajonopeus on 80 km/h ja radalla on 19 tasoristeystä, joilla yhdelläkään ei ole varoituslaitteita. Suurin sallittu akselipaino radalla on 22,5 tonnia. Venäläisen standardin mukaisille vaunuille on kuitenkin myönnetty lupa liikennöidä rataosuudella 24,5 tonnin akselipainolla 60 km/h maksiminopeudella. Rataosuuden liikennepaikat ovat Kontiomäki, Arola, Ypykkävaara ja Vartius. Liikennepaikkojen yhteydessä on terminaaleja puutavaralle.

Vartiuksen radalla on ainoastaan tavaraliikennettä. Tavarakuljetukset rataosuuden kautta vuonna 2006 olivat noin 3,6 miljoonaa tonnia. Kuljetukset koostuivat pääasiassa Vartiuksen kautta tulevasta Kostamuksen pelletin ja raakapuun kuljetuksista. Säännöllistä henkilöliikennettä on rataverkolla Oulu–Kontiomäki–Kajaani -rataosilla. Vartiuksen kautta on kulkenut erityisten tapahtumien yhteydessä Venäjältä Suomeen muutama henkilöliikenteen tilausjuna. Vartius–Kontiomäki -radan kapasiteetti (5 junaparia/vrk) riittää nykyiselle liikenteelle. Koko Vartius–Kontiomäki–Oulu -rataa tarkastellessa ongelmaksi nousee erittäin pitkistä liikennepaikkaväleistä ja asemavälisuojustuksesta johtuva heikko välityskyky. Radalla junille mitoit-

tavaksi liikennepaikkaväliksi tulee 88 kilometriä, mikä tarkoittaa junalle yli 80 minuutin va-rausaikaa kyseisellä osuudella. Tämä vaikeuttaa rajaliikenteen aikataulutusta ja aiheuttaa viivästyksiä myös henkilöliikenteelle Oulu–Kontiomäki–Kajaani -välillä.

Venäjällä Vartiukseen johtavaa ratayhteyttä ei ole sähköistetty ja suurin sallittu akselipaino junilla on 22,5 tonnia. Murmansk–Pietari pääradalla on kuitenkin sallittu 25 tonnin akselipai-not. Venäläisten näkemysten mukaan Kotshkoma–Lietmajärvi–Kostamus–Vartius -radan ja edelleen Vartiuksesta Perämeren satamiin johtavien ratayhteyksien alaiset akselipainorajat ovat merkittävä kuljetusreitin kilpailukykyä heikentävä tekijä. Nykyisin Vartius–Kostamus -radalla liikennöi ainoastaan tavarajunia. Kostamukseen liikennöivät henkilöjunat kulkevat Lietmajärveltä etelään Petroskoihin haarautuvaa rataa. Vartiukseen rajanylityspaikalle johta-van radan kehittäminen sisältyy Venäjän rautateiden kehitysstrategiaan 2030 (liite 3). Rata on ainoa Imatran pohjoispuolella Suomen rajan ylittävä rataosuus joka sisältyy strategiaan.

Kontiomäki–Vartius -rataosan päällysrakenteet uusitaan Ratahallintokeskuksen toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan vuosina 2009–2010. Koska rataverkon liikennemäärät ovat ol-leet viime vuosina korkeita ja liikennemäärien on arvioitu edelleen kasvavan, on rataosuuden välityskapasiteettia tarvetta lisätä lähivuosina. Lisäksi ratayhteyden kehittämissä on tärkeää rataverkon akselipainon nostaminen 25 tonniin, mikä mahdollistaisi entistä kustannustehok-kaammat kuljetukset (10 %:n kustannussäästö) ja parantaisi Vartiuksen kilpailukykyä tavaraliikenteen reittinä. Suurin yksittäinen viime vuosien toteutettu kehittämistoimenpide Kontiomä-ki–Vartius -radalla on ollut radan sähköistäminen, joka valmistui joulukuussa 2006. Venäjällä Lietmajärvi–Kotshkoma -rataa ei ole sähköistetty ja sen käyttöönotto vaatisi investointeja myös turvalaitteisiin.

3.3 Terminaalit

Vartiuksen kansainvälisen raja-aseman alueelle kantatien 89 varteen valmistui joulukuussa 2007 tieliikenteen tavarakuljetusten käyttöön rajaliikennekeskus. Rajaliikennekeskus koostuu vuokrattaviksi tarkoitetuista, liikenne- ja paikoitustiloista; läpi ajettavasta kylmästä varastohal-lista (pinta-ala > 1000 m², tilan vapaa korkeus > 6 m), joka on tarpeen mukaan jaettavissa kevein seinärakentein useaan osaan sekä lämpimästä, kerrosalaltaan noin 400 m² suurui-sesta toimisto- ja varastorakennuksesta, josta lämpimän varastotilan (voidaan jakaa erillisiin osiin kevein väliseinin) osuus on noin 280 m². Tilat mahdollistavat monipuolisten logistiikka-palvelujen tarjonnan.

Raideliikenteen varastointitarpeita palvelevat rataverkon liikennepaikkojen (asemat) puutavaravarastot. Lisäksi kumipyöräliikenteen käyttämiä puutavaran varastoalueita on mm. Vartiuksen rajanylityspaikan läheisyydessä. Var-tiuksen asemalla (kuva 11) on valmiudet palvella myös henkilöliikenteen tarpeita.

Vartiukseen on suunniteltu raideliikenteen puutavarater-minaalia, jossa olisi kuormaukseen erilaisia mahdolli-suuksia. Terminaalissa olisi mahdollisuus mm. siirto-kuormaukseen rautatiekuljetuksia vaunusta vaunuun. Terminaalin yhteyteen on suunniteltu tiloja myös kontti-terminaalille (hallitila), vapaavarastoinnille ja muille logis-tiikkapalveluille. Uusille raideliikenteen terminaalitileille ei ole suurta tarvetta nykyisillä liikennevirroilla. Konttikulje-tusten aloittaminen Vartiuksen kautta voisi kuitenkin lisä-tä tarvetta uusille raiteilla ja kontinkäsittelyyn soveltuvien

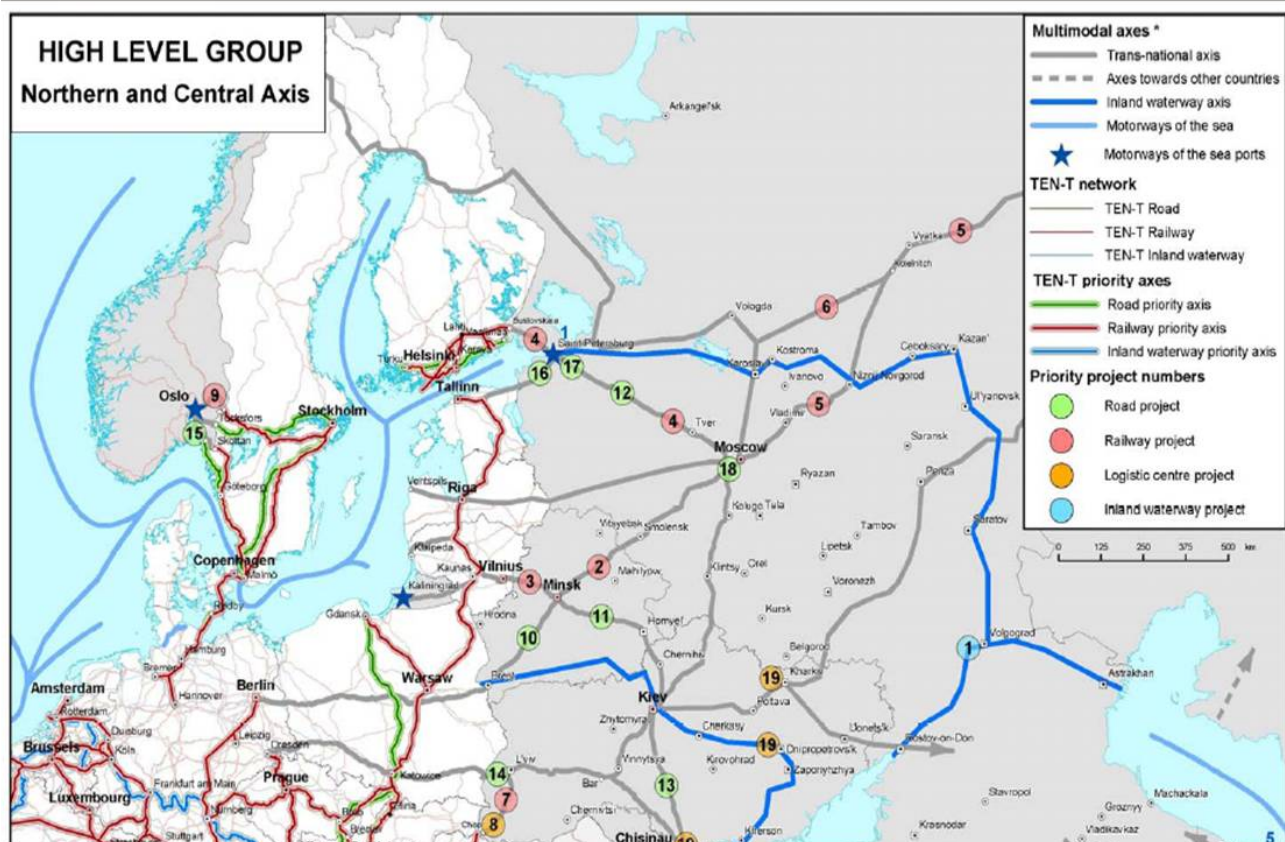


Kuva 11. Vartiuksen asema (kuva: Kuhmon kaupunki).

laittein varustetun terminaalin rakentamiselle. Myös puutavaraterminaali toteutus voi tulla ajankohtaiseksi, jos puutavaran tuonti Venäjältä Suomen jatkuu ja lisääntyy Vartiuksen kautta. Asia on sidoksissa mm. Venäjän raakapuun tulleja koskevaan kysymykseen.

4 Vartius osana kansainvälisiä kuljetuskäytäviä

EU:n liikennetyöryhmän (High Level Group) marraskuussa 2005 määrittämä **“Northern Axis”** liikennekäytävä osana EU:n liikennekäytävien verkostoa yhdistää pohjoisen Euroopan Vartiuksen kautta yhtäältä Norjaan ja toisaalta Valko-Venäjään ja Venäjään (kuva 12). Barentsin alueen lävistävä yhteys yhdistää Norjan Venäjään Ruotsin ja Suomen läpi Narvik–Haaparanta–Tornio–Oulu–Vartius–Pietari -reittiä.

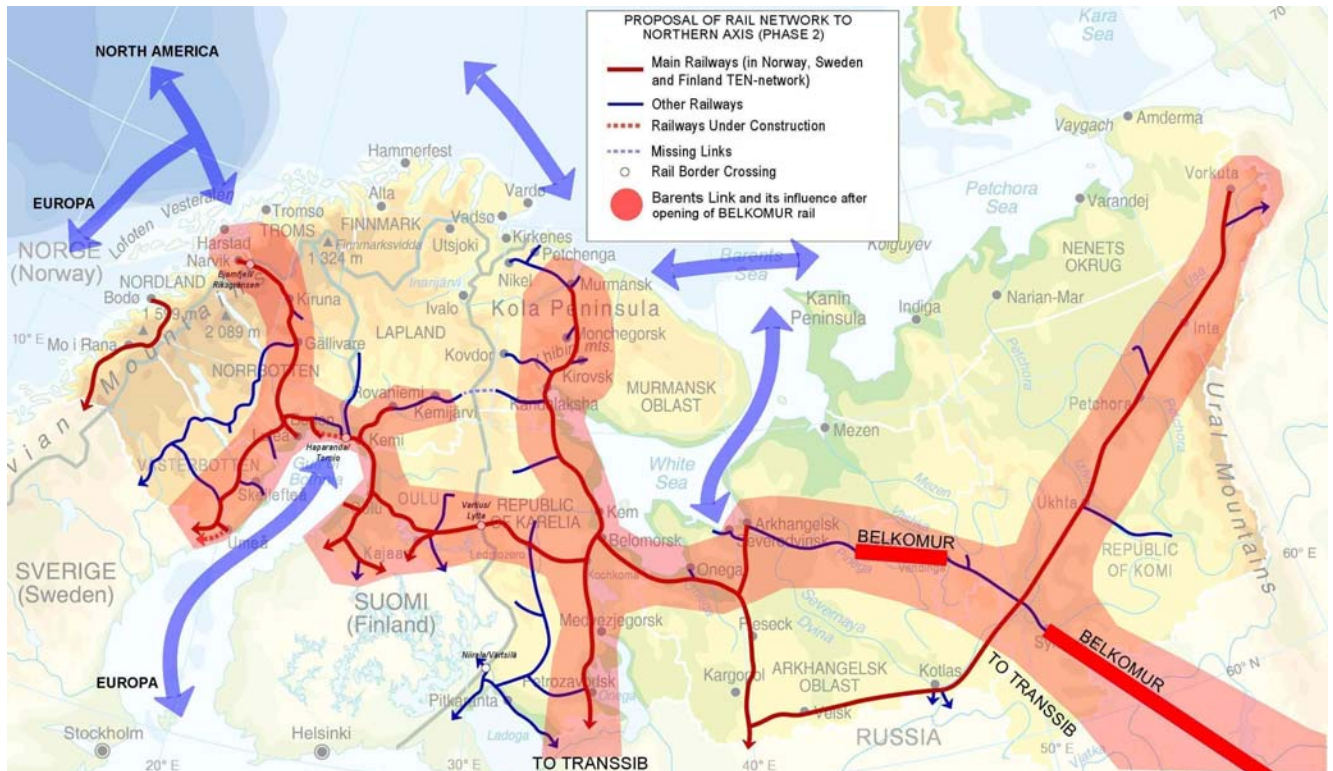


Kuva 12. Northern Axis osana pohjoisimman Euroopan liikennekäytäväverkostoa EU:n ja ympäröivien maiden välillä (Lähde: NETWORKS FOR PEACE AND DEVELOPMENT, Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio 2005).

Kansainvälisen rautatieliiton (UIC) lanseeraama **Northern East-West Freight Corridor (N.E.W. Corridor)** tähtää rahtiliikenneyhteyden avaamiseen Kiinan ja Pohjois-Amerikan itärannikon välillä. Suunnitelmien mukaan Kiinan ja Pohjois-Amerikan välillä rahtia kuljetettaisiin rautateitse nykyistä rataverkkoa hyödyntäen Kazakstanin, Venäjän, Suomen, Ruotsin ja Norjan (Narvikin satama) kautta. Barentsin alueella N.E.W. noudattelisi "Northern Axis" linjauksia.

Barents Link on Ruotsin ja Norjan pohjoisosista Oulun sekä Vartiuksen rajanylityspaikkojen kautta Luoteis-Venäjälle sekä Arkangeliin johtavaa yhteys (kuva 13). Tavoitteena on, että käytävä palvelee elinkeinoelämää kilpailukykyisellä infrastruktuurilla ja tehokkaalla logistiikalla. Liikennekäytävää noudattelee Pohjoismaissa Northern Axis linjausta ja tarjoaa suoria rau-

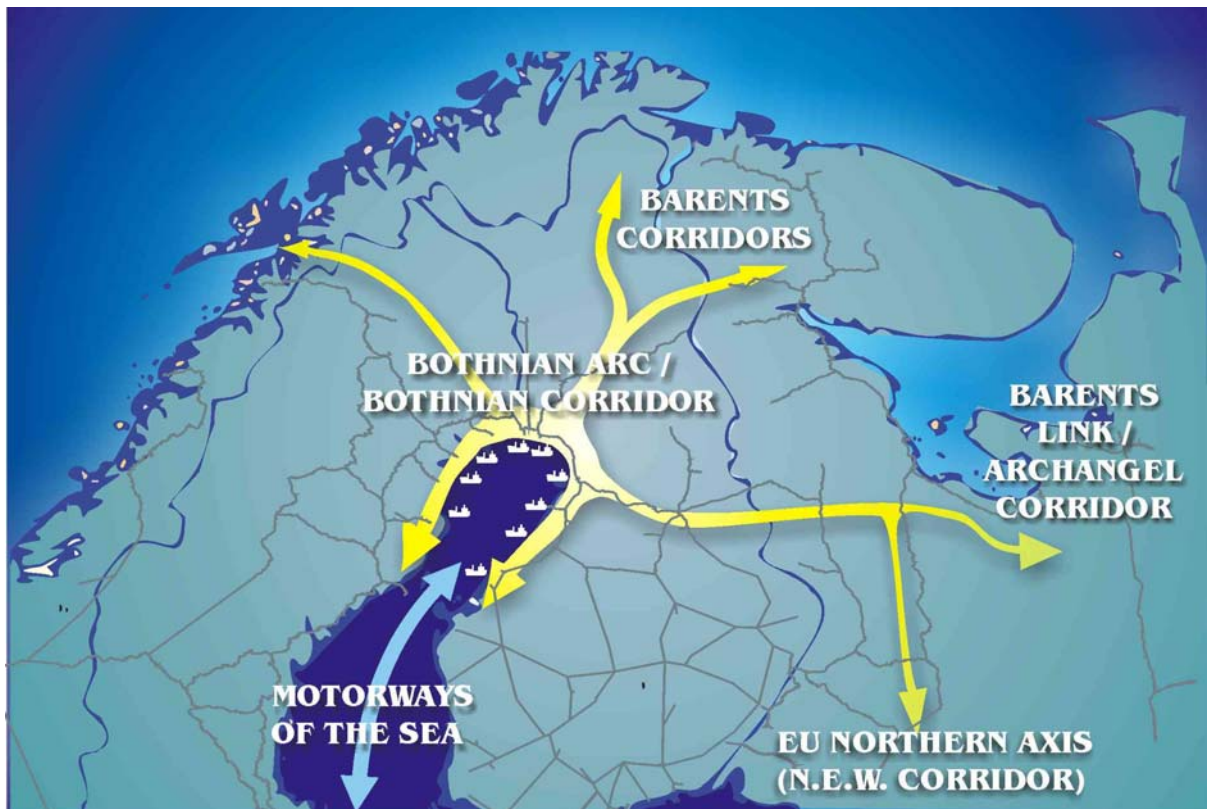
tatieyhteyksiä Luoteis-Venäjälle ja Siperiaan. Käytävän kehittämistä tukeva vuoden 2007 alussa Kainuun maakunta -kuntayhtymän käynnistämä Barents Link Forum -hanke on luonut toimivan yhteistyöverkoston Luoteis-Venäjän liikenne- ja hallintoviranomaisiin. Barents Link Forum tavoittelee Northern Axis liikennekäytävän pohjoisimman osan linjauksen ulottamista Barents Link -käytävän mukaisesti myös Luoteis-Venäjälle, Arkangelin ja Komin tasavallan kautta Permiin ja edelleen TransSiberian radalle.



Kuva 13. Barents Link -liikennekäytävän vaikutusalue Belkomur -ratahankkeen valmistuttua. Barents Link yhdistää Pohjoismaat Luoteis-Venäjään ja Siperiaan sekä edelleen Aasiaan (Lähde: Barents Link Forum).

Perämerenkaari on Itämeren pohjoisosassa sijaitseva Perämeren ympäröivä rannikkovyöhyke, joka ulottuu Suomen Keski-Pohjanmaalta Ruotsin Skellefteåhon. The Bothnian Corridor on Perämerenkaari -hankkeen yhteydessä esitetty uusi liikennekäytävä, joka kulkee Perämerenkaaren läpi ja yhdistää Vartiuksen yhteydet satamiin ja eteläisempiin liikennekäytäviin (kuva 14).

Motorways of the Sea on yksi EU:n ajamista prioriteettihankkeista ja tukee Perämeren satamien kehittymistä sekä maaliikennekäytävien jatko-yhteyksiä.



Kuva 14. Esitys Pohjois-Suomen kansainvälisistä liikennekäytävistä (Lähde: Pohjois-Suomen logistiikkastrategia 2006)

5 Tulevaisuuden näkymät ja potentiaalit

5.1 Talous

Venäjä on Suomen toiseksi suurin kauppakumppani. Maa on Suomen suurin tuontimaa ja kolmanneksi suurin vientimaa. Venäjän talous on ollut vahvassa 6 prosentin kasvussa 2000 luvulla. Myös Suomen ja Venäjän välisen kaupan määrä on selvässä kasvussa. Vuonna 2006 vienti kasvoi 8 prosenttia. EU:n kaupan Venäjän kanssa arvioidaan kolminkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä. Suomen tuonti ja vienti Venäjälle kehittyvät arvioiden mukaan samaan tahtiin. Samalla Suomen ja Venäjän välinen liikenne on kasvanut voimakkaasti viime vuosina.

Venäjän lähialueiden suotuisa ja vahva talouskehitys kasvattaa ihmisten ostovoimaa itärajan takana. Tämä lisää todennäköisesti edelleen matkailua ja ostosasiointia Venäjältä Suomeen. Samalla taloudellinen yhteistyö ja kanssakäyminen lisääntyvät, mikä lisää myös liikematkustusta rajan yli molempiin suuntiin. Talouden kasvu luo suuria mahdollisuuksia myös suomalaiselle elinkeinoelämälle ja logistiikalle. Erityisesti Luoteis-Venäjän kaasu- ja öljynjalostusteollisuuden voimakas kehittyminen avaavat Pohjois-Suomen metallialan teollisuudelle suuria mahdollisuuksia. Metsäteollisuuden kasvua vauhditetaan Venäjällä taloudellisilla kannustimilla ja tulleilla, mikä lisää todennäköisesti puun jalostusta eri puolilla maata. Edelleen pidemmällä aikavälillä puujalosteiden kuljetustarpeet Venäjältä Länsi-Eurooppaan ja muille suurimmille markkinoille tulevat kasvamaan. Lisäksi esimerkiksi elintarviketeollisuuden ja muiden kulutushyödykkeiden kysyntä ja markkinat kasvavat Luoteis-Venäjällä Suomen rajan läheisyydessä, mikä avaa alan teollisuudelle sekä myös logistiikalle uusia mahdollisuuksia.

Aasian ja etenkin Kiinan sekä yhä enenevässä määrin myös Intian talouksien valtaisa kasvu yhdistettynä suureen väkimäärään muuttaa maailman kauppavirtoja. Tyynenmeren kaupan käynti ohitti määrällisesti Atlantin kaupan jo vuonna 1983, ja nykyisin Tyynenmeren kauppa on jo kaksi kertaa suurempaa kuin Atlantin kauppa. Pohjois-Amerikan ja Aasian sekä myös Euroopan ja Aasian välinen kauppa on kasvussa. Kuljetuksissa tämä näkyy niin, että EU-maiden viennin Kiinaan ja Intiaan on arvioitu kolminkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä. Vastaavasti tuonnin EU:n alueelle arvioidaan kasvavan kaksinkertaiseksi vuoteen 2030 mennessä. Nykyisin Kiinan tavaravienti ja raaka-ainetuonti ruuhkauttavat satamia etenkin Kiinassa ja Yhdysvaltojen länsirannikolla. Aasian ja Yhdysvaltain länsirannikon pääsatamien täyttyessä tarvitaan uudenlaisia kuljetusratkaisuja. Tämä lisää tarvetta ja mahdollisuuksia liikenteen aloittamiselle mm. N.E.W. Corridor -kuljetuskäytävässä.

5.2 Henkilöliikenne

Rajanylitykseen liittyvillä säädöksillä ja rajamuodollisuuksien sujuvuudella on suora vaikutus Vartiuksen henkilöliikenteen kehittymiseen. Etenkin rajanliikennettä ohjaavilla säädöksillä ja lainsäädännöllä on suuret vaikutukset rajaliikenteeseen, mutta näiden tulevaa kehitystä on hyvin vaikea ennakoida. Esimerkiksi autovakuutusmaksujen alennukset tai yhdenmukaistaminen lisäisivät todennäköisesti nopeasti suomalaisten ostosasiointia rajan takaisilla lähialueilla (bensaturismi). Myös matkustusasiakirjojen saannin helpottumisella olisi todennäköisesti matkustusta lisäävä vaikutus.

Pitkällä aikavälillä voidaan olettaa, että matkustus rajan yli on entistä helpompaa ja nopeampaa ja entistä useammalla ihmisellä rajan itäpuolella on varaa matkustamiseen. Samaan aikaan kansainvälinen kanssakäyminen ja kauppa alueella lisääntyvät. Näiden oletusten poh-

jalta pidemmällä aikavälillä henkilöliikenteen määrän voidaan arvioida kasvavan selvästi verrattuna nykyisiin liikennevirtoihin. Suomalaisten matkustuksen voidaan olettaa palaavan vähintään 2000-luvun taitteen huippulukemiin, jos matkustusta rajoittavia tekijöitä poistetaan. Kun samalla myös venäläisten matkustuksessa on mahdollista kasvupotentiaalia, on Vartiuksessa syytä varautua liikennemäärien kasvuun jopa yli raja-aseman nykyisen käsittelykapasiteetin (noin 600 000 matkustajaa/vuosi).

Henkilöliikenne tulee todennäköisesti pysymään Vartiuksessa maantieteliikenteenä ainakin lähitulevaisuudessa. Säännöllisen henkilöliikenteen aloittaminen Suomen ja Venäjän välillä rautatieliikenteenä Vartiuksen kautta ei ole todennäköistä lähivuosina. Luoteis-Venäjän ja Kostamuksen voimakas kehittyminen sekä lisääntyvä taloudellinen yhteistyö voivat kuitenkin tulevaisuudessa lisätä tarvetta uusille raideliikenteen yhteyksille. Myös polttoaineen kallistuminen ja ympäristösyöt suosivat raideliikenteen ja muunkin joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Venäläisten kasvava kiinnostus Suomen matkailukeskuksia kohtaan ja toisaalta Kainuun matkailukeskusten voimakas kehittyminen voivat tehdä ajankohtaiseksi jo lähivuosina tilausjunien (charter -junat) liikennöinnin Luoteis-Venäjältä Vartiuksen kautta Suomeen suurimpina lomakausina.

5.3 Tavarakuljetukset

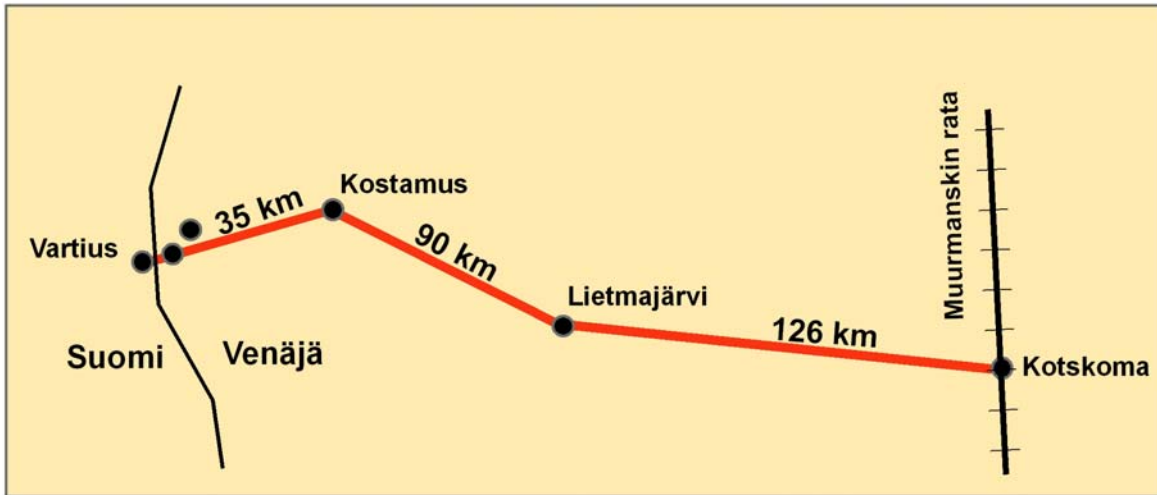
Luoteis-Venäjällä (Suomen itärajan ja Länsi-Uralin välinen alue) ja samalla Vartiuksen kuljetusyhteyksien vaikutuspiirissä on runsaasti raskasta metalli-, puunjalostus- ja kaivannaisteollisuutta. Etenkin Luoteis-Venäjän kaasun- ja öljynjalostuksen ympärille rakentuva teollisuus on kasvamassa nopeasti. Nykyisin alueen teollisuus kuljettaa raaka-aineensa ja vientiin menevät tuotteensa pääsääntöisesti Venäjän omien satamien (mm. Pietari, Murmansk ja Arkangeli) kautta. Venäjän kasvanut talous on lisännyt maan tavarakuljetuksia vuosi vuodelta. Tämä on viime vuosina ruuhkauttanut edellä mainittujen satamien ja niihin liittyvän rataverkon liikennettä monissa paikoin. Luoteis-Venäjän teollisuuden kiinnostus Perämeren satamia ja niiden tarjoamia luotettavia ja toimintavarmoja yhteyksiä kohtaan onkin ollut kasvussa. Luoteis-Venäjän kuljetukset muodostavat jopa miljoonien tonnin kuljetuspotentiaalin Vartiukseen ja edelleen pääsääntöisesti Perämeren satamiin.

N.E.W. Corridor -kuljetuskäytävän avautuminen tavaraliikenteelle pitäisi sisällään erittäin suuria kuljetuspotentiaaleja. Jo pieni osuus Aasian ja Pohjois-Euroopan sekä Aasian ja Pohjois-Amerikan välisistä kuljetusvirroista merkitsisi kymmenien tuhansien konttien kuljetuksia vuosittain reitin kautta. Potentiaalia kahdensuuntaisiin rautatiekuljetuksiin on arvioitu olevan reitillä yli 100 000 TEU:ta vuodessa.

Pohjois-Suomen teollisuuden Venäjän vientikuljetukset ja Venäjältä tulevat raaka-ainekuljetukset kuljetetaan nykyisin pääosin Etelä-Suomen rajanylityspaikkojen kautta tai meriteitse Venäjän satamien kautta. Venäjälle viedään mm. metalli- ja paperiteollisuuden tuotteita sekä tuodaan kierrätysmetallia ja koksia. Kustannuksiltaan kilpailukyiseksi sekä yhteyksiltään luotettavaksi ja toimivaksi kehitetty Vartiuksen kuljetusreitti siirtäisi todennäköisesti valtaosan näistä kuljetuksista kulkemaan Vartiuksen kautta. Tämä voisi tuoda Vartiukseen parhaimmillaan jopa 200–300 tuhatta tonnia lisäliikennettä vuodessa.

Rautatieverkon tavaraliikenteen tulevan kehityksen arvioinnissa on tarve huomioida taloudellisten näkökohtien ja kuljetustarpeiden lisäksi liikenteellisten olojen kehitystä. Perusoletuksena liikenteellisen olosuhteiden osalta on Lietmajärvi–Kotshkoma -oikoradan (ks. kuva 15) avautuminen kansainväliselle kaupalliselle liikenteelle. Tämä on ollut lähtökohtana myös vuonna 2007 valmistuneessa Ratahallintokeskuksen ”Pohjois-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen” -raportissa. Raportissa on arvioitu liikenteen lisääntyvän vuosien 2006 ja 2030 välillä yhteensä 2,1 miljoonaa tonnia, josta noin 1,4 miljoonaa olisi tuontia ja loput

vientiä. Tällöin liikenne Vartiuksen kautta olisi vuonna 2030 noin 6 miljoonaa tonnia vuodessa. Kuljetusten kasvun oletetaan olevan pääsääntöisesti transitoliikennettä. Vuoteen 2015 mennessä liikenteen arvioidaan kasvavan 1,7 miljoonaa tonnia.



Kuva 15. Vartius–Kostamus–Lietmajärvi–Kotshkoma -ratayhteys (Lähde: Kainuun maakunta - kuntayhtymä).

Pohjois-Suomen satamien, teollisuuden ja logistiikkayritysten haastattelujen sekä haastatteluihin perustuvan kuljetusten potentiaaliarvion pohjalta edellä esitettyä ennustetta liikenteen kehittymisestä voidaan pitää täysin realistisena ja samalla Vartiuksen rautatieliikenteen perusennusteena. Samalla on syytä kuitenkin huomioda, että rautatiekuljetus kasvu voi olla huomattavasti perusennustetta nopeampaa. Potentiaaliarvion pohjalta hahmoteltu liikenteen maksimiennuste on selvästi perusennustetta korkeampi. Maksimiennusteessa kuljetukset Vartiuksen kautta voisivat kasvaa vuoteen 2015 mennessä jopa 2–4 miljoonaa tonnia. Perusennusteessa vuoteen 2030 mennessä toteutuvaksi arvioitu kuljetusmäärien kasvu voisi siis tapahtua jo vuoteen 2015 mennessä. Kasvusta noin 0,5–1,0 miljoonaa tonnia olisi kuljetuksia itään ja noin 1,5–3,0 miljoonaa tonnia kuljetuksia länteen. Etenkin transitokuljetusten määrä kasvaisi todennäköisesti nopeasti oikoradan avautumisen jälkeen. Transitoliikenteen kasvu koostuisi pääsääntöisesti Luoteis-Venäjän metalli-, puunjalostus- ja kaivannaisteollisuuden tuotteiden ja raaka-aineiden kuljetuksista. Tuotteita kuljetettaisiin Vartiuksen kautta länteen, mutta teollisuuden raaka-aineita kuljetettaisiin Vartiuksen kautta myös itään. Haastatteluissa intermodaalikuljetuksille (konttikuljetukset) Vartiuksen kautta nähtiin todellisia tarpeita ja merkittävä osa rautatiekuljetusten kasvusta olisikin juuri konttikuljetuksia. Osa kuljetusmäärän kasvusta syntyisi lisääntyvistä Vartiuksen kautta kulkevista Suomen ja Venäjän välisistä kuljetuksista, joita suuntautuisi sekä länteen (tuonti) että itään (vienti). Lisäksi Aasian ja Euroopan/Pohjois-Amerikan väliset kuljetukset muodostavat pidemmällä aikajaksolla myös huomattavan kuljetusmäärien kasvupotentiaalin.

Maatiekuljetuksien määrä ei todennäköisesti kasva yhtä nopeasti kuin rautatiekuljetuksissa. Kuitenkin myös maatiekuljetusten kasvulle on selkeä potentiaali. Kasvu perustuu muiden kuin raakapuun kuljetusten lisääntymiseen: mm. puunjalostus- ja metalliteollisuuden tuotteet ja mahdollisesti myös tuoretuotekuljetukset. Kuljetusten kokonaismäärän kasvussa edellytyksenä on, että puutavarakuljetukset pysyvät nykyisellä tasollaan (sidonnainen Venäjän raakapuun tulliratkaisuun). Maatiekuljetusten voidaan arvioida kasvavan hieman (noin 0,4–0,5 miljoonaa tonniin), mutta samalla monipuolistuvan merkittävästi vuoteen 2015 mennessä.

Kuljetuspotentiaalien toteutumiseen vaikuttaa olennaisesti liikenneyhteyksien toimivuus sekä rajanylitysten sujuvuus ja edelleen koko kuljetusreitin kustannuskilpailukyky. Rautatieliiken-

teen maksimiennusteen toteutuminen ja kuljetusten kasvu edellyttäisi lähitulevaisuudessa tapahtuvan Lietmajärvi–Kotshkoma -oikoradan avaamisen lisäksi koko kuljetuskäytävän ja kuljetusjärjestelmän monipuolista kehittämistä ja suotuisan taloudellisen kehityksen jatkumista. Vartiuksen rajanylityspaikan avaaminen konttiliikenteelle on myös avaintekijöitä kuljetusten kasvulle. Tieliikenteessä rajanylitysten sujuvuuden lisäämisessä on kehittämistarpeita etenkin Venäjän raja-asemalla, jonka toiminnan yritykset toivovat nopeutuvan. Lähivuosina Venäjän suunnitellut puutavaran vientitullit luovat epävarmuutta raakapuun kuljetuksiin. Jos raakapuun tullit toteutuvat täysimääräisinä, lakkaisi todennäköisesti valtaosa Vartiuksen puutavaraliikenteestä. Toisaalta tullit tuovat pidemmällä aikavälillä kasvavia mahdollisuuksia jalostetun puutavaran tuonnille. Rajanylityspaikan avaaminen myös tuoretuotekuljetuksilla on yksi tärkeä edellytys tavaraliikenteen monipuolistamiseksi ja kasvattamiseksi. Elinkeinoelämän edustajien kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta voidaan Vartiuksen kautta kulkevien kuljetusreitin kehittämistä pitää erittäin tärkeänä koko Pohjois-Suomen logistisen kilpailukyvyn kannalta.

6 Vartiuksen rajaliikenteen kehittämistarpeet

Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kehittämistarpeita samoin kuin erikseen Vartiuksen ja Vartiuksen kautta kulkevien kuljetuskäytävien kehittämistarpeita on tarkasteltu sekä määritetty laajasti useissa strategioissa, kehittämisohjelmissa ja erilaisissa raporteissa. Suuri osa kehittämistarpeista koskettaa yleisesti Suomen ja Venäjän välisen liikenteen ja kuljetusten kehittämistä. Näitä asioita viedään eteenpäin valtakunnan tasolla. Vartiuksen kehittämisessä on kuitenkin omat painopisteensä ja erityiset tarpeensa.

Vartiuksen raja-asema

Raja-aseman toimisto- ja passintarkastustilat ovat ahtaat nykyisille toiminnoille. Tilojen laajennus- ja saneeraushankeen suunnittelu aloitetaan vuoden 2008 aikana ja kiinteistön laajennustyön (170 m²) on tarkoitus toteuttaa vuoden 2009 aikana.

Raja-asema pystyy käsittelemään hyvin nykyiset liikennemäärät, joten raja-aseman liikennejärjestelyihin ei tarvita välittömiä muutoksia. Ruuhkahuiput kuitenkin aiheuttavat tavarakuljetusten hidastumista. Tukkeutuvat kaistat heikentävät liikenneturvallisuutta, sitovat resursseja liikenteenohjaukseen ja hidastavat kuljetuksia, mikä aiheuttaa elinkeinonharjoittajille ylimääräisiä työaikakustannuksia. Tämän vuoksi tulisikin tutkia tarpeet ja mahdollisuudet erillisille tavaraliikenteen kaistoille raja-aseman länsi- ja itäpuolella. Myös mahdollisuudet raja-aseman aukioloajan jatkamiselle ja tästä elinkeinoelämällä koituvat hyödyt tulisi selvittää. Lisäksi on syytä varautua suunnitelmatasolla toimenpiteisiin, jotka tulevat ajankohtaisiksi, jos raja-aseman liikenne kasvaa yli nykyisen käsittelykyvyn.

Infrastruktuurin lisäksi raja-aseman rajanylittäjille tarjoamia informaatiopalveluja ja opastusta on tarve kehittää. Kehittämistarpeet koskettavat informaatiota olemassa olevista kauppa- ja matkailupalveluista sekä liikenneyhteyksistä niin henkilöliikenteen kuin tavarakuljetustenkin osalta. Myös ajantasoinen tietoa esimerkiksi jonotusajoista, sääoloista ja muista liikenteen kannalta merkittävistä asioista sekä informaatiokanavia on tarve kehittää.

Liikenneyhteydet

Suomessa Vartiuksen liikenneyhteyksien kehittämistarpeet liittyvät rajanylityspaikalle johtavien väylien tason ja kapasiteetin lisäämiseen. Tärkeimmät toimenpiteet tieverkolla ovat kanta-ten 89 ja seututien 912 kehittäminen kantatietasoon sekä näihin liittyvän päätieverkon (vt 5 ja vt 22) kehittäminen laadittujen kehittämissuunnitelmien mukaan. Rataverkolla tärkeää on Vartius–Kontiomäki–Oulu -radan kapasiteetin lisääminen liikenteen tarpeiden mukaan sekä ratakapasiteetin ja yhteyksien turvaaminen Kontiomäeltä Perämerenkaaren satamiin saakka. Ilman kehittämistoimia Vartius–Kontiomäki–Oulu -radan välityskyky tulee heikentymään merkittävästi ja muodostaa esteen liikenteen kasvulle. Rajalle johtavien väylien kehittämien ja niiden kapasiteetin lisääminen ovat avainasemassa rajaliikenteen kehittämisessä pidemmällä aikavälillä. Kuljetusreittejä on tarkasteltava ja kehitettävä kokonaisuuksina, jotta yhteyksien pullonkaulat eivät siirry vain uusiin kohtiin liikenneverkkoa. Väylänpidon ja uusien investointien rahoitukseen tarvitaan pitkäjänteistä päätöksentekoa, jossa väylähankkeita tulisi käsitellä investointeina eikä käyttömenoina.

Lietmajärvi–Kotshkoma -radan avautuminen kansainväliselle liikenteelle ja kapasiteetin nosto (turvalaitteet) ovat ehdoton edellytys Vartiuksen tavaraliikenteen kehittymiselle. Lisäksi Vartiukseen Venäjältä johtavia rata- (turvalaitteet ja sähköistys) ja tieyhteyksiä tulee kehittää osana kansainvälisiä kuljetuskäytäviä samoin kuin myös Venäjän puolen raja-asemia.

Terminaalit

Vartiuksen uusi rajaliikennekeskus (kuva 16) pystyy tarjoamaan lähitulevaisuudessa rajan ylittävien maantiekuljetuksien logistisiin tarpeisiin hyvät puitteet. Tulevaisuudessa, kappale-tavara-, elintarvike-, ja konttiliikenteen mahdollisesti kasvaessa, voidaan tarvita lisää terminaali-tiloja. Rajaliikennekeskuksen laajennuksiin onkin syytä varautua tarvittavin tilavarauksin.

Rautatievaunujen lastin ja konttien käsittely sisätiloissa ei ole nykyisin mahdollista Vartiuksessa. Puute ei estä konttiliikenteen aloittamista Vartiuksen kautta, mutta sopivien tilojen puute voi tulevaisuudessa olla esteenä konttiliikenteen ympärille syntyvien logistiikkapalvelujen kehittymiselle Vartiuksessa. Tämä vuoksi on syytä huomioida rajaliikennekeskuksen kehittämisessä ja mahdollisissa laajennuksissa myös raideliikenteen tarpeet. Rautatieliikenteen osalta Vartiuksesta puuttuu raideliikenteen terminaali, joka mahdollistaisi puutavaravaunujen siirtokuormauksen venäläisestä vaunusta suomalaiseen vaunuun. Ylimääräiset käsittelykerat lisäävät kustannuksia ja ohjaavat kuljetuksia muille reiteille. Siirtokuormausmahdollisuuden puuttuminen heikentää Vartiuksen asemaa puutavaran tuontireittinä.



Kuva 16. Vartiuksen rajaliikennekeskus (Lähde: Kainuun maakunta -kuntayhtymä).

Rajamuodollisuudet

Suomen rajaviranomaisten toimintaa pidetään yleisesti suhteellisen tehokkaana ja hyvänä. Kuitenkin kehittämistarpeita nähdään olevan mm. uusien teknologioiden hyödyntämisessä yhteistyössä venäläisten viranomaisten kanssa. Suomessa on edelleen tarvetta sähköisten tullausmenetelmien kehittämiseksi ja käyttönotolle. Venäjällä rajaylitykset vievät usein huomattavasti pidemmän ajan kuin Suomen puolelle. Rajaylityksiä hidastavat ja vaikeuttavat Venäjän tullin muuttuvat määräykset, tarkastustoiminnan hitaus ja raja-asemilla toimivien viranomaistahojen suuri määrä sekä byrokraattisuus. Suurimpien rajamuodollisuuksien puutteiden nähdäänkin olevan Venäjän puolella. Tulli- ja rajatarkastustoimintaa on tarve edelleen kehittää kansallisten rajaviranomaisten kesken sekä kansainvälisessä yhteistyössä.

Kuorma-autoliikenteen rajamuodollisuuksien nopeutuvat mahdollisesti jo vuonna 2009, jolloin Euroopan Unioni ja Venäjä suunnittelevat aloittavansa sähköisen tullauksen. Tämän jälkeen rahtitiedot ilmoitettaisiin vastaanottavan maan tulliviranomaisille ennakoon sähköisesti, mikä nopeuttaisi tullauskäsittelyä. Tämä edellyttää kuitenkin myös tietojärjestelmien yhteensovittamista. Erillistä sopimusta sähköiseen tullaukseen siirtymisestä ei ole vielä tehty.

Rajaliikenteen sopimukset

Nykyinen Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenteen yhdyssopimus estää konttiliikenteen käynnistämisen Vartiuksen kautta. Lisäksi tullisopimus ei mahdollista tuotetuotteiden vientiä Vartiuksen kautta. Näiden sopimusten muuttaminen on olennaisen tärkeää Vartiuksen tavaraliikenteen kehittämisen kannalta.

Venäjän kaksoistariffijärjestelmä heikentää Vartiuksen kilpailukykyä ja antaa venäläisille liikennöitsijöille ylimääräisen kilpailuedun. Asiasta käydään neuvotteluja Venäjän ja EU:n välillä Venäjän WTO neuvottelujen yhteydessä.

7 Kehitystyön koordinointi

Vartiuksen rajanylityspaikan ja Vartiukseen johtavien liikenneyhteyksien kehittämistä on tehty määrätietoisesti jo pitkään. Kehittämistoimintaa on organisoitu yhteistyössä Vartiuksen liikennealueen viranomaisten ja elinkeinoelämän kautta. Lisäksi yhteyksien kehittämistä on pyritty edistämään useiden erilaisten kansallisten ja kansainvälisten hankkeiden kautta sekä vaikuttamalla asioista päättäviin viranomaisiin valtakunnan tasolla.

Kainuussa Kainuun maakunta -kuntayhtymä tekee rajaliikenteen kehittämistä koskevaa aluekehittämisen yhteistyötä kansainvälisellä tasolla eurooppalaisessa NEEBOR -verkostossa. Lisäksi maakunta tekee osaltaan yhteistyötä Karjalan Tasavallan ja Venäjän kanssa. Myös Barentsin euroarktisella liikennealueella (BEATA) tehdään liikenneyhteistyötä useilla tasoilla. Kansallisella tasolla yhteistyötä tehdään sekä Itä- että Pohjois-Suomen maakuntien, kuntien, rajaviranomaisten, väyläviranomaisten, logistiikkayritysten, satamien ja elinkeinoelämän kesken. Kuhmon kaupunki on ollut erityisen aktiivinen toimija Vartiuksen kehittämisessä ja vastannut mm. juuri valmistuneen rajaliikennekeskuksen toteutuksesta.

Barents Link Forum -hankkeen kautta on edistetty aktiivisesti Barents Link ja Northen Axis liikennekäytävien kehittämistä. Tavoitteena on ollut edistää liikennekäytävässä ja Vartiuksen raja-aseman kautta tapahtuvan kansainvälisen liikenteen kasvua ja monipuolistumista. Tavoitteena on toimivien rautatieyhteyksien kehittäminen Vartiuksen raja-aseman kautta Luoteis-Venäjälle ja edelleen Kaukoitään. Hankkeen puitteissa on rakennettu Suomen ja Luoteis-Venäjän viranomaisten välinen yhteistyöverkosto. Hankkeessa ovat mukana Luoteis-Venäjän alue-viranomaiset, liikenneviranomaiset sekä tulli- ja rajaviranomaiset. Lisäksi hankkeen toimesta on laadittu mm. liikennekäytävän kehittämistarpeita ja -toimenpiteitä koskevia selvityksiä.

Kansallisella tasolla **Oulu-Kajaani -kehittämisyöhyke** -hankkeen kautta on pyritty luomaan edellytyksiä Oulun ja Kajaanin välisen Oulujoki-Oulujärvi-alueen suunnitelmalliselle ja määrätietoiselle kehittämiselle. Hankkeessa ovat olleet mukana mm. alueen kunnat ja maakuntaliitot. Kehittämisen painopistealueita ovat olleet yhteisen tahtotilan rakentaminen, osaamisen systemaattinen kerryttäminen alueiden vahvuuksiin perustuvan erikoistumisen perusteella, verkostomaisten yli kunta- ja hallintorajojen ylittävien toimintamallien kehittäminen, uusien avausten tekeminen yhteistyöalueiden ja klusteritoiminnan kehittämisessä, toimintaympäristön ja liikennekäytävän kehittäminen sekä kehittämistoiminnan asteittainen laajentuminen vaikuttavuudeltaan Arkangelin käytävän ja Perämerenkaaren suhteen.

Pohjois-Suomen rajaliikenteen kehittämiseen liittyviä asioita on käsitelty vuonna 2006 valmistuneessa Pohjois-Suomen logistiikkastrategiassa ja logistiikan kehittämisohjelmassa. Myös vuonna 2007 valmistuneessa Itä-Suomen strategiset liikennehankkeet -raportissa tarkastellaan rajaliikenteen kehittämistarpeita Itä-Suomen maakuntien näkökulmasta. Käytävien kehittämisestä on tuettu myös Barentsin alueen yhteishankkeessa STBR I-II (Sustainable Transport in the Barents Region), jossa on tuotettu myös runsaasti tarpeita kartoittavia selvityksiä. Lisäksi Ratahallintokeskukselta on tarkastellut koko Pohjois-Suomen rataverkon ja sen osana Vartiuksen tavaraliikenteen kehittämistarpeita vuonna 2007 valmistuneessa ”Pohjois-Suomen tavaraliikenteen kehittäminen” -raportissa.

8 Kehittämishjelma

Liikenneyhteyksiä ja logistista toimintaympäristöä kehittämällä on mahdollista edelleen parantaa Vartiuksen ja koko Pohjois-Suomen logistista asemaa. Vartiuksen raja-aseman ja yhteyksien kehittämiseksi on 2000-luvulla tehty merkittäviä investointeja (taulukko 1). Kehittämistyötä on kuitenkin tarvetta jatkaa.

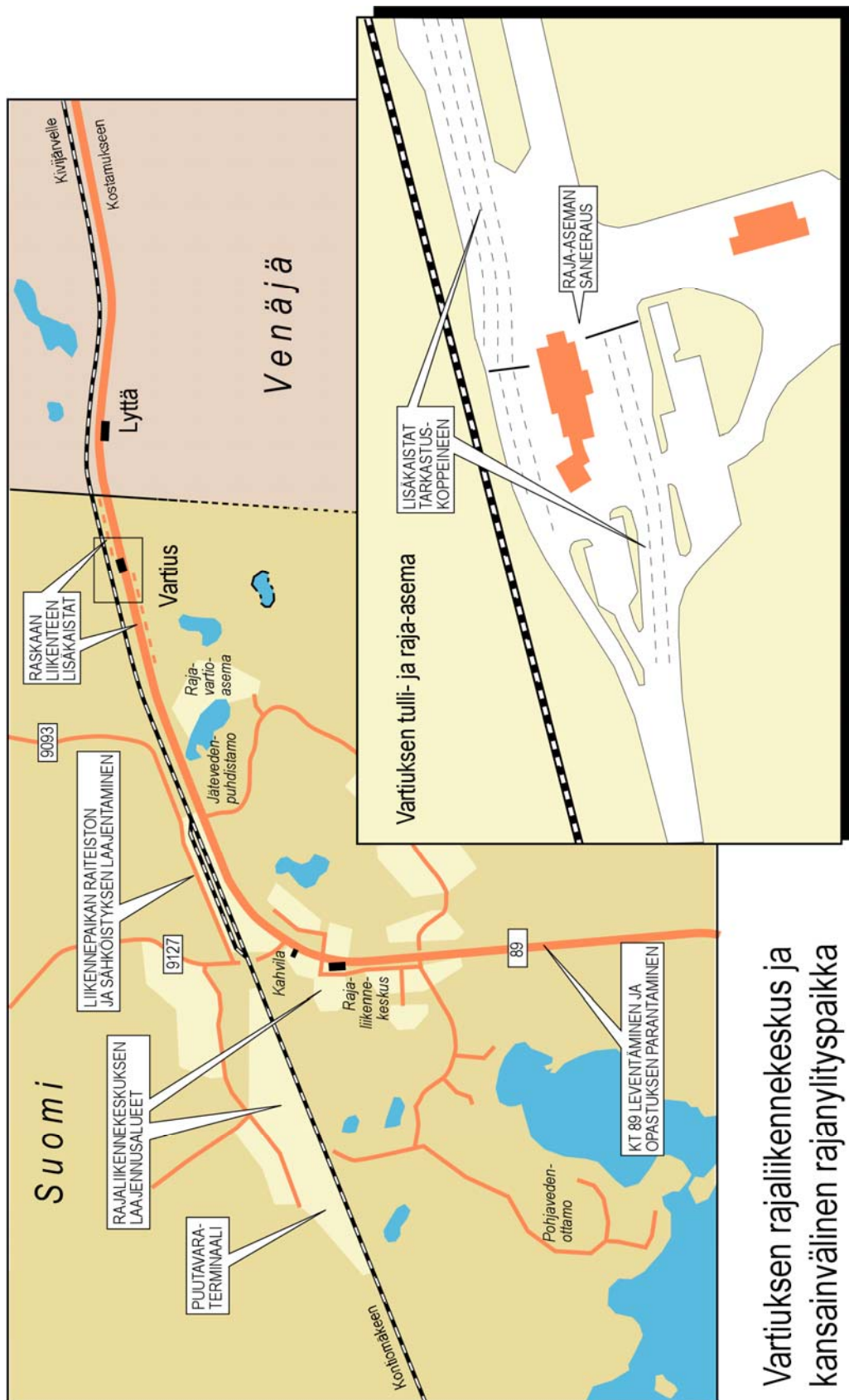
Taulukko 1. Vartiuksen ja Vartiukseen johtavien liikenneyhteyksien kehittämistoimet vuosina 2000–2007.

Toimenpide		Kustannus	Rahoittajat
2002-2003	Vartiuksen alueen vedenotto, viemäristö ja vesijohdot niihin kuuluvine rakennelmineen ja laitteineen	287 t€	Kuhmon kaupunki, EU-rahoitus (Interreg III A Karjala), Kainuun liitto, Ympäristökeskus
2004-2005	Vartiuksen asemanseudun jäteveden puhdistamon uusiminen	387 t€	
2005-2006	Vartiuksen alueen liikenneinfrastruktuuri ja ympäristörakentaminen	360 t€	
2002-2006	Kainuun osuus Oulu–Iisalmi -radan sähköistyksestä ja ratatöistä sekä Kontiomäki–Vartius -radan sähköistys ja ratatyöt	16 000 t€	Ratahallintokeskus
2005-2006	Kantatien 89 siltojen leventäminen Kuhmossa (9 siltaa)	2 200 t€	Oulun tiepiiri, EU-rahoitus (Euregio Karelia)
2006-2007	Maantien 9127 Ukonlampi–Vartius parantaminen	3 000 t€	Oulun tiepiiri, EU-rahoitus (Euregio Karelia)
2006-2007	Vartiuksen rajaliikennekeskus	1 079 t€	Kuhmon kaupunki, Kainuun TE-keskus, EU-rahoitus (Euregio Karelia)

Seuraavissa luvuissa on esitelty osa-alueittain Vartiuksen kehittämisen kannalta tärkeimmät toimenpiteet lähivuosina (ennen vuotta 2015) ja pidemmällä aikavälillä (jälkeen vuoden 2015). Jokaisen toimenpiteen osalta on esitetty kuvaus toimenpiteen sisällöstä, tarkempi toteutusaikataulu ja toteutuksesta vastaavat tahot. Lisäksi joidenkin toimenpiteiden osalta on esitetty myös kustannusarvio. Toimenpiteiden kohdistumista Vartiuksessa on esitetty kuvassa 18. Eri yhteyksissä esiin nousseita Venäjän puolen (kuva 17) kehittämistarpeita on esitetty liitteessä 4.



Kuva 17. Vartiusta Lytta-Kivijärvi-Kostamus rata- ja tieverkko (Lähde: Kainuun maakunta - kuntayhtymä).



Vartiuksen rajaliikennekeskus ja kansainvälinen rajanylityspaikka

Kuva 18. Kehittämistoimenpiteiden kohdistuminen Vartiuksessa.

8.1 Vuodet 2008-2015

Vartiuksen raja-asema

1. Raja-aseman saneeraus ja laajennus

Tulli- ja raja-asemalle on tarvetta saneerata ja kasvattaa nykyisiä toimisto-, passintarkastus- ja varastotiloja. Vuosien 2008–2009 aikana raja-asemaa laajennetaan (170 m² laajennus) ja saneerataan erillisten suunnitelmien pohjalta vastamaan paremmin rajaviranomaisten ja liikenteen tarpeisiin.

Toteutus: 2008–2009

Vastuu: Senaattikiinteistöt, Tulli, Rajavartiosto

2. Tarveselvitys lisäkaistojen rakentamisesta raja-aseman itä- ja länsipuolelle

Venäjälle menevä liikenne jonoutuu ajoittain Vartiuksen raja-aseman länsipuolella Venäjän tarkastustoiminnan hitauden ja tästä johtuvan Suomen passintarkastusten ruuhkautumisen vuoksi. Jonoutunut henkilöautoliikenne on esteenä rekkaliikenteen sujuvuudelle. Rekkaliikennettä joudutaan ohjaamaan jonosta eteenpäin rajavartioston henkilöstön toimesta. Liikenteen tukkeutumisesta aiheutuu viivästyksiä ammattiliikenteelle ja ylimääräistä työtä passintarkastajille. Kaistan tukkeutuminen heikentää myös liikenneturvallisuutta. Ratkaisuksi ongelmaan on esitetty noin 650 metrin mittaisen raskaan liikenteen lisäkaistan ja opasteportaalin rakentamista raja-aseman länsipuolelle.

Raja-aseman itäpuolelle Vartiuksen ja Lytän raja-asemien välillä etenkin raskas liikenne ruuhkautuu ajoittain odottaessaan pääsyä Venäjän rajatarkastukseen. Välille on esitetty rakennettavaksi lisäkaista turvaamaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Lisäkaista parantaisi etenkin henkilöautoliikenteen turvallisuutta. Suomen puolella tie on jo rakennettu riittävän leveäksi lähes rajalinjalle saakka, joten toimenpide ei aiheuttaisi suuria kustannuksia. Toimenpide painottuisi Venäjän puolelle.

Ensimmäisessä vaiheessa laaditaan tarkempi selvitys lisäkaistojen rakentamisen tarpeista, hyödyistä ja mahdollisista kustannuksista sekä toteutusmahdollisuuksista.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Oulun tiepiiri, Rajavartiosto, Tulli

3. Infotaulu Vartiukseen

Vartiukseen pystytetään opastustaulu Venäjältä saapuvalle kansainväliselle liikenteelle, jossa esitetään suomeksi, venäjäksi ja mahdollisesti myös englanniksi olennainen liikenteeseen ja alueen palveluihin liittyvä informaatio.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Kainuun kunnat, Oulun tiepiiri

4. Vartiuksen informaatiopalvelujen kehittäminen

Lisätään informaatiopalveluja raja-asemalla ja rajan välittömässä läheisyydessä (esim. Rajakontti). Palvelun kautta välitetään tietoa rajanylittäjille joukkoliikenneyhteysistä, tavaraliikenteen kuljetuspalveluista, Kainuun kaupallisista palveluista ja matkailukohteista. Palveluihin voi liittyä myös ajantasaisen liikenneinformaatiota. Kanavia informaation jakamiseen voisivat olla esimerkiksi esitteet, opasteet ja nettiportaali. Eri

kanavien kautta olisi mahdollista esitellä saataville olevia palveluja ja antaa muuta ajankohtaista informaatiota. Ensimmäisessä vaiheessa laaditaan suunnitelma informaatiopalvelujen kehittämisestä ja toteutustavoista.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Kuhmon kaupunki ja alueen yrittäjät

5. Selvitetään rajanylityspaikan aukioloajan pidentämisen hyödyt ja kustannukset

Nykyisten aukioloaikojen mahdollistama kapasiteetti riittää turvaamaan nykyisen liikenteen sujuvat rajanylitykset. Elinkeinoelämä hyötyisi kuitenkin aukioloaikojen pidentymisestä, kun etenkin puukuljetuksia voitaisiin hoitaa rajan yli ympäri vuorokauden. Tämä parantaisi kaluston käyttöastetta ja voisi vähentää esim. teollisuuslaitosten varastointitarvetta. Selvityksessä tarkastellaan hyötyjen lisäksi aiheutuvat kustannukset.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Rajavartiosto, Tulli

6. Tulli- ja raja-aseman lisäkaistojen ja tarkastuskoppien rakentaminen

Liikennemäärien kasvaessa yli 600 000 matkustajaan vuodessa rakennetaan Vartiuksen tulli- ja raja-asemalle neljännet kaistat sekä näiden yhteyteen tarkastuskopit. Valmiudet lisäkaistojen ja tarkastuskoppien rakentamiselle ovat hyvät, sillä näiden rakentaminen on huomioitu raja-aseman aikaisemmissa rakennusvaiheissa.

Toteutus: – 2015

Vastuu: Tulli, Rajavartiosto, Oulun tiepiiri

7. Varaudutaan (charter) henkilöliikenteen aloittamiseen rautateitse

Pidetään yllä valmius aloittaa Vartiuksen kautta henkilöliikenteen kuljetukset. Ensimmäisessä vaiheessa henkilöliikenne voisi olla tilausjunaliikennettä (charterliikennettä) ja myöhemmin mahdollisesti myös muuta liikennettä. Henkilöliikenteen tarpeet huomioidaan raja-aseman ja rataverkon kehittämisessä. Rajamuodollisuuksien suorittaminen pyritään tekemään mahdolliseksi liikkuvassa junassa matkan aikana. Henkilöliikenteen mahdollisuuksista rataverkolla ja liikenteen aloittamisesta sekä mahdollisesti tarvittavista säädösten ja sopimusten muutoksista neuvotellaan matkailualan toimijoiden, rautatieoperaattoreiden, rajaviranomaisten kesken Suomessa ja Venäjällä.

Toteutus: – 2015

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Tulli, Rajavartiosto, VR

Liikenneverkko

8. Kantatie 89 leventtäminen

Kantatien 89 liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta parannetaan levenntämällä tie 6,2–7,0 metristä 8,0 metriin (kantatietaso) koko pituudeltaan. Levennys toteutetaan vaiheittain viiden vuoden aikana päällystetöiden yhteydessä.

Toteutus: 2008-2012

Kustannusarvio: 7 M€

Vastuu: Oulun tiepiiri

9. Rajaliikenteen viitoitus- ja opastusjärjestelmän kehittäminen

Rajaliikenteen viitoitus- ja opastusjärjestelmää kehitetään paremmin rajaliikenteen tarpeita palvelevaksi. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan suunnitelma opastusjärjestelmän kehittämisestä. Työssä selvitetään opastusjärjestelmän ymmärrettävyyden tehostuskeinoja ottaen huomioon vieras kieli (venäjä, englanti) ja kyrillisten aakkosten asettamat haasteet sekä suomalainen viitoituskäytännöt.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Oulun tiepiiri

10. Seututien 912 Kuhmo–Vartius–Suomussalmi kehittäminen kantatietasoisesti

Seututietä 912 kehitetään rajaliikenteen kannalta tärkeänä tieyhteytenä kantatietasoisesti Kainuun maakuntakaavaehdotuksen mukaisesti. Tietä kehitetään kantatievaatimusten mukaisesti nykyiset liikenteelliset olosuhteet huomioiden painopisteenä tiejakso Kuhmo–Vartius. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Kuhmossa Tönölän salmen sillan korjaus ja kevyen liikenteen väylä (kustannusarvio 2,0 M€).

Toteutus: – 2015

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Oulun tiepiiri

11. Vartiuksen raja-aseman vaunuvaaka ja raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä

Vartiuksen nykyisen ja kasvavan raideliikenteen tarpeisiin asennetaan raja-asemalle vaunuvaaka ylipainojen valvontaan sekä raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä.

Toteutus: – 2009

Vastuu: VR

12. Kontiomäki–Vartius -radan perusparannus (korvausinvestointi)

Radan vanhentuneita päällysrakenteita uusitaan. Toimenpiteet pitävät sisällään mm. radan sepelikerroksen, ratapölkkyjen sekä kiskojen uusimista.

Toteutus: 2009-2010

Vastuu: RHK

13. Kontiomäki–Vartius rataosan liikennekapasiteetin lisääminen

Rataosalla Kontiomäki–Vartius varaudutaan lisääntyvän liikenteen aiheuttamaan tarpeeseen rakentamalla Puikkokoskelle uusi liikennepaikka, kehittämällä nykyisiä liikennepaikkoja ja täydentämällä sähköistystä. Vuoteen 2015 mennessä toteutetaan vaiheittain seuraavat kehittämistoimenpiteet:

- Puikkokosken liikennepaikan rakentaminen 1,5 M€
- Vartiuksen liikennepaikan laajentaminen (yksi 925 m raide lisää) 1,2 M€
- Sähköistyksen täydentäminen 0,6 M€
- Vartiuksen puskuriraiteiston rakentaminen (kaksi 925 m raidetta) 4,3 M€

Toteutus: – 2015

Kustannusarvio: 7,6 M€

Vastuu: RHK

14. Oulu–Kajaani liikennekäytävän logistisen järjestelmän ja infrastruktuurin kehittäminen

Tuetaan Suomessa Oulu–Kajaani liikennekäytävän logistisen järjestelmän kehitymistä osana kansallista liikenneverkkoa ja laajempaa kansainvälistä liikennekäytävää (Barents Link). Valtateillä 5 ja 22 liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parannetaan kehittämällä valtateitä erillisten suunnitelmien mukaan. Rataverkolla kehitetään Vartiuksesta Perämeren satamiin johtavia ratayhteyksiä ja lisätään ratojen liikennekapasiteettia. Edelleen kehitetään satamia ja niistä edelleen eteenpäin johtavia meriväyliä. Toteutetaan selvitys, jossa tarkastellaan liikennekäytävän logististen solmupisteiden ja väylien roolia sekä kehittämistarpeita ja logististen palvelujen kehittämismahdollisuuksia.

Toteutus: – 2015

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Tiehallinto, RHK, Perämeren satamat

15. "Northern Axis" linjausta tarkennetaan Venäjällä

Vaikutetaan eri kanavien kautta, jotta "Northern Axis" käytävän linjausta muutetaan Venäjällä tukemaan Vartiuksen tärkeiden liikenneyhteyksien kehittämistavoitteita. Nykyinen karttoihin merkitty linjaus kulkee pitkin Karjalan tiettömiä metsiä.

Toteutus: – 2015

Vastuu: Kainuun maakunta -kuntayhtymä, LVM

Tavaraliikenteen terminaalit

16. Rajaliikennekeskuksen seuraavien vaiheiden toteuttaminen

Rajaliikennekeskuksen juuri valmistuneet tilat riittävät nykyiselle liikenteelle. Liikenteen kasvaessa varaudutaan toteuttamaan keskuksen laajennus käsittäen tarpeiden mukaan nykyisten huolinta- ja terminaalitilojen laajennukset sekä tilat raideliikenteelle ja konttien käsittelyyn. Kumipyöräliikenteen käyttöön tulevat laajennukset toteutetaan nykyisen terminaalin läheisyyteen. Raideliikenteen terminaalitilat rakennetaan suunnitellun puutavaraterminaalin yhteyteen.

Toteutus: – 2015

Vastuu: Kuhmon kaupunki, Kainuun maakunta -kuntayhtymä, logistiikkayritykset, RHK

17. Tullivarasto

Vartiuksen Tullilla on tarve siirtää tullaamattomien tavaroiden säilytys raja-aseman ulkopuolelle ulkopuolisten operaattoreiden hoidettavaksi. Nykyisin Vartiuksessa toimii vain paikallisen huolitsijan ylläpitämä pienimuotoinen tullivarasto(kontti), johon voidaan väliaikaisesti sijoittaa pieniä tavaraeriä. Varsinaiset terminaalitoiminnot puuttuvat kuitenkin Vartiuksesta kokonaan. Yleisen tullivaraston toteutusmuodolle ja sijoitumiselle etsitään yhteistyössä ratkaisua.

Toteutus: – 2010

Vastuu: Tulli, logistiikkayritykset

Tietoliikenneliikenneyhteydet

18. Valokuituyhteyden rakentaminen Kainuun ja Kostamuksen välille

Tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi rakennetaan valokuituyhteys Kainuun ja Kostamuksen välille. Yhteys palvelee niin rajaliikenteen kuin elinkeinoelämänkin tiedonsiirron kehittämistarpeita.

Toteutus: – 2008

Vastuu: TeliaSonera Finland Oyj

Rajaliikenteen sopimukset ja tarkastukset

19. Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä koskevan sopimuksen uudistaminen

Vartiuksen kautta kulkevan rautatieliikenteen monipuolistamiseksi ja konttiliikenteen käynnistämiseksi uudistetaan yhteistyössä Venäjän viranomaisten sekä Venäjän rautatieyhtiön OAO RZD:n kanssa Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä koskeva sopimus.

Toteutus: – 2010

Vastuu: LVM, VR Osakeyhtiö, Kainuun maakunta -kuntayhtymä

20. Tullisopimusten täydentäminen

Täydennetään EU:n ja Venäjän välistä tullisopimusta siten, että tuotetuotteiden kuljetukset mahdollistuvat Vartiuksen raja-aseman kautta.

Toteutus: – 2010

Vastuu: VM, Tulli, Kainuun maakunta -kuntayhtymä,

21. Rajatarkastusten nopeuttaminen

Edistetään ja kehitetään passitusta, tullausta, raja- ja tuotetarkistuksia nopeuttavien sekä yksinkertaistavien menetelmiä ja niiden käyttöönottoa. Erityisesti sähköisten tullauksen käyttöönottoa edistetään.

Toteutus: – 2010

Vastuu: LVM, Tulli

22. Raideliikenteen tariffit

Pyritään vaikuttamaan Venäjän viranomaisiin, jotta maarajojen raja-asemille suuntautuvan raideliikenteen kaksoistariffeista luovuttaisiin. Tämä lisäisi merkittävästi Suomen kautta kulkevien kuljetusreittien kilpailukykyä ja kehittämismahdollisuuksia.

Toteutus: – 2010

Vastuu: VM, EU

8.2 Vuoden 2015 jälkeen

23. Akselipainon nosto (250 kN)

Rataosaa Kontiomäki-Vartius parannetaan, jotta rataosalla on mahdollista liikennöidä 25 tonnin akselipainoilla. Tämä lisää radan kuljetusten kustannustehokkuutta ja samalla parantaa kuljetuskäytävän asemaa kilpailukyisenä kuljetusreittinä olennaisesti Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja tasoristeysten poistaminen

Toteutus: – 2022

Kustannusarvio: 12,3 M€

Vastuu: RHK

24. Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja tasoristeysten poistaminen

Rataosalla Kontiomäki-Vartius lisätään liikenteen turvallisuutta poistamalla tasoristeyskysyjä ja lisäämällä jäljelle jäävien risteysten turvallisuutta.

Toteutus: – 2030

Vastuu: RHK

25. Puutavaraterminaalin toteutusvalmiuksien säilyttäminen

Puutavaratuonti ei nykyisillä liikennemäärillä edellytä puutavaraterminaalin rakentamista ja raakapuun tuonnin jatkuvuuteen liittyy suuria epävarmuustekijöitä. Puutavaratuonti voi kuitenkin pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna lisääntyä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Tämän vuoksi on syytä säilyttää aluevaraus ja valmiuden terminaalin toteutukselle.

Toteutus: – 2030

Vastuu: Kuhmon kaupunki, Kainuun maakunta -kuntayhtymä, RHK

26. Suomen ja Venäjän rajatarkastustoimintojen yhdenmukaistaminen ja yhdistäminen

Pidemmällä aikavälillä pyritään yhdenmukaistamaan sekä yhdistämään Suomen ja Venäjän rajatarkastustoimintoja. Kehittämisen tavoitteena tulisi olla pidemmällä aikavälillä Suomen ja Venäjän rajatarkastuksen siirtäminen samaan rakennuksen ja samanaikaisesti tehtäväksi.

Toteutus: – 2030

Vastuu: Tulli, Rajavartiosto, LVM

Liite 1. Yritykset ja organisaatiot, joihin oltiin yhteydessä suunnitteluprosessin aikana

Herman Andersson Oy

Kainuun rajavartiosto

Kokkolan satama

Kuljetusliike Kampman Oy

Nurminen Logistics Oyj

Oulun satama

Outokumpu Oyj

Peura Trans Oy

PKC Group Oyj

Raahen satama

Ratahallintokeskus (RHK)

Rautaruukki Oyj

Ruukki Group

Stora Enso Oyj

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Swedwood Karelia (Kostamus)

Tiehallinto, Oulun tiepiiri

Tulli

UPM-Kymmene Oyj

Valio Oy

VR Osakeyhtiö

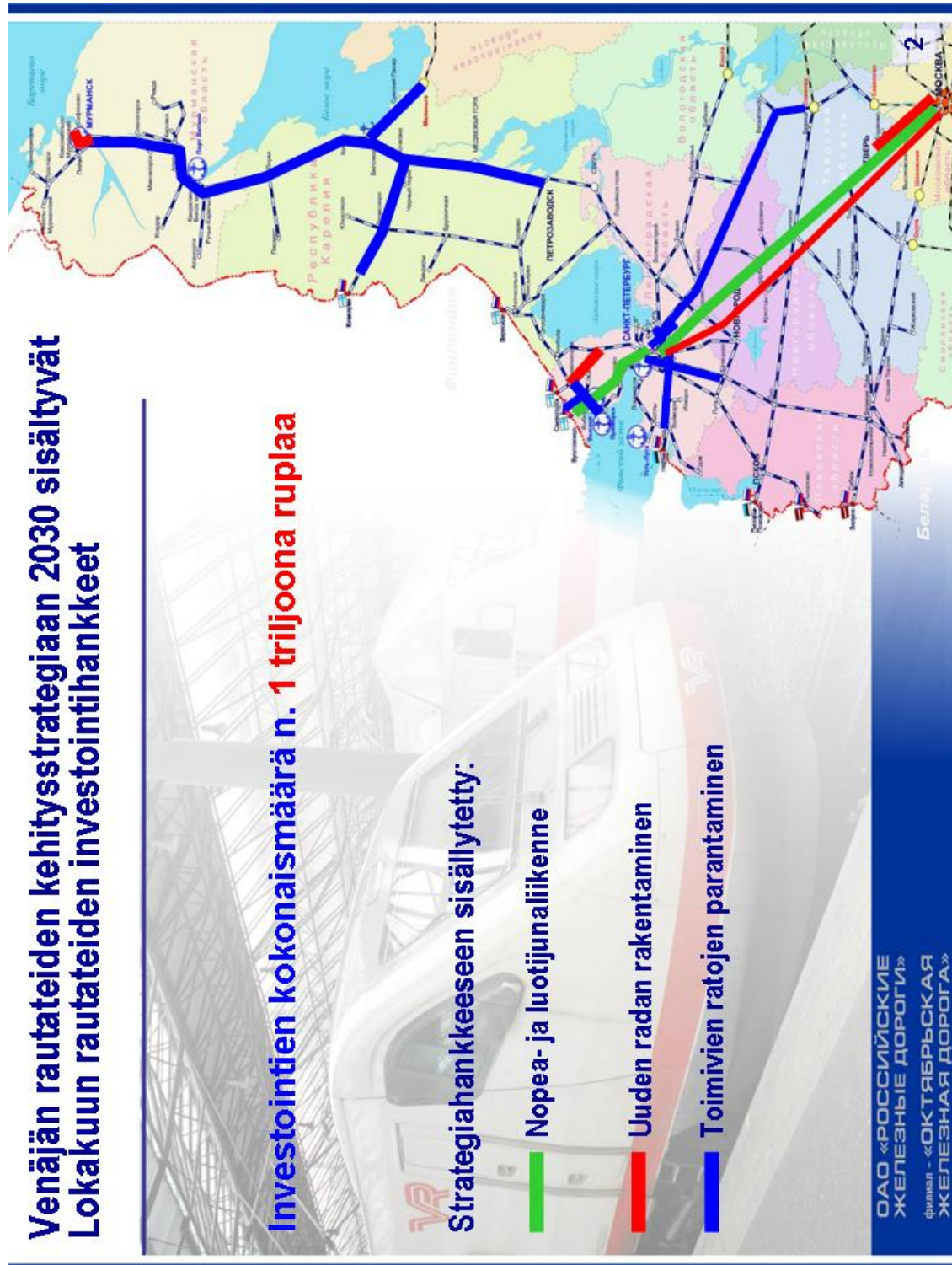
Liite 2. Venäjän runkotieverkko, kehitysstrategia 2025

Lähde: Tiehallinto



Liite 3. Venäjän rautateiden kehitysstrategiaan 2030 sisältyvät Lokakuun rautateiden investointihankkeet

Lähde: Suomen ja Venäjän talouskumppanuusfoorumi 15.11.2007, Lokakuun rautateiden päällikön Viktor Vasiljevich Stepovin esitys (huom. 1 triljoona ruplaa on noin 28,5 mrd euroa)



Liite 4. Lytta-Kivijärven rajaliikenneasemien kehittämistarpeet Venäjällä

Ratayhteyksien kehittäminen

- Lietmajärvi-Kotshkoma radan avaaminen ja virallisten tariffien määrittäminen kaupalliselle tavaraliikenteelle.
- Vartius–Kivijärvi -rajanylityspaikan statuksen määrittäminen kansainväliseksi raideliikenteen yhteydeksi Suomen ja Venäjän välillä sekä yleisen rahti- ja konttiliikenteen salliminen rajanylityspaikan kautta
- Lyttä–Kotshkoma -radan sähköistys ja raideopastinjärjestelmän rakentaminen
- Tiedonsiirtoyhteyksien asentaminen Lietmajärvi-Kotshkoma radan asemien välille
- Lytän rajanylityspaikan raideyhteyden kehittäminen

Raja-asemien ja terminaalien kehittäminen

1. Kivijärven rautatieaseman kehittäminen konttiliikenteen tarpeet huomioiden (nykyinen kustannusarvio 20 milj. ruplaa):
 - jakautuvien radioaktiivisten aineiden valvontajärjestelmä
 - vaaka rautatievaunujen punnitusta varten
 - videovalvontajärjestelmän asentaminen tullausalueen kautta kulkevien tavaroiden ja ajoneuvojen valvontaan
 - tarkastussiltojen rakentaminen avovaunuissa kuljetettavan tavaran tarkastusta varten
 - tullivalvonta-alueen valaistuksen kehittäminen (uudet valaisinpylväät)
 - aseman varustaminen lastaus- ja purkulaittein
 - kentän kunnostus vaunuista purettavia tavaroita varten
 - murtohälytysjärjestelmän ja valvontakameroiden asennus asema-alueelle
 - sivuraiteen rakentaminen tarkastusta varten pidätettyjen vaunujen seisokkia varten
 - päällystettyjen teiden rakentaminen raiteiden molemmille puolille ja raiteiden väliin jäävälle alueelle
 - itsenäinen sähköenergiälähde ja katkeamattoman sähkönsyötön laitteet
 - itsenäinen talous- ja juomavesilähde
 - lisätilaa tullauspisteen virkailijoita varten
 - kolmien uusien rautatieraiteiden rakentaminen
2. Lytän autoliikenneraja-aseman kehittäminen seuraavasti (nykyinen kustannusarvio 7 milj. ruplaa):
 - kolmansien kaistojen rakentaminen Venäjältä lähtevälle liikenteelle rajanylityspaikan itäpuolelle
 - kolmansien kaistojen rakentaminen rajanylityspaikan alueella Venäjälle saapuvan liikenteelle
 - kahden uuden vaakalaitteen asennus
 - lisäkenttien rakentaminen tullitarkastusalueelle palovaarallisten kuorma-autojen tarkastusta ja säilytystä varten
 - katetun ja valaistun varastoalueen rakentaminen väliaikaista varastointia varten
3. Lisäksi mahdollisesti tarpeita kontti- ja/tai puutavaraterminaalin rakentamiselle Kostamukseen ja Lietmajärvelle

Tieyhteyksien kehittäminen

- Kotshkoma–Lietmajärvi–Kostamus–Lytä -tien parantaminen: erityisesti tieosuuden Rukajärvi–Kotshkoma parantaminen

Muut toimenpidetarpeet

- Valmistellaan sekä kehitetään valmiuksia yksinkertaistettujen ja sähköisten tullimene-
telmiä käyttöönottoon. Erityisesti sähköisten tullauksen käyttöönottoa edistetään.
- Rajaliikenteen sujuvuuden parantamiseksi syvennetään ja lisätään rajaviranomaisten
välistä yhteistyötä sekä tarkastellaan mahdollisuuksia raja-asemilla toimivien viran-
omaistahojen määrän pienentämiseen
- Raideliikenteen tariffijärjestelmää kehitetään: luovutaan raja-asemille suuntautuvan
liikenteen erillistariffeista. Tämä parantaisi mahdollisuuksia kansainvälisen rautatieli-
ikenteen kehittämiseen sekä samalla Luoteis-Venäjän teollisuuden logistista asemaa
ja kuljetusmahdollisuuksia.



Kainuun maakunta -kuntayhtymä

POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO
Council of Oulu Region

Pohjois-Pohjanmaan liitto



Kuhmon kaupunki



Hyrynsalmen kunta



Suomussalmen kunta



Oulun satama



Pietarsaaren satama



VR Cargo