

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Kokkolan kaupunki lausuntonaan toteaa, että valtakunnallinen liikennejärjestelmä suunnitelma vuosille 2026-2027 on erinomainen työkalu suunnitelmalliseen toimintaan. Kokkolan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Kokkolan alue on vientiteollisuuden ja teollisuuden investointien osalta kärkialueita Suomessa. Tämän vuoksi näemme, että on erittäin tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnitelma tukee teollisuuspoliittisessa strategiassa nostettuja painopisteitä. Kokkolan kaupungin alueelle sijoittuvat investoinnit edellyttävät myös kaupungilta merkittäviä satsauksia. Kokkolan kaupunki ei ole ns. MAL-sopimuksen piirissä oleva kaupunki ja kaupunki näkee tarpeelliseksi yhdessä valtion kanssa laatia liikenne investoinneista yhteisen tavoitetilän tai sopimuksen, jolla varmistetaan investointien toteutuminen oikea aikaisesti alueellamme.

Kokkolan kaupunki esittää huolensa Liikenne12-suunnitelmassa rahoituksen kohdentamista MAL-alueille. MAL-sopimuksissa sekä maan eri osien ohjelmissa on sovittu erilaisista valtion panostuksista, jotka sitten liikenne12:ssa ja investointiohjelmassa otetaan annettuina yli muiden alueiden kehittämishankkeiden. Lisäksi on huomattava, että MAL-sopimusten kestävyystavoitteiden ja valtion niissä liikennehankkeisiin osoittaman rahoituksen kohdentamisen välillä on ristiriitoja. Nyt huomiotta jäävät mm. MAL-seitsikon ulkopuolisten maakuntakeskusten joukkoliikenteen, kevyen liikenteen infrastruktuurin sekä paikallisti tärkeiden väyläinvestointien rahoitus.

Länsi-Suomen ja Kokkolan merkitys maan huoltovarmuuden sekä puolustuksen näkökulmasta tulee huomioida tulevien toimenpiteiden toteutuksessa. Kokkola on myös liikenteellinen solmukohta, joka

tulee kehittää tästäkin näkökulmasta. Lausunnolla olevan luonnoksen painotukset eivät kokonaisvaltaisesti tue Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden kehittämistä. Erityisesti lentoliikenteen kehittämisen toimenpiteet eivät tue alueellista saavutettavuutta.

Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa myös niiden kehittämiseen.

Liikennesuunnitelmassa esitetyt pääradan kehittämistarpeet ja toimenpiteet keskittyvät lähinnä Helsinki – Tampere välillä. Kokkola tuo esille, että Suomen päärata palvelee koko Suomen henkilö- ja tavaraliikennettä. Pääradan kautta kulkee merkittäviä tavaramääriä. Pääradan merkitys korostuu myös siinä skenaariossa, jossa Etelä-Suomen satamien käyttöä rajoitetaan tai käyttö estyy, jolloin tavaraliikenne joudutaan suuntaamaan Länsi-Suomen satamiin. Sama tilanne syntyy myös skenaariossa, jossa Pohjois-Suomeen kohdistuu liikennettä rajoittavia toimenpiteitä, jolloin malmi- ja tavaraliikennettä joudutaan suuntaamaan Länsi-Suomen satamiin. Tällöin pääradan välityskyky, riittävät ohituspaikat ja palvelutason merkitys sekä etelä-pohjoissuunnassa että itä-länsisuunnassa korostuvat, koska päärata yhdistää poikittaisliikenteen päärataan. Siksi tavaraliikenteen kehitysnäkymä ja vaihtoehtoiset tilannekehityskuvat tulee ottaa vahvemmin huomioon pääradan kehittämistoimenpiteitä määritettäessä. Toimenpiteissä lähijunaliikenteen merkitys jää suunnitelmaluonnoksessa vähälle huomiolle. Lähijunaliikenteen kilpailun vapautuessa myös sen merkitys alueellisen ja paikallisen saavutettavuuden lisääjänä korostuu. Tästä syystä Kokkola muiden alueellisten toimijoiden kanssa edistää voimakkaasti lähijunaliikenteen käynnistymistä Ylivieska-Kokkola-Seinäjoki raideliikennekäytävässä, joka palvelee laajasti koko Keski-Pohjanmaa - Etelä - Pohjanmaa – Pohjanmaa – Pohjois-Pohjanmaan talousaluetta ja työvoiman liikkuvuutta. Keski-Pohjanmaalla lähijunaliikenteen edistäminen Ylivieska-Kokkola-Seinäjoki raidekäytävässä luo uusia joukkoliikenteen mahdollisuuksia alueelle, parantaa kaupunkiseutujen saavutettavuutta ja lisää esteettömyyttä.

Kokkolan asemanseudun kehittäminen on turvallisuuden näkökulmasta ehdoton. Aseman matkustajamäärät ovat viime vuosien aikana kasvanut merkittävästi ja aseman turvallisuus ei vastaa nykyisten matkustajamäärien edellytyksiä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Kokkolan kaupunki lausuntona toteaa, että (sivu 31) toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset toimenpideohjelman valmisteluun ovat lähtökohtaisesti hyvät.

Kokkolan kaupunki näkee Länsi-Suomen alueellisen painotuksen (kuvio 3) vielä puutteellisena sekä sitoutumisen näkökulmasta vaikeasti hahmotettavana. Kokkola lukeutuu keskeisesti kansainvälisiin liikenteen solmupisteisiin, mutta lisäksi on syytä huomioida teollisuuden kehittämisen ja energiahuollon tarpeet. Kokkolassa on vireillä merkittäviä teollisuuden uusinveistointeja (esim Arctial

alumiinitehdas) sekä uusiutuvan energian hankkeita, jotka edellyttävät myös laajoja liikennejärjestelmäinvestointeja toteutuakseen.

Suunnitelman mukaan Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. Kaupunki näkee tavoitteen kannatettavana, mutta suunnitelmaan tulisi vielä tarkemmin avata tähän liittyviä tavoitteita ja vastuita eri osapuolten välillä.

Kokkolan satama

Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskeva päivitetty asetus astui voimaan kesällä 2024. Asetuksen sisältämän artikla 58:n nojalla Suomen on mahdollista esittää Kokkolan sataman statuksen kohottamista ydinverkkosatamaksi. Artiklan mukaan komissio voi, jäsenmaiden pyynnöstä, sisällyttää uusia satamia ydinverkkoon, mikäli niiden todetaan saavuttaneen lisää eurooppalaista lisäarvoa niiden geostrategisesta merkityksestään johtuen ja jos osoitetaan, että infrastruktuuriluokkaa koskevat vaatimukset kyetään täyttämään.

Uuden TEN-T-asetuksen neuvotteluvaiheessa Kokkolan satama lukeutui Euroopan parlamentin kantaan ydinverkkosatamana. Ehdotettu ydinsatamastatus olisi merkittävä edistysaskel, joka heijastaa sataman roolia ja sitoumuksia paremmin kuin nykyinen asema osana kattavaa verkkoa. Statuksen kohottaminen parantaisi sataman pitkän aikavälin toimintaedellytyksiä lisääntyneiden investointien sekä vakiintuneen huoltovarmuuskriittisen aseman takia.

Kokkolan sataman merkitys huoltovarmuudelle ja puolustukselle on merkittävä, nykyisen kaupallisen viennin ja tuonnin mahdollistamisen lisäksi. Viime mainittuihin voidaan laskea yli 1,5 mrd. euron viennin satamalogistiikka Kokkola Industrial Parkista, Keski- ja Pohjois-Suomen kaivannaisteollisuusyritysten vienti- ja tuontilogistiikka sekä tuulivoimalakomponenttilogistiikka ja vahvasti kasvava konttiliikenne. Lisäksi voidaan mainita meneillään oleva, usean vihreän siirtymän yritysten logistiikan mahdollistaminen. Kokkolassa on julkistettu muun muassa vety-, ammoniakki- ja metanolituotantoa ja myös vihreää energiaa käyttävän alumiinituotantolaitoksen käynnistämisen selvitykset.

Kokkolan huoltovarmuusliitäntäinen toiminta on kansallisesti korkealla tasolla. Huomionarvoisiin kriittisiin huoltovarmuusryhmiin lukeutuvat muun muassa EU:n ja Naton kriittisiksi luokittelemat väriametallit (nikkeli, koboltti, litium, sinkki), polttoaineet ja lannoitteet sekä kriittiset lannoiteteraaka-aineet, kuten ammoniakki. Kaikkien edellä mainittujen ryhmien tavaraliikenne- ja satamakäsittelymäärät ovat suuria.

Puolustuksen kriittisyys on myös korkealla, samasta syystä kuin menestyksekkäs kaupallinen toiminta. Satamaan johtaa pohjoisen Selkämeren sekä Perämeren, eli Läntisen- sekä Pohjois-Suomen syvin väylä 14,2 m. Sataman raideliikennekapasiteetti on hyvien tieyhteyksien lisäksi täysin integroitu Keski-, Pohjois- ja Itä-Suomen raitelinjoihin ja mahdollistaa jopa kilometrin mittaisten junien tuomisen väliratapihoille sekä kaikkiin Kokkolan kolmeen satamaan. Tämä yhdistettynä Kokkolan sataman ylivoimaiseen eri tavaralajikkeiden käsittelykapasiteettiin takaa puolustuksellisen toiminnan tarvitsevan kapasiteetin – välittömästi. Sataman erikoisuutena voidaan mainita väylän kulkusyvyyden, muodon ja yli kilometrin pituisten laiturien mahdollistama lentotukialusten saapuminen satamaan. Kokkolan satama on Suomen viiden suurimman sataman joukossa rahdin käsittelymäärissä mitattuna, mutta kapasiteetiltaan satama on huomattavasti suurempi.

Sataman lisääminen TEN-T ydinverkkoon varmistaisi Suomen logistista ulottuvuutta uudessa geopoliittisessa tilassa sekä huoltovarmuuden että puolustuksen näkökulmasta. Ydinverkkostatus parantaisi EU:n ja Suomen kykyä huoltaa EU:n pisintä itärajaa mahdollisten kriisi- ja poikkeusolojen aikana.

Lausuntonaan Kokkolan kaupunki toteaa, että sataman väylämaksuihin tulisi palauttaa 50% alennus tai poistaa kokonaan, koska väylämaksujen korottaminen aiheuttaa suoraan lisäkustannuksia vientiteollisuudelle.

Kokkola-Pietarsaaren lentokenttä

Lentoasemaverkosto on keskeinen Suomen talouskasvussa ja viennin mahdollistajana, ja sen merkitys on kasvanut globaalissa kilpailussa. Lisäksi monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden, terveydenhuollon ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Suomen viennistä 71 % keskittyy maakuntiin. Maakuntakenttien tärkein tehtävä on yritysten ja osaajien pääsy nopeasti maailmalle ja takaisin sekä kansainvälisten matkailijoiden tuoman arvonlisän mahdollistaminen. Kokkolan kaupungin lausuntona voidaan todeta, että on erittäin tärkeä turvata Suomen kansainvälinen saavutettavuus erityisesti vientivetoisen elinkeinoelämän sekä matkailun näkökulmasta. Valtion tulee tarjota liikenneinfra myös alueellisiin yhteyksiin, kuten muillakin liikennemuodoilla. Tämän vuoksi valtion tulee varmistaa Finavian nykyisen lentoasemaverkoston kattavuus ja lentoliikenteen ylläpitäminen maakuntakentille.

Kokkolan kaupunki lausuntona esittää, että valtio osoittaa lentoaseman pitäjälle riittävän rahoituksen maakuntakenttien ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi budjettirahoituksella yli hallituskausien. Valtio huolehtii ostopalveluliikenteenä yhteydet niille lentoasemille, joissa markkinaehtoiseen liikenteeseen ei ole vielä päästy. Tavoitteena on markkinaehtoisuuden syntyminen, mutta toimintavarmuuden vuoksi yhteyksissä ei saa syntyä katkoja.

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa Liikenne 12 –suunnitelmassa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on sisällytetty Liikenne 12 -suunnitelmaan. Parempi ratkaisu olisi toteuttaa erillinen lentoliikenteen strategiatyö, jossa määritellään strategisen lentoasemaverkoston kriteerit. Lentoasematoiminnan yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa, vaan kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt - kriteerit tulee laatia vuorovaikutteisesti elinkeinoelämän kanssa.

Kokkolan kaupunki lausuntona toteaa, että valtion tulee tarjota liikenneinfra myös alueellisiin yhteyksiin, kuten muillakin liikennemuodoilla. Lentoliikennepalvelujen tulee syntyä pitkällä aikavälillä markkinaehtoisesti, mutta markkinaehtoisia palveluja ei voi syntyä ilman lentokenttäinfraa.

Kokkolan kaupunki ehdottaa seuraavia muutoksia tekstiluonnokseen

Ehdotetaan lisättäväksi

Lentoasemaverkosto on keskeinen Suomen talouskasvussa ja viennin mahdollistajana, ja sen merkitys on kasvanut globaalissa kilpailussa. Lisäksi monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden, terveydenhuollon ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Suomen viennistä 71 % keskittyy maakuntiin. Maakuntakenttien tärkein tehtävä on yritysten ja osaajien pääsy nopeasti maailmalle ja takaisin sekä kansainvälisten matkailijoiden tuoman arvonlisän mahdollistaminen. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi valtio varmistaa lentoliikenteen pitkäjänteisen näkymän. (s. 47)

Ehdotetaan ehdottomasti säilytettäväksi

Suuresta osasta Suomea on mahdollista saavuttaa Helsinki-Vantaan lentoasema alle kolmen tunnin matka-ajalla eri kulkumuotoja, myös lentoyhteyksiä, hyödyntämällä. (s. 12)

Ehdotetaan muokattavaksi

Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä 2025. (s. 50)

Muokausehdotus:

Säilytetään Finavian nykymuotoinen lentoasemaverkko ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa. Kehitetään kotimaan lentoliikennettä ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta turvataan vientiteollisuuden, matkailun ja huoltovarmuuden kannalta tärkeät lentoyhteydet

tarvittaessa ostopalveluliikenteellä. Tähän tarvittava rahoitus huomioidaan valtion budjettikäsittelyssä.

Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristöä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikkoa.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määraaikaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua.

Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin.

Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti. (s. 50-51)

Muokausehdotus:

Pidemmällä aikavälillä valtio sitoutuu turvaamaan maan kansainvälisen saavutettavuuden osoittamalla Finavialle riittävän rahoituksen lentoasemaverkoston ylläpitämiseen. Samalla se kuitenkin edellyttää yhtiötä uusien käyttövoimien hyödyntämiseen, etälennonjohdon käyttöönottoon sekä muuhun kustannusrakennetta keventäviin toimiin.

Toteutetaan erillinen lentoliikenteen visiotyö, jossa linjataan lentoasemaverkoston ja – liikenteen rooli Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle erityisesti vientivetoisen elinkeinoelämän sekä matkailun näkökulmasta. Visiotyö laaditaan tiiviissä vuorovaikutuksessa valtion, elinkeinoelämän ja alueiden kanssa.

Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä. (päätökset puoliväliriihestä otetaan mukaan suunnitelman viimeistelyssä) (s. 55)

Muokkausehdotus:

Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny.

Ehdotetaan kokonaan poistettavaksi

Ennen koronaa valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille. (s. 47)

Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkostoon ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin. (s. 51)

Tieverkosto

Kokkolan kaupunki pitää tärkeänä lähtökohtana TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkaulojen poistamista EU-rahoituksen maksimaalista hyödyntämistä ja sen edellytyksenä olevaa riittävää ja eteenpäin katsovaa suunnitteluvaramia. Vt 8 parantamista Kokkolan kaupungin osalta on syytä tarkastella myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden ja tähän liittyvän EU-rahoituksen (military mobility) näkökulmasta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa tulee huomioida teollisuuden investointien kautta tulevat liikenteelliset investointitarpeet. Kokkolan osalta kriittisiä hankkeita ovat muun muassa Kruununportin, Arctialin alumiinitehdashankkeen sijoittumispaikka, liikennejärjestelmien kehittäminen sekä vt8:n kehittäminen henkilö- ja tavaralogistiikan osalta, esimerkiksi vt8:n ohituskaistajärjestelyt Kruununportin ja Kruunupyyn kunnan alueella. Yhdystien toteuttaminen välille vt8 – mt749, uusi yhdystie on Arctial hankkeen toteutuksen kannalta välttämätön ja tielinja mahdollistaa tehokkaan logistiikan tehtaan rakennusvaiheessa mutta myös operointivaiheessa. Kokkolan kantasatamaa johtavan valtion väylän syventäminen 11,5 metriin, hanke tukee erityisesti vihreän siirtymän teollisuuden investointeja.

Tieverkoston osalta määrärahoja alempiasteisen tieverkoston hoitamiseksi on myös varmistettava. Pitkät etäisyydet ja joukkoliikenteen toimimattomuus edellyttää, että tieverkosto on oltava kunnossa. Kokkolan kaupunki lausuntona myös toteaa, että yksityisteiden avustamiseen on erittäin tärkeää alueellisen merkityksen näkökulmasta ja jatkossakin tulee kiinnittää erityistä huomiota rahoituksen turvaamiseen.

Kokkolan kaupunki on mukana rahoittamassa Vt8 peruskunnostusta ja Kokkolan kaupunki rahoittaa myös osan rautatieaseman turvallisuuden parantamisesta alikulkutunnelin osalta. Lähtökohtaisesti valtio ei voi siirtää kustannusvastuuta enempää kuntien ja kaupunkien vastuulle.

Lentoliikenteen turvaamiseksi ja rahoitukseen on otettu aikaisemmin kantaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

Kokkolan kaupungin hankkeista Vt 8 peruskunnostus vaihe 1 sekä Kokkolan rautatieaseman turvallisuuden parantaminen ja alikulkutunnelin rakentaminen kevyelle liikenteelle ovat mukana nykyisessä Liikenne12 (1A korissa) suunnitelmassa. Kaupunki on mukana rahoittamassa molempia hankkeita ja on ensiarvoisen tärkeää, että nämä hankkeet viedään toteutukseen mahdollisimman pian.

Muita tärkeitä hankkeita lisättäväksi Liikenne12 suunnitelmaan:

- Yhdystie Vt 8 – 749 mt
- Ohituskaistat välille Kruunuportti - Kruunupyy
- Kruunuportin alueen liikennejärjestelyt

- Kruunuportin alueelle pistoraide
- Kevyenliikenteen väylä kaupungista Kruunuportin alueelle
- Vt 8 perusparannus pohjoiseen Kajaanin tien risteykseen

Mäkelä Lea
Kokkolan kaupunki