

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?

Meri-Lappi on portti länteen ja pohjoiseen: strateginen geopolittinen sijainti Ruotsin maarajalla, pohjoisten meri-, maantie- ja raideyhteyksien varrella sekä osana kansallista lentoasemaverkostoa. Meille on tärkeää varmistaa maantie- ja rautatiekuljetusten sekä talvimerenkulun sujuvuus.

Alueellisten painotusten osalta Meri-Lappi kuuluu sekä Pohjoiseen, että Läntiseen tarkastelualueeseen, joissa liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys osalta alueen erityispiirteet on huomioitu hyvin. Aluetarkastelu esimerkiksi maakuntatasolla tai maakuntarajat ylittävänä, mutta kohtuullisen kokoisena toiminnallisena tarkastelualueena, olisi sitonut mm. maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat tiiviimmin osaksi aluetarkastelua. Esitetyssä muodossa aluetarkastelu on hyvin kategorinen, eikä se palvele suunnittelua tai kehittämishankkeiden arviointia. Aluejakoa ei tässä muodossa tule käyttää rahoituksen arviointiperusteena, eikä se saa olla arviointipohjana hankkeiden priorisoinnissa hankekoreihin. Suunnitelman tulee olla mahdollistava ja kehitysmuonteinen, vaikkakin se on lakisääteinen strateginen suunnitelma.

Näemme hyvänä, että Liikenne 12 ohjelmassa TEN-T-verkon tarvitsemat investoinnit on nostettu keskeiseksi kehittämisen osaksi pidemmän aikavälikehittämistä. On myös hyvä, että suunnitelmavalmiuksien parantamiseen on kiinnitetty huomiota ja rahoitusta suunnataan suunnitelmavalmiuden parantamiseen tarkastelukauden aikana.

Kannamme kuitenkin huolta Liikenne 12 ohjelman vahvasta painotuksesta kaupunkiseutuihin ja kasvukeskuksiin ja esitämme, että painotusta siirretään enemmän elinkeinolähtöiseen tarkasteluun ja kasvunäkymiin. Etenkin pohjoisen investointipotentiaalın hyödyntäminen ja väyläverkon kehittäminen mahdollistaa tarpeellisen kasvusysäyksen kansantalouteen ja suhdannevaihteluihin.

Liikenteen perusparannushankkeiden kustannushyötyjä tulee jatkossa arvioida tavalla, joka edistää myös liikenteen turvallisuutta ja väylien käytettävyyttä. Liikenneverkon perusparannushankkeet

ohjautuvat nykyisen laskentamallin pohjalta kohdentumaan väestörikkaile alueille. Minuuttien säästö joukkoliikenteessä painaa parannusinvestoinneissa enemmän, kuin tonniin liikuttaminen harvaanasutulla alueella liikenneturvallisesti. Kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta pohjoisten alueiden kantatieverkko on harva ja alempiasteisten teiden merkitys sekä elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimintavarmuuden turvaamiseen on merkittävä. Esimerkiksi perusparannushankkeiden sekä päälysteohjelman osalta tulee jatkossa varmistaa, että pohjoisen erityisolosuhteet, harva kantatieverkko sekä valtatieverkon käyttöön liittyvät erityispiirteet (kansainvälinen läpikulkuliikenne, matkailun kausivaihtelut) tulee jatkossa huomioiduksi hankkeita arvioitaessa.

Lapin Kauppakamarin toteuttaman Lapin investointien tilanne- ja tulevaisuuskuvausten (syyskuu 2024) pohjalta voidaan todeta, että Lappi on kiinnostava investointiympäristö ja Lappiin on suunnittelussa tulevan 10 vuoden aikana 30,9 miljardin euron arvoiset hankkeet, joista teollisuuden hankkeet (6,2 mrd€) pääosin Meri-Lappiin.

Julkisen talouden tasapaino ei parane siirrettäessä rahoitusvastuuta julkiselta toimijalta toiselle. Tässä tilanteessa uusia vastuita ei tule siirtää kunnille liikenteen infrastruktuuriin tai palveluiden järjestämiseen liittyen, vaan kuntien panokset tulee kohdentaa näiden investointien muun toimintaympäristön edistämiseen, kuten maankäytön, kaavoituksen ja lupaprosessien laadukkaaseen toteuttamiseen sekä osaajien varmistamiseen.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite tulee lisätä otsikon 4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet otsikon alle. Esitämme, että se lisätään sivulle 29 otsikon 1. Toimivuus- tekstiosioon. Tämä varmistaa maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun saavutettavuuden keskeisimmän tavoitteen. Saavutettavuustavoite on mainittuna asiakirjassa vain sivulla 55 kaukoliikenteen hankintojen yhteydessä.

Tässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa lentoasemaverkosto ja lentoliikenne saavat kohtuuttoman suuren painoarvon, kun suunnitelmaan on sisällytetty hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia. Näemme, että lentoliikennestrategia tulee irrottaa erilliseksi strategiaksi ja käsitellä tässä lentoasemaverkkoa samalla tasolla, kuin muitakin väyliä tai satamia, osana kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Esitämme, että liikenne- ja viestintäministeriö toteuttaa erillisen lentoliikenteen strategiatyön, jossa määritellään strategisen lentoasemaverkoston kriteerit. Nyt suunnitelmassa esitetyssä muodossa lentoasematoiminnan yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa. vaan esille nousee vain valtion yhtiö Finavian haastava taloustilanne ja halu supistaa hallinnoimaansa lentoasemaverkkoa. Strategisen lentoasemaverkoston kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt - kriteerit tulee laatia vuorovaikutteisesti elinkeinoelämän kanssa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

4.6.1.1 Perusväylänpito

- s. 40 Perusväylänpidon raami on liian matala ja perusväylien korjausvelka kasvaa ohjelman toteuttamisen aikana 4,2 miljardista eurosta 6 miljardiin euroon. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan ohjelman mukaan myös laskea tai niistä voidaan luopua. Sivulla 11 todetaan, että yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä. Tämä tulee huomioida riittävällä tavalla suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä ja rahoituskehyksessä.

- Lapin tieverkko on harva verrattuna muuhun Suomeen. On ihan keskeistä, että harvan tieverkon kunnossapitoon ja korjausvelan taittamiseen investoidaan ennakoivasti ja kestävästi. Huoltovarmuuden varmistamiseksi ja yritysten toimintaedellytysten parantamiseksi vähäliikenteinen alempiasteinen tieverkko tulee huomioida kohdennettaessa perusväylänpidon rahoitusta. Rinnakkaisteiden puuttuessa kiertomatkat Lapissa voivat olla kohtuuttoman pitkiä esimerkiksi kelirikkoaikana, mikä aiheuttaa yrityksille lisäkuljetuskustannuksia tai tuotannon katkeamista. Ratkaisuna kunnossapitohaasteisiin pohjoisessa ei voi olla asfalttiteiden muuttaminen sorateiksi, sillä niiden kunnossapitokustannukset ovat pitkällä aikavälillä kalliimmat kuin uudelleen päällystäminen asfaltilla.
- Lapin tiestön osalta valtatie VT21 ja Nelostie (E75) ovat kansainvälisten kuljetusten reittejä ja samalla ne palvelevat paikallista liikennettä ja maakunnan sisäisiä kuljetuksia. Nykyinen tilastointimalli ei huomioi kansainvälisen läpikulkuliikenteen rahtitonnejä, sillä vain kansallisessa rahtiliikenteessä on velvoite ilmoittaa tonnimäärät. Nämä kansainvälisten kuljetusten lisätonnit rapauttavat tieverkkoa ja aiheuttavat etenkin talviaikaan liikenneturvallisuuden heikkenemisen näillä yhteyksillä. Etenkin Lapissa, jossa tieverkko on harva ja arktisen ilmaston olosuhdetekijät haastavat, tulisi näiden pääväylien kunnossapitoon ja käytettävyyteen kiinnittää erityistä huomiota. Perusväylärahoituksen osalta tulee näille väylille osoittaa riittävästi kunnossapitoon ja perusparannukseen rahoitusta. Myös laskentamallia tulee tarkastella, jotta se aidosti ottaa huomioon olosuhdetekijät sekä nämä kansainvälisten kuljetusten tonnistot.

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

- Väyläverkon kehittämisen toisessa kohdassa todetaan, että väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen on suunnittelukaudelle varattu rahoitusta yhteensä yli 6 miljardia euroa ja päätetyille hankkeille 3,1 mrd€. Suunnitelmavalmiutta väylien osalta on purettu koronan myötä toteutuneiden elvytyshankkeiden osalta ja on suotavaa, että suunnitteluvalmiuteen ja selvitysten tekoon varataan ohjelmaan riittävästi rahoitusta jo ohjelman alkuvuosista lähtien. Liikennehankkeiden suunnittelu on hidasta ja useat elinkeinohankkeet toteutuakseen oikea-aikaisesti tarvitsevat riittävän väyläverkon suunnitelmavalmiuden. Tämä korostuu etenkin Lapissa, jossa tieverkko on harva ja esimerkiksi kaivostoiminta keskittyy usein rakennetun tieverkon ulkopuolelle, mikä edellyttää uusien tieyhteyksien rakentamista.

Väylämuotokohtaiset toimenpiteet

Maantieverkko

- Maantieverkon parantamisrahoitusta tulee kohdentaa vähäliikenteisille, mutta kuljetustonnien osalta suurille yhteyksille, joissa samalla parantamisrahoitus alentaa väyläverkon kunnossapitovelkaa on myös mahdollista taittaa vaikuttavammin. Etenkin tierakenteiden parantaminen vastaamaan muuttuneita ilmasto-olosuhteita (riittävät korotukset muusta maastosta, vesien ohjaus pois rakenteista, puuston ja kasvillisuuden poistaminen tien rakenteiden läheisyydestä) tulisi olla keskiössä suunnitelmakauden aikana.
- Kannamme huolta myös matkailun henkilökuljetusten, rahtiliikenteen ja ensihoidon kuljetusten sopimisesta Lapin tieverkolle. Suunnitelmakauden aikana tulee ratkaista esimerkiksi Nelostien (E75) -Laurila-Muurola välin suunnittelu ja perusparannushanke välityskyvyn

parantamiseksi. Keminmaan ja Rovaniemen välillä parantamistarpeita ovat ohituskaistajaksojen rakentaminen sekä yksityistie- ja tonttiliittymäjärjestelyjä.

- Lapin osalta maantieverkon peruseränhankkeet poikittaisyhteyksien osalta sekä kansainvälinen saavutettavuus Torniojoen yli tulee varmistaa kansallisen turvallisuuden sekä huoltovarmuuden edistämiseksi.

Raideverkko

- Sivulla 43 todetaan, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen / sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa, kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kuin kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Tilanteessa, jossa kuntien talousnäkyminen on epävarma (viivästynyt valtionosuusuudistus) ei kunnille tule asettaa uusia taloudellisia vastuita liikenteen järjestämiseen ja rahoittamiseen. Etenkin pitkänmatkaisen liikenteen järjestäminen tulee jatkossakin olla valtion toimesta hoidettua. Kyseinen lause tulee poistaa liikenne 12 suunnitelmasta.
- Kansainvälisten yhteyksien osalta liikenne 12 ohjelmaan tulee kirjata Tornio-Kolari raideyhteys osaksi päärataverkkoa ja radan sähköistäminen
- Eurooppalainen raideleveys- hanke tulee aloittaa ensivaiheessa Tornioista Perämeren satamiin Tornion Röyttään ja Kemin Ajokseen edistämään raideinfran kaksoiskäyttöä ja elinkeinoelämän kuljetustarpeita. Satamaraideyhteydet tulee myös sähköistää ja samalla toteuttaa sähköistetty raideyhteys välillä Eljärvi-Lautiosaari. Tässä yhteydessä tulee toteuttaa myös pohjoinen lentorata ja rakentaa asemalaituri Kemi-Tornion lentoaseman kohdalle palvelemaan matkailun tarpeita ja yhdistämään solmupisteenä eri liikennemuodot.

Väyläverkko ja talvimerenkulku

Sivulla 45. todetaan, että valtio käynnistää jäänmurtajien pitkäjänteisen uusimishjelman palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita. Samassa yhteydessä tulee jäänmurtokaluston kesäaikainen sijoituspaikka toteuttaa Perämeren pohjoisiin satamiin, jossa niiden operointikausi on pidempi.

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot

Sivulla 47 todetaan, että Helsingin lentoaseman Euroopan ja Aasian yhdistävänä hub-asemana toivotaan säilyvän. Samassa yhteydessä todetaan, että suurin kasvupotentiaali kaukoliikenteessä on Pohjois-Euroopassa ja Baltiassa ja että matkailu ja lentomatkestaminen kasvaa Pohjois-Suomessa. Tästä yhteydestä tulee poistaa kirjaukset liikematkestamiseen liittyvistä trendeistä ja sekä kappale, joka alkaa: ” Ennen kriisejä valtion yhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä... Perusteluna tälle, on, että myöskään Finavian verkostojen ulkopuolisia kenttiä ei tässä yhteydessä mainita lainkaan, vaan keskitytään valtion omistaman erityispalveluyhtiön toiveeseen lentoasemaverkoston kustannuksien kattamisesta.

Yksityistiet

Näemme perusteltuna, että yksityisteiden valtionmäärärahaa korotetaan 10,1 miljoonaan euroon ja tällä turvataan elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja esitämme, että niitä kohdennetaan erityisesti saavutettavuuden parantamiseen harvaanasutulla alueella.

Lentoasemanverkosto ja lentoasemapaikat

Lapin lentoasemat, etenkin Rovaniemen ja Kittilän lentoasemat, ovat kasvaneen matkailukysynnän vuoksi olleet hetkittäin täynnä ja kapasiteetti ei ole ollut riittävä palvelemaan matkustajia asematilojen ja lentoyhtiöitä kiitotien osalta. Ennen laajennusinvestointeja terminaalirakennuksiin tai uusiin kiitotieratkaisuihin tulee hyödyntää jo olemassa olevaa infraa Lapin alueella. On kansantalouden näkökulmasta järkevää hyödyntää Finavian ylläpitämää ja operoimaa Kemi-Tornion lentoasemaa matkailusezonkien aikana.

Kemi-Tornion lentoaseman sijainti yhtenä eri liikennemuotoja yhdistävänä liikenteen solmupisteenä (15 kilometrin säteellä on Ruotsin raja, Kemin Ajoksen ja Tornion Röyttän satamat ja raideyhteys sekä TEN-T-verkkoon kuuluva E4) on myös huoltovarmuuden sekä yhteiskunnan toimintavarmuuden osalta keskeinen.

Nykyinen lentoasemaverkosto on kokonaisuudessaan osa kriittistä strategista kansallista infraa ja sen ylläpitoon tarvitaan vahva, verkostoperiaatteella toimiva yhtiö. Alueiden saavutettavuuden näkökulmasta nykyverkosto takaa kolmen tunnin saavutettavuuden maakuntien ja pääkaupungin välillä ja mahdollistaa kansantalouden vahvistamiseksi investointien synnyn Suomeen. Toimiva lentoasemaverkosto varmistaa Suomen huoltovarmuuden, turvallisuuden, kriisinkestävyys, yhteiskunnan toimintavarmuuden ja saavutettavuuden. Valtion tulee jatkossakin tarjota liikenneinfra lentoliikenteelle, kuten muillekin liikennemuodoille.

- Sivulta 50 kaksi viimeistä kohtaa, joissa suunnitellaan arvioitavan kansallisen lentoasemaverkoston laajuutta ja kriteerejä valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille, määritellään ne ja muodostetaan uusi lentoasemaverkosto, tulee poistaa kokonaan. Myös sivulta 51 tulee poistaa kaksi ensimmäistä kohtaa, joissa infra-avustuksia suunnitellaan kohdennettavan muuttuvan lentoasemaverkoston ja suunnitellaan matkaketjuja jäljelle jääneille lentoasemille.
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeen osalta valtio tulee varata infra-avustuksia lentoasemaverkoston tarpeisiin.

Henkilöliikenteen palvelut

Sivulta 54 toisesta kappaleesta tulee poistaa loppuosan teksti, joka kuuluu: ”Lentoliikenteen ostot aiheuttavat ostoihin käytettävän rahoituksen lisäksi Finavialle huomattavia tappioita lentoasemien ylläpidon muodossa. Käytännössä ostot myös vaikeuttavat markkinaehtoisen liikenteen alkamista ostoliikenteen aikana ja uusien (vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien) liiketoimintamallien kehittämistä näillä yhteysväleillä.” Perusteluna poistolle on, ettei Finavian Helsinki-Vantaan tappioita todeta euromääräisesti missään Aasian ja Euroopan lentoliikenteen hubina toimimisen johdosta tai markkinaan ei ole vielä syntynyt näitä uusia vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä liiketoimintamalleja.

S.55 ensimmäistä kohtaa tulee täydentää seuraavalla lauseella ” Valtio täydentää ostopalvelusopimustaan VR:n kanssa hankkimalla päiväaikaista raideliikennettä Tornio-Haaparantaan. Hankinnan avulla henkilöraideliikenne palaa Tornioon ja henkilöraideliikenne yhteys Ruotsin rataverkkoon mahdollistuu.”

s. 55 neljännessä kohdassa oleva lause: ” Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026” . tulee poistaa. Tilalle esitämme täydennyksenä: Valtio turvaa huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny.

4.7.2 Liikenteen palveluiden solmukohtat

Aiemmassa liikenteen palveluiden solmukohtat tarkasteltiin vain suurimpien kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välisten solmukohtien tasolla. Haluamme muistuttaa, että Kemi-Tornio seutukunta on toinen Lapin maakuntakeskuksista ja alueella eri liikennemuotojen yhdistäminen on mahdollista jo nykyisellään. Tämä tulee ottaa huomioon jatkossa huomioida liikenteen palveluiden solmukohtien osalta.

Yhdeksi toimenpiteeksi tulee nostaa palveluiden solmukohtassa kansainväliset solmupisteet, Haaparanta-Tornio matkakeskus, joka sijaitsee Haaparannalla. Osa kansallisista matkaketjuista ja Tornion kaupunkiliikenteessä ylittää Tornio-Haaparannassa kansallisvaltioiden rajan. Lainsäädännön yhteensovittamisessa tarvitaan valtioiden välistä vuoropuhelua, jotta paikalliset erityispiirteet on mahdollista toteuttaa joustavasti.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelman kehys on riittämätön liikenteen hankinnan osalta etenkin pitkänmatkaisen joukkoliikenteen järjestämisessä. Liikennejärjestelmän nykytilan osalta pitkänmatkaisen joukkoliikenteen haasteet on todettu jo asiakirjan alussa, mutta tämä on huomioitu rahoitusohjelmassa ainoastaan momentilla alueellisen ja paikallisen liikenteen ostojen 10 miljoonan euron nousuna vuoden 2029 jälkeen.

- Joukkoliikenteen rahoituksen keskittyessä Traficomille, tulisi hankinnoissa olla myös joustovaraa, jotta alueelliset erityispiirteet joukkoliikenteen järjestämisessä on mahdollista huomioida mm. rahoitustasossa ja hankintojen toteuttamisessa (nykyisin kunnat ovat voineet toimia hankintayksikkönä joukkoliikenteelle, jatkossa hankinnan toteuttavat joukkoliikenneviranomaiset, joka muuttaa hankintojen luonnetta etenkin harvaan-asutulla alueella ja hankintojen tuki on ollut mahdollisesti suurempi, kuin suurien toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten).
- Raideliikenteen hankinnan osalta rahoitus kokonaisuudessaan (jaettu kahdelle TA momentille) tulee todennäköisesti olemaan riittämätön tulevien hankintojen osalta. Traficom arvioi vuoden 2025 alussa, että toimintamallin muutos ja inflaatio nostaa kustannuksia 26%.
- Lentoliikenteen ostot momentille tulee rahoitusohjelmaan varata kansallisen lentoliikenteen järjestämiseen vähintään 20 miljoonaa euroa, jolla liikennettä hankittiin vuoden 2025 aikana.

Rahoitusohjelma on siis liikenteen hankintojen osalta vajaa vähintään 30 miljoonaa euroa.

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

-

Muut huomiot?

Neliporrasperiaate jää avaamatta ja taustamateriaalina on käytetty liikenneviraston selvitystä neliporrasperiaatteen soveltamisesta liikennehankkeiden esisuunnittelussa. Selvityksessä todetaan, että se ei ota kantaa neliporrasperiaatteen käyttöön varsinaisissa hankkeissa (vaikkakin se ilmeisesti

on käytössä useimmissa hankkeissa). Samoin tekstissä mm. s. 42 jää avoimeksi liikenteen mallinnustyökalu, jota on tarkoitus käyttää väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa tulee Liikenne- ja viestintäviraston sijaan käyttää joko termiä Traficom tai Liikenne ja viestintävirasto Traficom.

Moisanen Sari
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry