

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?**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistus on yksi hallituskauden keskeisimmistä liikennepoliittisista linjauksista. Suunnitelman tulee tukea koko Suomen ja sen alueiden tasapuolista saavutettavuutta, huoltovarmuutta ja kriisinkestävyttä sekä huomioida pohjoisen strateginen rooli ja liikenneverkon merkitys yritysten ja elinkeinojen kehittämisessä.

Lapin kauppakamarin näkemyksen mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelman visio, kolme päätavoitetta (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) ja niitä yhdistävät näkökulmat (saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus) ovat toimivia. On tärkeää, että turvallisuusteema sisältää liikenneturvallisuuden lisäksi kokonaisturvallisuuden, mukaan lukien huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden. Vallitsevassa maailmanpoliittisessa tilanteessa on keskeistä varautua turvaamaan yhteiskunnan ja elinkeinoelämän mahdollisimman normaali toiminta myös kriisitilanteissa.

Pidämme kannatettavana ajatusta alueellisten erojen tunnistamisesta ja sitä, että suunnitelman toimeenpanossa alueellisia erityispiirteitä pyritään huomioimaan. Nyt esitetty aluejako on kuitenkin hyvin karkea, ja sen tuoma lisäarvo jäänee pieneksi.

Luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset Pohjois-Suomen osalta ovat seuraavat: Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen tarpeet sekä luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ja matkailu luonto ja paikallinen elinkeinotoiminta huomioiden, Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet sekä Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkko hyödyntäen. Luonnoksessa esitetyistä Pohjois-Suomen painotuksista puuttuu kokonaan maininta teollisuuden tarpeista ja esitämme sen

lisättäväksi. Lisäksi huomautamme, että vaikka sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet fyysisesti sijoittuvat pohjoiseen, ne ovat koko Suomen painotuksia. Tämän asia tulee huomioida etenkin rahoituksessa.

Ehdotamme, että alueellisia tarpeita tunnistettaisiin hyödyntäen maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia. Lapin liikennestrategia on vasta päivitetty ja sisältää Lapin kannalta keskeiset tarpeet ja painotukset.

Pidämme tärkeänä, että elinkeinoelämän investointeihin liittyviin väylien kehittämistarpeisiin paitsi reagoidaan, niin niitä myös ennakoidaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla tulee huomioida elinkeinoelämän investointisuunnitelmat ja varautua niiden mukaiseen liikenteen kehittämiseen. Lapissa on Lapin kauppakamarin kokoaman tiedon mukaan seuraavan kymmenen vuoden ajalle suunnitteilla 30,9 miljardin edestä investointeja, joista 16,3 mrd euroa energiahankkeisiin, 6,2 mrd euroa teollisuuteen, 5,3 mrd euroa kaivostoimintaan ja 1,2 mrd euroa matkailuun. (<https://lapland.chamber.fi/wp-content/uploads/2025/01/investointien-tilannekuva-2025.pdf>).

Pohjois-Suomeen tulevaisuudessa sijoittuvat suuret tuotantolaitokset ja matkailun kasvu merkitsevät kasvua myös työmatkaliikenteessä. Tähän tulee varautua ja varmistaa sujuva työvoiman liikkuminen järkevillä kustannuksilla myös pitkien matkojen pohjoisessa.

Mielestämme suunnitelman painotusta olisi kokonaisuudessaan hyvä siirtää elinkeinolähtoisempään tarkasteluun ja tunnistaa aidosti pohjoisen muuttunut rooli porttina länteen. Elinkeinoelämän kasvu ja investointipotentiaali yhdistettynä tarpeisiin kehittää sotilaallista liikkumista rajat ylittäen nostavat harvempaan asutun pohjoisen väylien kehittämisen prioriteettilistalla ylöspäin.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Lapin kauppakamarin näkemyksen mukaan suunnitelmassa on huomioitu toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia, jotka edellyttävät, että Suomen kansainvälistä logistista asemaa parannetaan vaikuttavasti. Tämän tulee näkyä myös konkreettisesti suunnitelman toimeenpanossa niin, että priorisoidaan kansainvälisiä yhteyksiä ja pohjoista.

Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen vaatii erityistä huomiota niin pohjoisen kautta kulkeviin maayhteyksiin kuin kansainvälisen lentoliikenteen kehittämiseen. Kiinnitimme huomiota siihen, että luonnoksessa yhteydet Norjaan jäävät hyvin vähälle huomiolle, vaikka kehittämällä yhteyksiä juuri Norjaan Suomella olisi pääsy Atlantin satamiin.

Pidämme erittäin hyvänä, että suunnitelmaluonnos nostaa pohjoismaisen yhteistyön tärkeään rooliin. Suunnitelmassa todetaan, että valtio hyödyntää mm. NTPC (Nordic Transport Preparedness

Cooperation) -yhteistyötä ja jäsenmaiden välistä yhteistyötä, yhteistyötä tehdään eri hallinnon tasoilla virastojen ja alueiden kesken. Lisäksi laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet huomioidaan suunnitelman toimeenpanossa

Lapin kauppakamari korostaa, että Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava yhteen etenkin pohjoisessa. Lisäksi esitämme, että rajat ylittäviä liikenteen yhteistyöverkostoja kehitettäessä malleja rakennetaan myös niin että mukana on ministeriön/valtion virastojen sekä maakuntien lisäksi elinkeinoelämä. Näin edistettäisiin sujuvasti ns. kaksoiskehittämistä, joka huomioi sotilaallisen liikkuvuuden ohella elinkeinoelämän ja normaaliolojen tarpeet.

Perusväylänpito: Suunnitelmassa on mukana perusväylänpidon tason nosto vuosiksi 2029–2037. Sitä ennen vuosina 2026–2028 korjausvelka kasvaa huomattavasti, sillä hallitusohjelman mukainen määräaikainen korjausvelkapaketti loppuu. Esitämme, että perusväylänpidon riittävä rahoitustaso varmistetaan jo suunnittelukauden alusta 2026, jotta korjausvelan kasvu pysähtyy. Hyvä perusväylänpito on yksi tärkeistä elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä.

Väyläverkon kehittäminen: Luonnoksen mukaan väyläverkon kehittämishankkeisiin suunnittelukaudella varataan yhteensä reilu 6 miljardia euroa, josta 3,1 miljardia menee jo päätetyille hankkeille. Pidämme kehittämishankkeiden vähenemistä huolestuttavana. Rahoitusohjelman mukaan kehittämisen suunnitteluun varattu budjetti kasvaa hieman 2029 eteenpäin. Toivomme, että suunnitelmavalmiuden nostoon panostetaan suunnittelukauden alusta alkaen, se on oleellista myös EU-rahoituksen hakemiseksi jatkossa.

## Raideverkko

Suunnitelmassa todetaan, että valtio muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Tämä työ tulee tehdä nopealla aikataulussa ja käsitellä nykyisellä hallituskaudella.

Parhaillaan on tekeillä raideleveys selvitys Pohjois-Suomessa. Mielestämme on tärkeää varautua eurooppalaisen raideleveyden toteuttamiseen ensivaiheessa Haaparannasta Kemiin ja Ajoksen satamaan sekä Rovaniemelle, näitä suuntia mm. Puolustusvoimat on pitänyt tärkeimpinä.

Suomen tulee yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa kehittää sujuva raideyhteys Suomesta Ruotsin läpi Norjan Narvikiin. Tämä on tärkeä reitti paitsi puolustustoiminnalle, niin myös vaihtoehtoinen reitti

ulkomaankaupalle Itämeren kauppamerenkulun häiriötilanteissa. Sujuvan liikenteen varmistamiseksi on nopealla aikataululla kehitettävä siirtokuormauskapasiteettia.

Lapin kauppakamari korostaa rataverkon osalta Tornio-Kolari radan kehittämisen ja sähköistyksen toteuttamista mahdollisimman nopeasti. Hanke on oleellinen Tunturi-Lapin kasvavien matkailukeskusten saavutettavuuden parantamiseksi ja tärkeä myös esimerkiksi puukuljetuksille.

## Maantieverkko

Lapin kauppakamari pitää tärkeänä, että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavia hankkeita priorisoidaan maantieverkolla. Päälysteiden korjausvelka väheni vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, mutta rahoitusta kohdennettiin pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka jatkaa kasvua erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla.

Lapissa myös vähäliikenteisillä teillä kulkee kansantaloudelle ja huoltovarmuudelle kriittistä raskasta liikennettä. Liikennemäärien ohella on ensiarvoisen tärkeää tarkastella kuljetusten arvoa ja teiden rasitusta. Lapissa tieverkolla ja tieliikenteessä on erityispiirteitä, jotka toivomme huomioon otettaviksi. Ensinnäkin tieverkko Lapissa on harva, eikä kiertotiemahdollisuuksia ei useinkaan ole. Tämä nostaa yksittäisen tien merkityksen kriittiseksi. Toiseksi samalla usein kapealla tiellä liikkuu yhtä aikaa raskasta liikennettä (ml. kaivosteollisuuden ja metsätalouden sekä kansainväliset kuljetukset) ja matkailun henkilöliikennettä. Matkailun kasvu merkitsee sitä, että raskaan liikenteen seassa liikkuu paljon talviolosuhteisiin tottumattomia henkilöautonkuljettajia. Talvikunnossapidon merkitys pohjoisessa on suuri.

Lapin tärkeimpiä, ns. kärkitoimenpiteitä tieverkolla ovat

- Valtatietä 4 parantaminen Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
- Valtatie 21 kehittäminen Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari
- Kantatien 82 parantaminen
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittäminen Lapissa

Vesiväylät, talvimerenkulku ja satamat

Kiitämme että jäänmurtajien pitkäjänteinen uudistamisohjelma on mukana suunnitelmassa. Esitämme että jäänmurtajien hajasijoittamista tehdään nopealla aikataululla ja painotetaan jäänmurtajien pohjoista sijaintia, kuten Ruotsissa. Kemin Ajos on kertonut olevansa valmis

tarjoamaan tilaa ja palveluja jäänmurtajille nopealla aikataululla. Pohjoisessa jäänmurtaajien operointikausi on pidempi.

Lapissa Ajoksen ja Röyttän satamat ja niiden palvelutaso ovat pohjoisen teollisuuden kannalta tärkeitä ja niiden merkitystä nostaa entisestään kriittinen sijainti puolustuksen ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Korostamme, että pohjoisimpien satamien erityisrooli muuttuneessa maailmantilanteessa tulee huomioida myös rahoituksen suuntaamisessa.

## Lentoasemaverkko

Lapissa on viisi lentoasemaa, neljä valtionyhtiö Finavian verkossa ja yksi kuntaomisteinen lentoasema. Rovaniemen lentoasema on matkustajamääriltään Suomen toiseksi suurin lähes miljoonalla matkustajalla. Lentomatkustajien määrä Lapin kentillä on ollut voimakkaassa kasvussa viime vuosina. Vuonna 2024 Rovaniemi +29 %, Ivalo +13 %, Kittilä +10 % ja Enontekiö +18 %. Kemi-Tornion matkustajamäärissä oli laskua vuonna 2024, mutta edellisenä vuonna kasvua oli peräti 66 %. Osalla Lapin lentokentistä kapasiteetin rajat ovat talvikaudella jo tulleet vastaan.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa ja yhteistyössä lentoaseman pitäjiensä kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisen tärkeille asemille vuoden 2026 aikana. Nämä strategisiksi määritellyt lentoasemat muodostaisivat jatkossa valtion lentoasemaverkon.

Korostamme, että valtionyhtiön tekemää tappiota tärkeämpää on kiinnittää huomiota lentoasemien laajempiin yhteiskunnallisiin ja taloudellisiin vaikutuksiin. Tutkimuksen mukaan Lapissa lentoliikenteestä riippuvaista liikevaihtoa on 6,7 miljardia euroa, eli kolmasosa koko Lapin liikevaihdosta. Tulosten pohjalta painotamme, että valtion ja valtionyhtiön panostukset lentoliikenteen kehittämiseen maksavat itsensä kansantalouteen moninkertaisesti takaisin. <https://lapland.chamber.fi/wp-content/uploads/2024/09/Raportti-taloudelliset-vaikutukset-Lappi.pdf>

Kemi-Tornion lentoaseman merkitys alueella on kiistaton ja sen katalyyttiset vaikutukset yltyvät 3 500 työpaikkaan. Meri-Lappiin on myös suunnitteilla suuria teollisia investointeja, jotka tarvitsevat Kemi-Tornion lentokenttää toiminnassaan. Kemi-Tornio on Lapin toinen maakuntakeskus Rovaniemen ohella, eikä kolmen tunnin saavutettavuustavoite Helsinkiin täyty millään muulla liikennemuodolla kuin lentäen.

Lapin kauppakamari toteaa, että valtion tulee sitoutua kolmen tunnin saavutettavuustavoitteeseen sekä nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseen. Lentoasemaverkkoa ei tule arvioida ainoastaan

lentoaseman pitäjän kanssa, vaan arviointi tulee olla laajapohjainen sekä huomioida lentoliikenteen aiheuttamat alue- ja kansantaloudelliset vaikutukset.

Esitämme myös, että Lapin voimakkaasti kasvavien lentoasemien osalta valmistellaan investointiohjelmaa, joka varautuu matkailun ympärivuotiseen kasvuun.

Luonnoksessa todetaan, että valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina ja tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikennettä. Pidämme tärkeänä, että avustuksia myönnetään kentille, joille on reittilentojen sijasta vilkasta charter toimintaa, joka on alueella myös taloudellisesti tärkeää.

## Henkilöliikenne

Henkilöliikenteen palvelutasolla on tärkeä merkitys kansalaisten tasa-arvolle sekä alueiden elinkeinoelämän kasvulle.

Henkilöjunaliikenteessä on olemassa vuoden 2030 loppuun saakka ostopalvelusopimus, jonka puitteissa VR:ltä hankitaan vuosittain henkilöjunaliikenteen palveluja enintään 34,87 miljoonalla eurolla. Tähän kuuluu Etelä-Suomen taajamaliikenne, kiskobussiliikenne, Lapin yöjunaliikenne sekä täydentäviä Intercity ja Pendolino-vuoroja.

Laurila-Tornio-Haaparanta-rataosuuden sähköistys luo Suomelle ainutlaatuisen mahdollisuuden avata rajat ylittävä henkilöjunaliikenne ja edistää näin kestävästä liikkumisesta ja matkailusta. Lapin kaupakamari huomauttaa, että valtion tulee sitoutua riittävään henkilöjunaliikenteen oston rajat ylittävässä liikenteessä nyt kun sähköistys on valmistunut. Ostoliikenteen kustannuksia ei mielestämme tule siirtää kunnalle/kunnille, sillä pitkän matkan liikenteen järjestäminen tulee taata valtion toimesta eri alueiden ja niiden asukkaiden tasapuolisen kohtelun turvaamiseksi. Liikenteen ostoissa tulee varmistaa myös, että yhteydet palvelevat matkailuliikennettä pohjoiseen.

Lentoliikenteen ostojen osalta pyydämme poistamaan s. 54 kirjauksen ” Käytännössä ostot myös vaikeuttavat markkinaehtoisesta liikenteen alkamista ostoliikenteen aikana ja uusien (vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien) liiketoimintamallien kehittämistä näillä yhteysväleillä.” Markkinaaan ei ole vielä syntynyt, eikä ole käsityksemme mukaan aivan lähivuosina syntymässä, vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä liiketoimintamalleja.

Ehdotamme että valtion täysimääräiselle ostopalveluliikenteelle olisi myös 2026 kevään jälkeen mahdollisuus, kun sillä turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet ja varmistetaan kolmen tunnin saavutettavuustavoite.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

-

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

Lapin kauppakamari nostaa esiin, että alemman tieverkon kunnon heikentyminen ja korjausvelan kasvu vaikuttaa negatiivisesti elinkeinoelämän ja vientiteollisuuden, erityisesti metsäteollisuuden toimintaedellytyksiin. Tämä ei tule riittävällä tavalla esille vaikutusten arvioinnissa.

Yleisesti toivomme elinkeinovaikutusten tarkempaa käsittelyä ja huomion kiinnittämistä siihen, miten liikennejärjestelmän kehittäminen vastaa ja mahdollistaa tulevia suuria investointeja etenkin pohjoisessa. Toimivat väylät ja yhteydet ovat olennaisia investointien mahdollistajia niin jalostavan teollisuuden, tuulivoiman, kaivostoiminnan kuin matkailunkin osalta. Investointien toteutuminen edellyttää, että liikenteen pullonkauloja puretaan ennakoivasti.

Käytössä oleva vaikutusten arviointikriteeristö painottaa mielestämme liikaa hyötykustannuslaskelmia ja ajan arvostusta, mitkä suosivat suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeita. Tämänkaltaisen kriteeristö jättää vähemmälle huomiolle harvemmin asutun pohjoisen elinkeinojen, investointien sekä koko Suomen sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden tarpeet. Esitämme että liikennemäärien ohella huomioidaan entistä paremmin raskaan liikenteen osuus, liikenteen arvo, väylien merkitys huoltovarmuudelle sekä onko esimerkiksi onnettomuuden sattuessa olemassa vaihtoehtoisia reittejä.

### **Muut huomiot?**

-

Baas Hanna  
Lapin kauppakamari