

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?**

Tunturi-Lapin Kehitys pitää tärkeänä, että Liikenne 12 liikennejärjestelmää suunnitellaan pitkäjänteisesti yli hallituskausien sitoutumisella. Lisäksi sitä tehdään vahvasti ennakoiden sekä mahdollisimman tiiviissä yhteistyössä naapurimaiden Ruotsin ja Norjan kanssa tässä geopolittisesti tärkeässä tilanteessa.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne kertoi 7.2. "VÄYLÄ 2025" tilaisuudessa puheessaan jokaisen Suomen infrapäättöksen tukevan turvallisuustaloudellisuutta. Suomen Väyläviraston korjausvelka on vuonna 2025 yli 4mrd euroa ja se tulee ylittämään 6 mrd euroa vuonna 2036. Niin sanottua korvamerkittyä korjausvelkaraahaa on täten jatkossa strategiassa budjetoitava vuosittaisiin toimenpiteisiin. Läpileikkaavina toimina strategiassa ovat huoltovarmuus, toimintavarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus.

Ensimmäisessä Suomi-Ruotsi-Norja Platform North tilaisuudessa 12.-13.2 Ruotsin Luulajassa korostettiin samaa tarvetta. Jokaisen valtion omien aikataulujen ja tekojen harmonisointi naapurimaiden kanssa on tässä kehitystyössä kaiken keskiössä. Meidän kaikkien kolmen valtion tulee pystyä kaventamaan yhteiset suunnitelmamme muutamaan kärkihankkeeseen, joita Euroopan Unionin ja Naton on helppo ja selkeä tukea voimakkaasti. Tätä yhteistä ja tiivistä rajat ylittävää näkemystä kaikkien maiden strategisten linjausten tulisi jatkossa myös nojautua.

Matkailu on yksi Lapin suurimmista elinkeinoista ja erityisesti kansainvälisen kysynnän kasvu luo työtä ja elinkeinotoiminnan kehittymismahdollisuuksia maakuntaan jatkossa ympäri vuoden. Hyvä saavutettavuus on Lapin matkailun vahvuus ja tämän erittäin tärkeän ympärivuotisuuden kehityksen

ehdoton edellytys. Matkailun ennakoitua kehitystä on tärkeä huomioida liikennejärjestelmän suunnittelussa, jota Lapin liikennejärjestelmissä on ansiokkaasti tuotu esille kahdessa eri laskelmassa; nopeampi 2036 vuoden tavoitteilla ja toinen 2050 vuoden tavoitteilla. Tätä maakunnallista Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja kansallista Liikenne 12 suunnitelmaa tulee jatkoksin peilata toisiinsa. Liikenne 12 liikennejärjestelmäsuunnitelman vision kolme päätavoitetta; toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ja niitä yhdistävät näkökulmat; saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus ovat toimivia ja peilaavat hyvin Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2036/2050. Alueellisten erojen tunnistaminen ja suunnitelman toimeenpanossa alueellisten erityispiirteiden huomioiminen on hyvä lähtökohta näiden päätavoitteiden toteuttamiseksi. Tähtäin on silti koko ajan oltava toimivassa arjessa, ensin koko Suomelle ja samalla koko Pohjolalle.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Olemme Tunturi-Lapin Kehityksen puolesta samaa mieltä liikenne- ja viestintäministerin Lulu Ranteen kanssa siitä, että painopiste on pohjoisessa ja läntisissä poikittaissa yhteyksissä. Tästä on yhdessä viestittävä EU:n suuntaan, jotta kansallinen viestimme on yhtenäinen. Nyt on turvallisuustaloudellisten hankkeiden vuoro.

Tunturi-Lapin Kehitys ottaa tässä lausunnossa kantaa suunnitelmaluonnoksen toimenpiteisiin väylämuotoisesti:

### **Lentoliikenne**

Lentoasemaverkoston säilyttäminen nykyisellään ja kolmen tunnin saavutettavuus Helsingistä tulee säilyä Liikenne 12-suunnitelman päivityksessä. Suomen valtion tulee huolehtia siitä, että nykyinen lentoasemaverkosto säilyy ja sitä kehitetään pitkäjänteisesti. Koko Suomen saavutettavuus kolmessa tunnissa Helsingistä, on välttämätön edellytys elinkeinoelämälle ja kansainväliselle matkailulle.

Lapissa on viisi lentoasemaa, neljä valtionyhtiö Finavian verkossa ja yksi kuntaomisteinen lentoasema, Enontekiö. Rovaniemen lentoasema on matkustajamääriltään Suomen toiseksi suurin lähes miljoonalla matkustajalla. Lentomatikustajien 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.

Luonnoksessa todetaan, että valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina ja tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikennettä. Pidämme erittäin tärkeänä, että avustuksia myönnetään myös kentille, joille on reittilentojen sijasta vilkasta charter toimintaa, joka on alueella myös taloudellisesti tärkeää kuten Enontekiöllä on vuosittain kasvatettu matkustajamääriä. Reittilentot voivat täten luonnollisen kasvun myötä mahdollisesti palata Enontekiölle, eikä siltä mahdollisuudelta suljeta ovea omistajan eli valtion toimesta.

Ympärivuotisuuden tukemisesta erityisesti lumettomalle ajalle (huom! ei ainoastaan kesäkaudelle) pidämme erittäin tärkeänä. Ensi vuonna 2025 uudet kansainväliset reitti yhteydet Tunturi-Lappiin Kittilään Zurichistä ja Frakfurtista sekä Rovaniemelle Milanosta ovat upea alku. Ympärivuotisuus on keskeinen kiihdyttäjä ja ratkaisun avain osaa- ja asuntohaasteisiin, joten tuemme ehdottomasti tätä kokonaisuutta, joka vaatii myös jatkossa riittävää resursointia.

Puhtaan siirtymän ja niihin liittyvistä kestävien kasvun liittyvistä investoinneista tulee vahvemmin huomioida pohjoisessa sähkö- ja vetylentöjen muuttuva tarve tulevalla 2030-luvulla. Tunturi-Lapin alueella olevien lentoasemien Kittilän ja Enontekiön lentoasemien rooli on keskeinen. Tarvitsemme tähän muutokseen kansallisesti uuden ja ketterän esimerkkikohteen ja siihen esitämme alueeltamme matkustajaluvultaan pienempää, Enontekiön lentoasemaa. Samalla saamme edellisen omistajan lentoaseman korjausvelan taitetuksi (<https://tunturilapinkehitys.fi/syyskauden-paattajatiedote-2024/?location=numero8>), joka olisi joka tapauksessa edessä huoltovarmuuden ja kansallisen turvallisuuden sekä keskeisen elinvoiman sijainnin vuoksi.

Kehitettyä toimintamallia voidaan pilotoida arktisissa yli 70 asteen lämpötilan (+30 C – 40 C) vaihteluiden olosuhteissa.

Näitä olosuhteita ei ole vastaavasti muilla lentoasemilla tarjolla ja jatkossa tätä toimintamallia voidaan myöhemmin mallintaa myös muilla matkustajaluvuiltaan kiireisimmillä lentoasemilla näiden arktisten olosuhteiden jälkeen.

Tätä tukeaksemme esitämme ohjelmaa valmistelevalle työryhmälle tutustumaan Lapin Yliopiston ”Läntisen Barentsin alueen poikittaisen ja sähköisen lentoreitti- ja lentoasemaverkoston esiselvitykseen”, Aarrevaara, Timo (Principal Investigator), Huhtamo, Ari (Collaborative Investigator). Toinen huomionarvoinen ja asiaan liittyvä raportti on vuonna 2023 valmistunut ”Transverse Electric Air Transportationin Western

Barents Region, Lapin Yliopisto Timo Aarrevaara, Sitowise, Katja Ojala. Nämä raportit tukevat Pohjoisen matkailun ympärivuotista kansainvälistä

lentosaa-utettavuutta sekä esimerkiksi Kittilä-Enontekiö-Kiiruna-Tromssa välin kansainvälisiä uusia matkaketjun yhteyksiä. Raporteissa on kuvattu matkailun lisäksi vaikutuksia muihinkin toimialoihin kuten esimerkiksi Pohjoisen Kalotin kohteiden matka- aikaa sairaaloihin, jotka nykyisellään ovat erittäin haastavia.

## Rataverkko

Junaliikenteen suosio on viime vuosina kasvanut ja sen odotetaan jatkavan kasvuaan ilmastotietoisuuden kasvun myötä. Rataverkkoa ja henkilöjunaliikennettä tulee kehittää vastaamaan ennakoitua selkeästi kasvavaan kysyntään. Tornio-Laurila-Kolari radan sähköistäminen tulee toteuttaa mahdollisimman pian. Rata palvelee useita vahvasti kehittyviä Tunturi-Lapin matkailukohteita kuten Kittilä (Levi), Kolari (Ylläs), Muonio (Olos, Pallas), Enontekiö (Hetta, Kilpisjärvi) ja Tornionjokilaakso. Kehittämällä yhteyksiä juuri Ruotsin ja Norjan kanssa yhteistyössä Suomella olisi pääsy Atlantin satamiin, kuten 2036 Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Narvikin suunta ja vastaavasti Skibotn/Tromssa suunta vuoden 2050 suunnitelmissa.

Maantieverkosto (Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2036 ja 2050)

Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi

Valtatiellä 21 kehittäminen tieosuuksilla Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari

Parannetaan Seututietä st 955 Köngäs-Pokka-Inari (Pokantie) ja Kantatietä 82

Toteutetaan siltojen parannukset Tornionjoen ja Muonionjoen ylittävillä silloilla sekä Karigasniemen ja Sodankylän silloilla

Laajennetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien verkostoa ja varmistetaan polttoaineiden saatavuus

Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä keskuksissa ja keskusten välillä

Matkaketjut

Kehitetään alueellisia, paikallisia ja rajat ylittäviä matkaketjuja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Olemme olleet mukana FIT ME! -hankkeessa, jossa

toteutettiin kokeiluja ja pilotteja sekä kehitettiin matkailuliikkumisen ekosysteemiä.  
<https://matkailuliikkuminen.fi/yhteiskehittaminen/>

Seuraavina kehitystoimenpiteinä näemme ihmisten, elintarvikkeiden ja tavaroiden yhteiskäyttökokonaisuuksien toimintamahdollisuuksien edistämisen tukemista. Matkaketjujen tiedon kehittämisessä on edelleen tarpeita sähköissä ja digitaalisesti yhteensovitettavissa järjestelmissä, joiden

resursseissa on reilusti kiinni kurottavaa. Matkaketjujen hankkiminen vaatii vastuurakenteiden perkausta ja tarkemmista tuloksista pyydämme kääntymään em.

FitMe!-hankesivun loppuraportin puoleen. <https://matkailuliikkuminen.fi/materiaalit-ja-tulokset/>

Kehittämällä joukkoliikennettä palvelemaan paremmin sekä paikallisia, että matkailijoita, saadaan yhä suurempi osa matkustamisesta siirtymään vähähiilisemmän joukkoliikenteen pariin.

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

Keskeistä rahoituksen saamiseksi on rajat ylittävä yhteistyö sekä naapurimaiden että NATOn jäsenmaiden kanssa. Vaikka sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet fyysisesti sijoittuvat pohjoiseen, ne ovat koko Suomen painotuksia ja tarpeita. Tämä asia tulee huomioida etenkin rahoituksessa ja sen hakemisessa Pohjoismaisten yhteistyön tuloksena.

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

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnissa tuemme Lapin liikennejärjestelmässä vuosien 2036/2050 esille tuotuja näkökulmia.

### Tieverkosto

Alemman tieverkon kunnon heikentyminen ja korjausvelan kasvu vaikuttaa negatiivisesti elinkeinoelämän ja vientiteollisuuden, erityisesti metsäteollisuuden toimintaedellytyksiin.

Valtatie 21 on merkittävä tieyhteys Länsi-Lapissa, jonka merkitys on myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittinen. Se on Suomen harvoja maayhteyksiä Norjaan ja edelleen Jäämerelle, mikäli esimerkiksi laivaliikenne Itämerellä on estynyt. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat kapealla, mutkaisella ja huonokuntoisella tiellä kasvaneet, jonka seurauksena tie on hyvin onnettomuusherkkä. Valtateillä on myös runsaasti ulkomaalaisia raskaita ajoneuvoja, jotka eivät ole välttämättä tottuneet ajamaan talvisella ja huonokuntoiselle tieosuudella. Onnettomuuksien sattuessa harva tieverkko johtaa siihen, että valtatiellä 21 tapahtuneiden raskaan ajoneuvon suistumisen tai onnettomuuden jälkeen tieyhteys voi olla poikki useita tunteja. Korvaavat tieyhteydet ovat pahimmillaan useamman sadan kilometrin mittaisia. Lapin osalta olemassa oleva väyläverkosto on kriittinen, koska vaihtoehtoisia kuljetusreittejä ei esimerkiksi onnettomuus- tai kriisitilanteessa harvan tieverkon vuoksi ole mahdollista käyttää. Pohjoisen Lapin väyläverkko palvelee myös Pohjois-Ruotsia ja Pohjois-Norjaa.

### Lentoliikenne

Lentoliikenteen osalta Lapin lentokenttien toimintaedellytykset ja kehittäminen tulee turvata valtion taholta.

### Raideliikenne

Valtio arvioi ja selvittää raideleveyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raideleveyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin. Eurooppalainen raideleveys tulee jatkua Rovaniemelle sekä Kemin Ajoksen ja Tornion Röyttän satamiin, jolloin siirtokuormausta ei tarvitsisi tehdä rajalla. Lisäksi Tunturiradan suunnittelua tulee edistää eurooppalaisella raideleveydellä Kolari–Kittilä–Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi-välille, joka on yksi maakunnan kärkitoimenpiteistä Lapin liikennestrategian mukaan.

## **Muut huomiot?**

Tunturi-Lapin Kehitys ry. on ollut ja on aktiivisesti mukana laatimassa Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmia vuosille 2036 ja 2050, joihin lausuntomme esille tuodot asiat hyvin pitkälti pohjautuvat.

Me julkaisemme myös kvartaaleittain neljä kertaa vuodessa ns. päättäjätiedotteen, jossa on lisää tietoa lausunrossamme mainitsemistamme infrakohteista.

<https://tunturilapinkehitys.fi/talvikauden-paattajatiedote-2024/>

Hettula Veli-Matti  
Tunturi-Lapin Kehitys