

Lausunto

05.03.2025

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?

Kiittäen mahdollisuudesta kommentoida valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistä koskevia linjauksia toteamme, että turvallisuutta koskevien strategisten linjausten tarkentaminen on syytä ottaa huomioon.

Muuttuneen Euroopan geostrategisen tilanteen vuoksi sotilaallisen kaksoiskäytön strategiseen tarpeeseen on kiinnitettävä asianmukainen huomio. Pohjoisinta Suomea Koillismaan eteläosista pohjoiseen Norjaan koskeva Nordic Defence Concept (NDC) -suunnittelualue edellyttää sotilaallisen kaksoiskäyttölogistiikan ulottamisen Ruotsin ja Norjan rataverkostosta läntisen raidelevyyden painotuksella Koillismaalle, joka muodostaa NDC-alueen kaksoiskäyttövaikutuksiltaan merkittävimmän alueen kaakkoisosan. Esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan liiton tuoreessa selvityksessä perustellaan näin massiivista investointia ja suositellaan, että:

”Poikittaisyhteyksien ja jakeluverkkojen sekä asutun alueen varmistamiseksi valtatie 20:n mukaisesti rakennettaisiin ratayhteys Oulu-Kuusamo laajennettuna ydinverkkona Perämeren satamien kuljetussuunnat huomioiden.” (Pohjoinen Suomi — Tulevaisuus tarjolla. Ikonen ja Lämsä. 2025. s. 49). Liiton selvityksessä mainitulle väylälle vaihtoehtoinen väylä kulkee mm. Kuusamon kaupungin aiemmin esittämällä tavalla linjaa Narvik-Kiiruna-Rovaniemi-Kuusamo.

Sotilaallisen kaksoiskäyttötarpeen strateginen länsi-itä -suuntainen väylä ja sotilaallisen huollon vastaanottoalue tulee ulottaa juuri Koillismaalle ja erityisesti Kuusamoon, jotta huomioon otetaan Venäjän Barentsin rataverkoston sotilaallisen kaksoiskäytön ja sen huollon suunta niin, että länsiliittoutuneiden kaksoiskäyttöstrategia vastaa parhaalla tavalla Suomen, Ruotsin ja Norjan sekä koko pohjoisen Euroopan sotilaallisen kaksoiskäytön tarpeita. Tässä suhteessa Lapin liiton liikennejärjestelmäsuunnittelussaan esittämä Tunturirata vastaavana investointina asettuisi liian pohjoiseen; tarkasteltaessa erityisesti 1.) Eteläisen Suomen puolustusta, 2.) NDC-alueen ja eteläisen

Suomen saumakohtaa, 3.) kansallisesti kriittistä Perämeren maaliikenteen sotilaallisen liikkuvuuden tarvetta sekä 4.) eteläisen Suomen huoltovarmuuden varmistamiseksi kriittistä logistista maayhteyttä Ruotsiin.

Tässä esitetty eteläisempi länsiliittoutuneiden sotilaallisen kaksoiskäytön väylä Koillismaalle vaikuttaa kuitenkin myös pohjoiseen NDC-alueeseen, niin Pohjois-Norjan kuin myös esimerkiksi Lapin liiton puolesta suunnitteilla olevan Tunturiradan tasalla, kun huomioidaan mainitun Venäjän Barentsin rautatieverkoston huoltosuunta. Venäjän Barentsin rautatieverkoston kaksoiskäytön huoltosuuntaa tarkasteltaessa tulee havaita, että vastavuoroisesti esimerkiksi läntinen uusi logistiikkayhteys, Tunturirata, ei toteutuessaan vaikuttaisi vastaavalla tavalla eteläiseen suuntaan kansallisen puolustuksen ja läntisten liittolaisten puolustuksen kannalta kriittisellä Perämeren kaaren tasalla.

Rahoituksen osalta massiiviseen kaksoiskäyttötarpeen strategiseen, ja tässä esitetyllä tavalla oikein kohdistettuun investointiin, tarvittavan diplomaattisen yhteistyön tulee perustua niin unionin ulkopuolisten Norjan ja Iso-Britannian kuten myös Euroopan unionin sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusinstrumentteihin. Esimerkki hyödynnettävästä unionin rahoituksesta on Connecting Europe Facility (CEF) -rahoitusinstrumentti. Ratalinjaus palvelee myös henkilöliikenteen ”kolmoiskäyttöä” erityisesti ”kolmantena käyttökohteena” matkailuintensiivisen Ruka-Kuusamon kestävä matkailun kehittämisessä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpiteet eivät ota huomioon massiivisen kaksoiskäyttöinvestoinnin tarvetta edellä esitetyn strategisen perustelun nojalla, eikä toimenpiteissä huomioida tarvittavaa kansainvälisen yhteistyön rakentamista diplomaattisin keinoin niin unionin sisällä kuin länsiliittoutuneiden, erityisesti Norjan ja Iso-Britannian kanssa rakennettavan yhteistyön tarpeen huomioimiseksi esimerkiksi Joint Expeditionary Force (JEF) -yhteistyön, mahdollisesti uudelleen käynnistettävän Länsi-Euroopan unionin (WEU) yhteistyön tai laajennetun JEF-yhteistyön piirissä.

Helsingin lentoasema liikenteen Hubina ei merkittävästi auttanut Lapin matkailun suurta kasvua vaan Lapin matkailun kasvu on saatu aikaan vasta suurin kansainvälisin lennoin, joten kansallinen strategia Helsingin lentoaseman HUB-pyrkimysten lisäksi kaipaa rinnalleen suorien lentojen edistämistä, erityisesti matkailukohteisiin. Hubi-ajattelun painopistettä tulee siirtää käytännössä toimivien suorien lentojen edistämiseen, strategiaan, jonka aikaansaama kasvupotentiaali esimerkiksi Kuusamon kansainvälisen lentoaseman vaikutusalueella on suuri – kolmen eri lumivarman maakunnan alueella. Kansantalouden vientituloiksi laskettavien kansainvälisen matkailutulojen hankkimiseksi suorina lentoja on syytä edistää erityisesti Koillismaalle.

Alkanut digitaalisen tuotannon aikakausi mahdollistaa paikkariippumattoman korkean tuottavuuden työllisyyden ja yrittämisen kasvun suurin lennoin. Erityisesti mahdollisuudet paikantuvat

kansainvälisesti poikkeuksellisen vetovoimaisille monipaikkaisen tuotannon seuduille, kuten Koillismaalle.

Kansainvälistyvän ja korkean tuottavuuden monipaikkaisten digitaalisen talouden alueiden kasvun kiihdyttäminen esimerkiksi puhtaasta ilmasta ja luonnostaan kuulun Koillismaan johdolla tarkoittaa, että alueellista saavutettavuustarkastelua ja strategista ennakointia on tehtävä uudelleen pitkään jatkuneen joukkoliikenteen kehittämisen näköalattomuuden sijaan. Joukkoliikenteen kehittäminen pohjoisen lentoasemilta sekä rautatieliikenteen solmukohdista seutukaupunkien matkaketjujen varmistamiseksi lisää myös matkailun vetovoimaa ja tuottaa synergiaetua korkean tuottavuuden paikkariippumattoman tuotannon rakentamisessa. Uudet autottomuutta suosivat sukupolvet ja kansainväliset matkailijat tarvitsevat luotettavan ja toimivan joukkoliikenteen perusinfra, mikä on välttämätön tulevaisuuden rakentamisen edellytys useille kasvupotentiaaaliltaan huomattaville vetovoimaisille seuduille. Liikennestrategiassa tulee paremmin huomioida monipaikkaisen, tyyppillisesti kaupunkilaisen ja yksityisautoiluun nojaamattoman työvoiman saavutettavuuskysymykset erityisesti eurooppalaisittain vetovoimaisille mutta muuten syrjäisille alueille. Pyöräilyn kehittämisessä paukkuja ei tule kiinnittää vian suuriin kaupunkeihin vaan myös seutukaupunkeihin ja erityisesti virkistyspyöräilymahdollisuuksista hyötyville matkailuintensiivisen maaseudun alueille. Erityisesti matkailuintensiivisen maaseudun saavutettavuusnäkökohdat tulee huomioida joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen aseman siirron yhteydessä alueellisilta Ely-keskuksilta Traficomille vuoden 2026 alusta alkaen.

Erityisesti maaliikenteen ennakoitua nopeampi sähköistyminen edellyttää sähkönsiirron runkoverkon vahvistamista Koillismaalla ja kansallisen runkoverkon alueellisen siirtokapasiteetin lisäämisen ja uuden Lappia ja eteläistä Suomea yhdistävän siirtoinfra rakentamisen avulla. Raskaan liikenteen sähköistyminen edellyttää korkeajännitteisten latausmahdollisuuksien luomista pitkien etäisyyksien ja erityisesti kumipyörin huollettaville alueille, kuten Koillismaalle. Laajojen alueiden sähköistäminen ja kansallisen sähkönsiirron runkoverkon vahvistaminen edesauttaa saavutettavuuden lisäksi muita kriittisiä kehityksen ja kestävä kasvun tavoitteita.

Myös muut liikenteen vaihtoehtoisen käyttövoiman ratkaisujen infrarakentamishankkeita tulee käynnistää kattavasti. Erityisesti vaihtoehtoisen käyttövoiman infrarakentamista tulee tukea alueilla, jotka eivät ole rautatielogistiikan piirissä, mutta joiden vierailija- ja huoltoliikenteen määrät ovat väkilukuun nähden erityisen suuria, kuten esimerkiksi Kuusamon seutukaupungin alueella.

Varautuminen sähköiseen lento- ja drooniliikenteeseen sekä -logistiikkaan edellyttää sähköilmailun aikakauden alkuun ennakoituille pienille matkustajakonetyppeille sopivien Pohjoisen Suomen lentoasemien sähköistämistoimien laajentamista. Käytännössä pilottikohteet sopivat hyvin Koillismaalle Perämeren ja merenkurkun lentoliikenteen sähköistämishankkeiden laajentamiseksi niin Kuusamon kansainväliselle lentoasemalle kuin pienemmillekin alueen lentokentille. Lisäksi tarvitaan näkökentän ulkopuolisen etäohjatun ja autonomisen lentoliikenteen lupakäytäntöjen nopeaa virtaviivaistamista alkaen harvaan asutuilta, mutta droonilogistiselle liiketoiminnalle kiinnostavilta alueilta, kuten matkailuintensiiviseltä Koillismaalta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida kansallisen droonistrategian (2025) esitys radiotestitoiminta-alueesta. Kuusamoon perusteilla oleva alue tukee Pohjois-Pohjanmaan strategiaa vahvuuksia TKI-toimintaan keskittyvänä

radionavigaatio- ja häiriötestialueena, joka tuottaa tulevan liikenteen ja paikannusmenetelmien kipeästi tarvitsemaa uutta tietoa Kuusamossa.

Pohjoisen Suomen maanteiden infraa tulee parantaa sotilaallisen kaksoiskäytön lähtökohdista. Kaksoiskäyttöä NDC-alueella tulee lisätä esimerkiksi tulee lentokoneiden varalaskutumisaalueina käytettävien ja rakennettavien VT 20:n ohituskaistojen ja muun väylästä kantavuuden parantamisena sekä uusina marssilepoalueina. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Puolustusvoimien Pääesikunnan Lapin Liikennestrategiaan antaman lausunnon linjauksia noudattaen – ei vain Lapin alueella, mutta myös NDC-alueen kriittiseen osaan huomiota kiinnittäen, Pohjois-Pohjanmaan Koillisella alueella: Koillismaalla.

Matkailun ja sotilaallisen kaksoiskäytön kehittämisen kannalta keskeisiä maaliikenteen väyliä ovat 1.) Oulu – Kuusamo -väylä, 2.) Rovaniemi – Kuusamo -väylä, joka on matkailupotentiaailtaan huomattava ja toimii myös Rovaniemen ja Kuusamon lentoasemien matkailuliikenteen ”ylivuotoväylänä”, kun lentoliikenne ruuhkautuu, eikä sovi Rovaniemen tai Kuusamon lentoasemille sesonkiaikoina sekä 3.) VT 5 Kajaanista pohjoiseen, sotilaallisen liikkuvuuden merkittävä kaksoiskäyttöväylänä. Näiden maanteiden luokitusta tulee tarkastella uudelleen korostaen vast’ikään luokitukseltaan heikennetyn VT20:n tarpeellista asemaa unionin keskeisenä sotilaallisen liikkuvuuden kaksoiskäyttöväylänä ja nostamalla maantie TEN-T -verkkoon. Myös VT 5 tulee nostaa TEN-T -verkkostatukselle, mikä mahdollistaa kaikki tarvittavat kaksoiskäyttötarpeeltaan kriittisen alueen kaksoiskäyttöinvestoinnit Unionin TEN-T -alueita painottavan strategian mukaisesti.

Huomionarvoisia ovat myös Kuusamon kansainvälisen lentoaseman kaksoiskäytön tuomat laajennus- ja parannustarpeet. Perusteluna tälle kehitystarpeelle myös kaksoiskäyttönäkökulmasta ovat lentoaseman strategisen sijainnin lisäksi sen tarjoma suuri matkailupotentiaali. Kuusamon kansainvälisen lentoaseman matkailupotentiaalın hyödyntäminen mahdollistaa matkailuliiketoiminnan kehittämisen kolmen lumivarman Koillisen maakunnan alueella.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Huomionaavoista rahoitusta on lisäksi saatavissa rahoitusohjelman tueksi, Pohjois-Euroopalle merkittävän sotilaallisen kaksoiskäytön edistämiseksi, niin unionin CEF-instrumentin kuin esimerkiksi mahdollisesti elvytettävän WEU:n, JEF tai JEF+Puola, -yhteistyön avulla.

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

-

Muut huomiot?

Suurimpien kaupunkien joukkoliikenneverkoston ja pyöräilyreittien kehittämisen linja niin, että muut (maaseutumaiset) alueet jätetään osassa suunnitelmaa käytännössä tiestön ylläpitämisen varaan, ei ole ajantasainen ilmastokestävyyden ja perustuslain syrjimättömyysperiaatteen mukainen linjaus.

Myös tärkeiden seutukaupunkien näkökulma tulee huomioida koko suunnittelussa, läpäisyperiaatteella, eikä vain osassa suunnitelmaa.

Kuosku Kirsi
Koillis-Suomen kehittämissyhtiö Naturpolis Oy