

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?

Lapin liiton näkemyksen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valtakunnalliset ja alueelliset painopisteet tukevat hyvin Lapin liikennestrategian visiota ja tavoitteita vuodelle 2036. Lapin liikennestrategia 2036/2050 on hyväksytty Lapin liiton maakuntahallituksessa 2.12.2024. Lapin liikennestrategian vuoteen 2036 tähtäävän vision mukaan Lapin liikennejärjestelmä kehittyy pohjoismaisessa yhteistyössä kestävästi ja tukee alueen elinvoimaa ja kasvua sekä liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta. Lapin liikennestrategian ensimmäinen tavoite tähtää kuljetusten toimivuuden ja tehokkuuden varmistamiseen. Tavoitteen yhdeksi toimintalinjaksi on nostettu liikenteen infrastruktuurin kaksoiskäyttöisyyden mahdollisuudet paranevat ja tukevat sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla kuljetusmuodoilla. Tavoite tukee hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita ja alueellisia painopisteitä. Lapin liikennestrategian toinen tavoite keskittyy liikkumisen palvelujen helppokäyttöisyyteen ja liikkumisen kestävyys ja turvallisuuden kehittämiseen. Tavoite sisältää muun muassa linjaukset, joiden mukaan kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat kaupunkiseuduilla sekä kunta- ja matkailukeskuksissa sekä joukko- ja henkilöliikenteen palvelut ovat helppokäyttöisiä, matkaketjut sujuvia ja liikenteen.

Lapin liikennestrategian ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet ja alueelliset painopisteet ovat hyvin linjassa keskenään. Turvallisuuden osalta on tärkeää, että se sisältää kokonaisturvallisuuden, mukaan lukien huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden, liikenneturvallisuuden ohella. Keskeistä on varautua yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin ukiin ja riskeihin. Tähän liittyy keskeisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden toimenpiteiden priorisointi.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Lapin liiton näkemyksen mukaan toimenpideohjelmassa on hyvin tunnistettu toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, joiden seurauksena kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä. Tämän tulee näkyä myös suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä, joissa priorisoidaan kansainväliset liikenneyhteydet, erityisesti Lapissa, jossa on paljon rajat ylittävää liikennettä. Näistä yhtenä keskeisempänä toimenpiteenä on huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta esimerkiksi Tornionjoen ja Muonionjoen siltojen parannukset.

Lapin liitto pitää äärimmäisen tärkeänä, että linjaukset lentoasemaverkoston säilyttämisestä nykyisellään ja kolmen tunnin saavutettavuus Helsingistä säilyvät Liikenne 12-suunnitelman päivityksessä. Finavian tulee huolehtia siitä, että nykyinen lentoasemaverkosto säilyy ja sitä kehitetään pitkäjänteisesti. Koko Suomen saavutettavuus kolmessa tunnissa Helsingistä, on välttämätön edellytys elinkeinoelämälle ja kansainväliselle matkailulle. Lapin liiton mukaan Kemi–Tornion lentoaseman säilyttäminen ja kehittäminen ostopalveluilla on välttämätöntä alueen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Valtion infrastruktuuria, kuten lentokenttiä, ei tule osoittaa kuntien ja muiden toimijoiden rahoitettavaksi, vaan valtion tulee huolehtia niiden rahoituksesta. Meri-Lapin isot olemassa olevat ja mahdolliset uudet investoinnit tarvitsevat Kemi–Tornion lentokenttää toimiakseen. Matkustajamäärät ovat Lapin lentokentillä kasvaneet vahvasti vuodesta 2023 vuoteen 2024, Rovaniemellä 29,0 %, Kittilässä 10,1 %, Ivallossa 13,0 %. Kemi–Tornion osalta matkustajamäärä oli vuonna 2024 laskenut, mutta edellisenä vuosina kasvu on ollut jopa 66 % (muutos 2022–2023). Rovaniemen lentokenttä on Helsinki–Vantaan lentokentän jälkeen noussut matkustajamäärissä Suomen toiseksi vilkkaimmaksi, lähes miljoonalla matkustajalla.

Lapin liiton maakuntahallitus on 2.12.2024 kokouksessa hyväksynyt Lapin liikennestrategian, jossa kärkitoimenpiteiksi on nostettu eri toimenpiteitä. Nämä Lapin kärkitoimenpiteet tulee huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä ja toimeenpanossa:

- Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
- Valtatiellä 21 kehittäminen tieosuuksilla Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari
- Parannetaan kantatietä 82 ja seututietä st 955 Köngäs-Inari (Pokantie)
- Toteutetaan siltojen parannukset Tornionjoen ja Muonionjoen ylittävillä silloilla sekä Karigasniemen ja Sodankylän silloilla
- Laajennetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien verkostoa ja varmistetaan polttoaineiden saatavuus
- Toteutetaan Kolarin radan sähköistäminen
- Edistetään Tunturiradan suunnittelua eurooppalaisella raidelevyydellä Kolari–Kittilä Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi-välillä

- Kehitetään raideyhteyttä Tornio–Haaparannan kautta Narvikin satamaan
- Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä keskuksissa ja keskusten välillä
- Huomioidaan Liikenne12:sta valmistelussa pääesikunnan Lapin liitolle antama lausunto Lapin liikennestrategian 2050 luonnoksesta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Lapin liiton näkemyksen mukaan perusväylänpitoon tarvitaan rahoitusta vähintään korjausvelkaa vähentävän tason verran. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus tulee varmistaa kansallisesti, mikäli muuta rahoitusta ei ole saatavilla, ja nämä kohteet tulee priorisoida. Tornionjoen ja Muonionjoen siltojen parannukset huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta on turvattava kansallisella rahoituksella, vaikka EU-rahoitusta tai muuta vastaavaa rahoitusta hankkeille ei saataisi. Lapin liitto pitää hyvänä, että rahoitusohjelmassa on kohdennettu varoja myös suunnitelmien laatimiseen. Muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa tulee varautua ennakoiden huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin väyläinvestointien osalta. Lapin yhteyksien kehittäminen esimerkiksi raideliikenteen, ja siltojen parantamisen osalta ovat nopeita, tehokkaita ja edullisia ratkaisuja.

Rahoitusohjelman osalta Lapin liitto pitää ongelmallisena, että rahoitus vähenee seuraavina vuosina. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rahoitusohjelmassa rahoitustasoa tulee korottaa jo vuosille 2025–2028, eikä jättää rahoitustason nostoa seuraavan hallituksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman varaan ja toteutettavaksi. Ruotsissa on valtion taholta panostettu huomattavasti Suomea enemmän myös pohjoisten alueiden liikennehankkeisiin, mikä on auttanut investointien ja elinvoiman syntymistä pohjoisille alueille. Ruotsissa käytetään rahaa tiestöön Suomeen verrattuna kaksinkertaisesti tiekilometriä kohti. Ruotsin hallitus on ehdottanut 18,5 miljardin euron investointia rautatieinfrastruktuurin kunnossapitoon vuosille 2026–2037. Tieliikenneinfrastruktuurin saa vielä isomman lisäyksen kunnossapitoon, jolloin seuraavan 11 vuoden aikana kunnossapitomenot nousevat yhteensä 31,2 miljardiin euroon. Lisäksi Ruotsi panostaa infrastruktuurin laajentamiseen 53,5 miljardia euroa, mikä kattaa sekä tie- että rautatiesektorin vuosille 2026–2037.

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

Alueiden välisen saavutettavuuden osalta Lapin liitto muistuttaa, että Lapissa maakuntakeskuksia on kaksi, Rovaniemi ja Kemi-Tornio. Tämä on linjattu esimerkiksi voimassa olevaan Lapin maakuntaohjelmaan (Lappi-sopimus), ja tämä tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa.

Energiatuotantoon liittyviä vaikutuksia liikennejärjestelmään tulee arvioida laajasti. Tuulivoimaloiden määrän ennustetaan kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti.

Tuulivoimaloiden suurin rakentamispotentiaali on Pohjois-Suomen alueella. Lapin osalta heikentynyt tiestön kunto voi johtaa tilanteeseen, jossa tuulivoimaloiden rakentaminen estyy teiden huonon kunnan vuoksi, jolloin esimerkiksi satamista ei saada kuljettua rakennusmateriaaleja tuulivoimaloille Tieverkon korjausvelka kasvaa etenkin alemmalla tieverkolla, sillä vain päätieverkon korjausvelka voidaan pitää lähes nykyisellä tasolla. Rahoituksen niukkuudesta johtuen korjaukset kohdistetaan päätieverkon ohella vain turvallisuuden kannalta kriittisimpään verkkoon. Alemman tieverkon kunnan heikentyminen vaikuttaa negatiivisesti erityisesti metsäteollisuuden kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin. Jäänmurtokaluston vanhenemisesta aiheutuvalla merikuljetusten kustannusten kasvulla on negatiivinen vaikutus elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin erityisesti Pohjois-Suomessa.

Lentoliikenteen osalta Lapin lentokenttien toimintaedellytykset ja kehittäminen tulee turvata valtion taholta. Pohjois-Suomen osalta, mikäli Kemi-Tornion lentoliikenteen ostopalvelusopimusta ei jatketa ja lentokentän toiminta lakkaa, on sillä merkittävät vaikutukset alueen saavutettavuudelle ja elinkeinoelämälle. Rautatieyhteydellä ei voida korvata kokonaan lentoliikennettä.

Lapin liitto pitää välttämättömänä, että huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä vaikutusten arviointi tulee ottaa huomioon vaikutusten arviointia laadittaessa. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa on hyvä arvioida vaikutuksia myös suhteessa tulevaisuuden investointipotentiaaliin, ja kuinka liikennejärjestelmän avulla voidaan mahdollistaa niiden toteutuminen. Nyt käytössä oleva vaikutusten arviointi antaa liikaa painoarvoa hyöty-kustannuslaskelmalle, joka suosii suurempien kaupunkiseutujen liikennehankkeita ja ajan arvostusta. Hyöty-kustannuslaskelman ohella on keskeistä huomioida väylien merkitys, niiden raskaan liikenteen osuus ja onko alueella vaihtoehtoisia reittejä onnettomuuden sattuessa. Arvioinnista tulee arvioida ja painottaa myös tien kriittisyyttä, kaksoiskäyttöä ja väylän kansainvälistä merkitystä. Esimerkiksi Lapissa 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. Valtateilla 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.

Muut huomiot?

Lapin liitto pitää erittäin tärkeänä, että alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat kytetään yhteen valtion liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Lapin liitto näkee myös Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tärkeänä, sekä elinkeinoelämän, että huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikenteen turvaamiseksi. Lapin liitto muiden

pohjoisen maakuntien kanssa (Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Keski-Pohjanmaan) yhdessä laatineet Pohjois-Suomen liikennestrategian, jossa on myös esitetty tavoitteita ja toimenpiteitä alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhdessä on keskeistä osallistaa alueellisia toimijoita, kuten maakunnan liittoja, ja yhteensovittaa alueiden intressit liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Lapin liiton mukaan ottaminen kansainväliseen pohjoiseen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen on välttämätöntä, jotta maakuntakaavoituksella voidaan mahdollistaa suunnitelmien toteuttaminen. Lapin liitto on pääpartnerina Interreg Aurora –ohjelman rahoittamassa New North hankkeessa, jossa Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoiset alueet laativat yhteistä näkemystä liikenteellistä tietopohjaa esimerkiksi huoltovarmuuden, sotilaallisen liikenteen sekä sähköisen lentoliikenteen osalta pohjoisella alueella. Hankkeesta saatuja tietoja on hyvä hyödyntää myös pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa.

Valtion tulee pitää kiinni kolmen tunnin saavutettavuudesta pääkaupunkiin, ja turvata Kemi-Tornion ja muiden vastaavien lentokenttien toimintaedellytykset. Lisäksi kasvavien lentokenttien palvelutaso tulee turvata. Rautateiden osalta valtion tulee ostopalveluina mahdollistaa kansainvälinen henkilöjunaliikenne Laurila–Tornio–Haaparannan välillä. Traficomien selvitys henkilöliikenteen raidemarkkinoista ja palveluista Suomessa 2030-luvulla kertoo, että nykyinen ostoliikennekalusto on vanhaa, ja kalustoa poistuu käytöstä vuoteen 2030 mennessä huomattava määrä. Erityisesti yöjunien osalta, mikäli nykyisen tasoista sesonkiliikennettä halutaan jatkaa 2030-luvulla, vaatii se päätöksiä investoinneista jo 2020-luvulla (n. 20–30 makuuvaunua & 20–30 uutta autovaunua). Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteisiin tulee lisätä, että hallituksen tulee tehdä nopeita päätöksiä ja sitoutumisia yöjuna- ja autojunakaluston uusimiseksi Pohjois-Suomeen raideliikenteen ja elinkeinoelämän, erityisesti matkailun turvaamiseksi.

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

Lapin liiton mukaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta on keskeistä tarkastella jäänmurtajien kotilaitureiden sijainteja uudelleen. Kemin ajoksen satama Perämerenkaarella on keskeinen satama, niin elinkeinoelämän kuin sotilaallisen liikenteen näkökulmasta, jonka vuoksi on perusteltua sijoittaa jäänmurtajia Kemin satamaan. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta on keskeistä myös koko Suomen turvallisuuden kannalta turvata Pohjois- ja Itä-Lapin liikenneväylien toimivuus ja kehittäminen.

Lapin kauppakamarin kokoaman tiedon mukaan Lapissa on yhteensä 30,9 mrd. euron edestä nimettyjä investointihankkeita, jotka arvioidaan mahdolliseksi toteuttaa tai käynnistää seuraavien kymmenen vuoden kuluessa. Tällä hetkellä Lapissa on käynnissä ja rakenteilla mm. runsaasti matkailuinvestointeja eri puolilla maakuntaa, julkisia investointeja liittyen pitkälti puolustussektorin toimintaan ja tarpeisiin, teollisuusinvestointeja pk-sektorilla etenkin Meri-Lapin alueella sekä malminetsintäinvestointeja. Näiden toteutuminen vaatii kuitenkin panostuksia liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja saavutettavuuden parantamiseen. Lapissa on myös vahva uusituvan energian investointipotentiaalia erityisesti Meri-Lapin alueella. Esimerkiksi Lapin aurinko – ja tuulivoimaselvityksessä (Lapin liitto 2024) tunnistettiin 48 potentiaalista aluetta, joille olisi toteutettavissa 1752 tuulivoimalaa. Teollisuuden investointien ja ulkomailta tulevan raskaan liikenteen vuoksi arvioidaan, että raskaan liikenteen määrät tulevat tulevaisuudessa kasvamaan entistään Lapin teillä. Liikennemääriä lisää myös erityisesti matkailukeskuksissa matkailijat ja sesonkityöläiset, jolloin liikennemäärien kausivaihtelut ovat voimakkaita. Monipaikkaisuuden ja matkailijoiden ja sesonkityöläisten myötä alueiden väestömäärät ovat sesongin mukaisesti monesti monin kertaiset virallisiin väestömääriin. Tämä pitäisi huomioida erityisesti myös liikenne-ennusteita muodostaessa, jotta päästään käsiksi todellisiin väestömääriin alueilla.

Kinnunen Kaisa
Lapin liitto