

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä kiinnitetään erityistä huomiota suunnittelun aikaiseen vuorovaikutukseen ja viestintään. Keskeisiä toimijoita suunnitelman valmistelun ja vuorovaikutuksen kannalta ovat muun muassa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat, valtionhallinto, elinkeinoelämä, tutkimuslaitokset, järjestöt ja kansalaiset. Yllämainittujen jo tunnistettujen toimijoiden lisäksi on hyvä tunnistaa ja huomioida alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät yhtenä keskeisenä tahona vuorovaikutuksen kannalta.

Syksyllä 2023 ja loppukeväältä 2024 on tarkoituksena järjestää keskustelutilaisuudet liikennejärjestelmätöimijöiden (maakunnat suuralueittain) kanssa. Tilaisuuksien pääsisältönä ovat alueiden näkemykset suunnitelman visioon ja tavoitteisiin sekä suunnitelman sisältötarpeiden priorisointi tavoitteiden näkökulmasta. Lausuntokierrosten ja vuorovaikutustilaisuuksien lisäksi suunnitelman sisällöstä on tarkoitus järjestää teematyöpajoja noin 4-6 kappaletta. Työpajat on tarkoitus järjestää 20 vuoden 2024 tammi-helmikuun aikana läsnäolotilaisuuksina. Teematyöpajojen aiheita voivat olla esimerkiksi digitalisaatio ja sähköistyminen, elinkeinoelämän tarpeet, henkilöliikenteen tulevaisuus, liikenteen infrastruktuuri, toimintaympäristön muutokset ja kansainvälinen saavutettavuus sekä huoltovarmuus. Teematyöpajojen aiheet tarkentuvat valmistelun aikana. Tilaisuuksiin kutsutaan aiheiden kannalta keskeisiä sidosryhmiä.

Lapin liiton näkemyksen mukaan alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät tulisi ottaa myös osaksi valmisteluprosessia, sillä heillä on ajankohtainen, mutta myös alueellista näkemystä liikennejärjestelmän tilasta alueellaan. Arviointiohjelmassa on tunnistettu nämä ryhmät, mutta ei ole otettu kantaa, miten heitä osallistetaan ja vuorovaikutus järjestetään. Arviointiohjelmassa oleva kirjaus ”alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioidaan soveltuvin osin” ei ole riittävä tässä yhteydessä. Teemakohtaisiin tapaamisiin on syytä ottaa myös mukaan myös huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen keskeisesti vaikuttavat toimijat, kuten puolustusvoimat. Lisäksi

teemakohtaisia työpajoja tulee järjestää riittävästi, jotta eri elinkeinoelämän sektorit, kuten kaivokset ja matkailu tulevat niissä huomioiduksi.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Lapin liiton näkemyksen mukaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon ja tavoitteisiin liittyy muutostarpeita. Keskeisimmät muutostarpeet liittyy muuttuneeseen geopoliittiseen tilanteeseen ja siitä aiheutuneeseen toimintaympäristönmuutoksiin. Kriittisen infrastruktuurin kehittäminen on koko Suomen turvallisuuden kannalta keskeistä. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseksi erityisesti maa- ja rautatieyhteydet Ruotsiin ja edelleen Norjan satamamiin tulee olla taustalla jo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa nykyistä selvemmin. Suomen ja Ruotsin tuleva NATO-jäsenyys korostaa myös pohjoisen maayhteyksien merkitystä turvallisuuden varmistamiseksi, kuten Valtioneuvoston 2022 tulevaisuusselonteossa on painotettu. Tulevaisuusselonteossa Liikenne- ja viestintäministeriö painottaa, että ” Kriittisimmän tavaraliikenteen osalta arviointia meriliikenteelle vaihtoehtoisten reittien parantamiseksi ja kuljetusten tehostamiseksi tulee jatkaa. Erityisesti olisi tarkasteltava yhteyksiä pohjoisessa Ruotsiin ja sieltä edelleen Norjan satamiin. Lisäksi tulee tarkastella muita mahdollisia raideyhteyksiä naapurimaihin tai Itämerelle. Kyse on kuitenkin merkittäviä investointeja vaativista pitkän aikavälin hankkeista, joita tulisi arvioida ensisijaisesti kannattavuuden näkökulmasta. Käytännön haasteena on Suomen raideleveys, joka on kytkenyt Suomen perinteisesti Venäjän ja Aasian suuntaan. Myös tieliikenteen toimivuus Ruotsiin ja Norjaan tulee varmistaa. Kansainvälisten yhteyksien pitkäjänteinen kehittäminen tapahtuu tietopohjaisesti osana valtakunnallista 12 vuotista liikennejärjestelmäsuunnittelua.”

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhtenä tavoitteena tulee näkyä huoltovarmuuden ja sotilaalliseen liikkuvuuden turvaaminen koko maassa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tulee olla toimiva ja turvata liikenteen toimintavarmuus kaikissa tilanteissa koko maassa. Myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiota on päivitettävä niin, että huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus otetaan siinä vahvasti huomioon, jonka lisäksi pohjoisen alueen investointipotentiaali tulee tunnistaa ja huomioida jo visiota laadittaessa. Lapin kauppakamarin selvityksen mukaan Pohjois-Suomen investointipotentiaali on yhteensä noin 47 121 M€, joista vahvistettuja tai toteutusvaiheessa on noin 8 373 M€. Lapissa investointipotentiaali on yhteensä noin 18 000 M€, josta vahvistettuja tai toteutuksessa olevia investointeja on noin 3 955 M€. Pohjois-Suomen alueella on meneillään lukuisia kaivosprojekteja, jotka toteutuessaan tarkoittaisivat miljardiluokan investointeja alueelle. Lisäksi jo toiminnassa olevat kaivokset tuovat säännöllistä tulovirtaa. Metallien kasvava kysyntä lisää painetta uusien kaivosten avaamiselle ja nykyisten laajentamiselle. Lapissa on vireillä tällä hetkellä kolme vaihemaakuntakaavaa, jotka toteutuessaan ovat isoja investointeja ja lisäävät myös liikennemääriä alueella. Lisäksi Lappi on keskeisessä roolissa tuulivoiman nopeassa kasvussa ja koko Suomen suunnitteilla olevista (2/2021) tuulivoimaloista 10 % sijoittuu Lappiin. Matkailuinvestointeja Lappiin on suunnitella yhteensä noin 1 377 M€ edestä, joista suurin osa sijoittuu lomakeskittyymiin, kuten Levi, Saariselkä ja Rovaniemelle.

Saavutettavuuden osalta on syytä tunnistaa, että Lapissa ei useilla väyläverkon kohteissa päästä, sille asetettuun palvelutasovaatimukseen. Esimerkiksi Kantatie 82 ei vastaa enää sille asetettuja tieluokan vaatimuksia ja tieosuuden parantaminen on välttämätöntä. Kantatie 82 varrella sijaitsee Länsi-Euroopan suurin ampuma- ja harjoittelualue, jonka käyttö on sotilaallisen liikenteen myötä kasvussa. Lisäksi Valtatie 4 parantamiseen välillä Keminmaa–Rovaniemi–Sodankylä tulee valtion tasolla panostaa, koska nyt se ei täytä pääväyläasetuksen mukaista palvelutasovaatimuksia. Vaikutusten arvioinnin pohjana on syytä olla tieto väyläverkon palvelutason nykytilasta, ja siitä täyttääkö väyläverkko sille asetettuja palvelutasovaatimuksia.

Lapissa raskaan liikenteen osuus päätieverkolla on kasvanut viime vuosina muuta maata enemmän. Vuonna 2021 maanteiden liikennesuorite kasvoi keskimäärin noin 2 % edelliseen vuoteen verrattuna. Suorite kasvoi kaikissa maakunnissa, ja suurinta kasvu oli suhteellisesti Lapissa (3,5 %). Teollisuuden investointien ja ulkomailta tulevan raskaan liikenteen vuoksi arvioidaan, että raskaan liikenteen määrät tulevat tulevaisuudessa entistään kasvamaan Lapin teillä. Liikennemääriä lisää myös erityisesti matkailukeskuksissa matkailijat ja sesonkityöläiset, jolloin liikennemäärien kausivaihtelut ovat voimakkaat. 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.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Väyläverkon alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys on syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajasti. Lisäksi energiatuotantoon liittyviä vaikutuksia liikennejärjestelmään tulee arvioida laajasti. Tuulivoimaloiden määrän ennustetaan kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti. Lapissa on vireillä kaavoitusprosessissa tai ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä hankkeita, joissa on noin 700 tuulivoimalaa. 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. Vaikutusten arviointi on kohdistettava myös investointiohjelman korjausvelan määrän kasvuun ja siitä aiheutuviin saavutettavuushaasteisiin sekä logistiikan kasvaviin kustannuksiin esim. metsäteollisuudessa erityisesti harvaan asutulla seudulle. Nyt käytössä oleva vaikutusten arviointi antaa liikaa painoarvoa hyöty-kustannuslaskelmalle, joka suosii suurempien kaupunkiseutujen liikennehankkeita ja ajan arvostusta.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmassa vaikutusten kohdentumista voidaan arvioida esimerkiksi elinkeinoelämän, asukkaiden, kuntien, kaupunkiseutujen ja valtion näkökulmasta. Tällä hetkellä turvallisuus näkökulma vaikutusten arvioinnissa keskittyy liikaa liikenneonnettomuuksiin ja niiden ehkäisyyn. Näiden lisäksi vaikutuksia tulee arvioida toimintavarmuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Esimerkiksi Lapissa Valtatie 21 on merkittävä tieyhteys Länsi-Lapissa, jonka merkitys on myös huoltovarmuuden

ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittinen, sillä 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. Kiertotiet harvalla tieverkolla voivat pahimmillaan olla usean sadan kilometrin mittaisia.

Alueiden välisen saavutettavuuden osalta arvioinnissa korostetaan maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä sekä yhteyksiä maakuntakeskuksista pääkaupunkiin. Lapissa maakuntakeskuksia on kaksi, Rovaniemen lisäksi Kemi-Tornio. Tämä on linjattu esimerkiksi voimassa olevassa Lapin maakuntaohjelmassa ja tämä tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa.

Lapin liitto pitää välttämättömänä ja kiireellisenä, että huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä vaikutusten arviointi tulee ottaa huomioon vaikutusten arviointia laadittaessa ja Liikenne12 strategian päivityksessä. Lisäksi Pohjois-Suomen investointipotentiaali on huomioitava nykyistä paremmin Liikenne12 päivityksessä ja mahdollistaa liikennehankkeiden avulla niiden toteutuminen.

Kinnunen Kaisa
Lapin liitto - Aluesuunnittelu