

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Suomen talous on viennistä riippuvainen ja kuljetusmatkat markkinoille ovat pitkiä. Suomen sijainti keskellä Barentsin aluetta ja sen suuria tavaravirtoja tekee tarpeelliseksi kehittää kansainvälisiä liikenneyhteyksiä monella tavalla. Rajat ylittävien ja kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittäminen tulee nähdä olennaisena osana kansallisen liikennejärjestelmän suunnittelua.

Elinkeinoelämän kuljetusten ja kansalaisten tarpeiden tulee olla lähtökohtana kansallisen liikennejärjestelmän ylläpitämiselle ja kansainväliselle kehittämiselle. Kun EU-tason tavaraliikenteen käytäviä (Rail Freight Corridors) kehitetään, vahvistuu näkemys siitä, ettei kyse ole yksin Suomen, Ruotsin tai Norjan kehityksestä tai markkinoista vaan että maiden kehitykset kytkeytyvät toisiinsa. Kansallisen tason suunnitteluun tulee sisältyä rajat ylittävä ulottuvuus niin, että varmistetaan kestävä ja kustannustehokkaat kuljetukset, jotka vahvistavat, että ei vain Suomen vaan myös Ruotsin ja Norjan yritysten kilpailukyky säilyy nyt ja tulevaisuudessa.

Rajat ylittävän henkilö- ja tavaraliikenteen tulee olla helppoa. Pohjoiskalotin alueella, joka kattaa Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisimmat maakunnat, poikittaisliikenne on haasteellista. Alueella ei ole sisäisiä lentoyhteyksiä, rajat ylittävät rautatieyhteydet ovat niukat ja itä-länsisuuntaiset maantieteytydet ovat huonossa kunnossa (enimmäkseen ns. alempitasoista tiestöä). Kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi varmistaa myös muun kuin valtateiden ja pääliikenneväylien kunnossapito ja kehittäminen niin, että poikittaisliikenteen edellytykset turvataan. Pohjoiskalotin liikennevirtojen näkökulmasta on myös tärkeää huomioida, että pohjoisimman Lapin tieverkosto toimii myös Troms-Finnmarkin maakunnalle kauttakulkuväylänä.

Rataliikenteen kehittäminen ja rajat ylittävän yhteyden rakentaminen/sähköistäminen myös henkilöliikennettä varten ovat tärkeitä liikenteen kestävyden parantamiseksi. Niiden kautta riippuvuus lentoliikenteestä vähenee. Kansainväliset matkailijat näkevät Pohjoiskalotin yhtenä yhtenäisenä alueena, ilman valtioiden rajoja, ja etenkin kaukomaista tulevat vieraat haluavat kokea matkallaan niin jäämeren, revontulet, joulupukin kuin lumilinnankin. He tarvitsevat yhteensovitettuja lippu- ja maksujärjestelmiä, yhteensovitettuja aikatauluja ja matkaketjuja ei vain yhden valtion sisällä vaan myös yli rajojen.

Ohjelma ei sisällä selkeää suunnitelmaa siitä, miten yhteydet varmistetaan Jäämeren satamiin Norjan rannikolla. Siitä puuttuu myös pohjoisen osalta aikataulu ja suunnitelma, miten Euroopan TEN-T verkoston tai muita kuljetuskäytäviä ja yhteyksiä kehitetään suhteessa Ruotsin ja Norjan suunnitelmiin.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Kustannustehokkuus on tärkeää resurssien hyödyntämisessä. Suunnitelmissa ei pitäisi kuitenkaan pitää taloudellista kannattavuutta ainoana ratkaisevana tekijänä. Infrastruktuuri-investoinneissa taloudellinen tuotto on harvoin positiivinen alueilla, joissa on pitkät etäisyydet ja vähän asukkaita. Siitä syystä infrastruktuurin kehittämistä pitäisikin tarkastella myös muilla kriteereillä kuin pelkästään kannattavuuden näkökulmasta.

Suunnitelmassa pitää tuoda esiin ja hyödyntää aktiivisesti mahdollisuus saada TEN-T runkoverkon laajentamiseen jopa 30 % osarahoitusta EU:lta.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Ilmasto- ja kestävyysnäkökulmat ovat hyviä suuntaviivoja, mutta Green Dealin liittyvien ilmastotoimenpiteiden vaikutusten pitäisi näkyä konkreettisemmin suunnitelmassa.

Pohjois-Suomeen ja Pohjois-Ruotsiin odotetaan lähivuosina ennen näkemättömiä suurinvestointeja. Niiden myötä alueelle odotetaan syntyvän joka vuosi 2000-3000 uutta työpaikkaa seuraavien vuosikymmenien aikana. Siihen liittyy myös uudenlainen teknologian muutos, jossa kestävyys on keskeisenä tavoitteena. Pohjoisen alueesta tulee kestävyys- ja teollisuuskehityksen edelläkävijä.

Lappi on keskeinen osa Pohjoiskalotin ja Barentsin alueen liikennejärjestelmiä, mikä kansallisessa suunnitelmassa tulee huomioida. Hyvä esimerkki yhteisestä rajat ylittävästä suunnittelusta on Barentsin alueen liikennejärjestelmäsuunnitelma "Joint Barents Transport Plan JBTP", jossa esitellään yhteiset liikenneväylät ja ehdotetaan niihin liittyviä toimenpiteitä. Niiden toteuttaminen parantaisi alueen saavutettavuutta merkittävästi, mutta ne edellyttävät myös kansallista panostusta. JBTP tulisi ottaa huomioon myös kansallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa niiltä osin, kun kyse on rajat ylittävien yhteyksien kehittämisestä. Se ilmentää Barentsin valtioiden yhteistä tavoitetilaa, mutta toteutus vaatii vahvaa tahtoa, systemaattisuutta ja rahoitusta toteutuakseen.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Yhteistyötä Ruotsin, Norjan ja Venäjän kanssa pitää lisätä ja tehostaa rajat ylittävien liikenneyhteyksien kehittämiseksi. Samoin TEN-T verkostoa pitää hyödyntää aktiivisesti yhdessä. Jäämeren käytävä pitäisi saada osaksi TEN-T ydinverkkoa.

Mielestämme ei ole realistista olettaa, että Pohjoiskalotin alueen arktisissa olosuhteissa ja heikosti toimivan julkisen liikenteen varassa voitaisiin luopua fossiilisten polttoaineiden käytöstä suunnitelman mukaisessa aikataulussa. Toivomme, että liikkumispalveluiden älykkään yhdistelyn periaatteita sovelletaan myös harvaan asuttujen seutujen sekä valtioiden rajat ylittävien julkisten liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Suomi on ollut edelläkävijä pohjoisen ajoneuvoteknologian kehittämisessä. Norjan ja Suomen välistä yhteistyötä älyliikenteen kehittämiseksi E8 tieosuudella pitää jatkaa ja ulottaa se myös muille rajat ylittäville kuljetuskäytävälle.

## Vaikutusten arviointi

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

## Yleistä

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-

Mikkola Paula  
Pohjoiskalotin neuvosto