

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Vastaanottaja:

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunnon antaja:

Scandion Oy, Helsinki

ASIA: Lausunto koskien Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2021–2032

Sanna Marinin hallitus on tehnyt merkittävän uudistuksen koskien Suomen liikennepolitiikkaa. Suomessa on siirrytty tempoilevasta, hallituskausittain vaihtuvasta liikennepolitiikasta kohti parlamentaarista 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnittelua, joka tuo suunnitteluun läpinäkyvyyttä, pitkäjänteisyyttä ja poliittista konsensusta. Näin Suomi siirtyy samaan järjestelmään kuin Ruotsi ja Norja, joissa 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on ollut pitkään arkipäivää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa todetaan seuraavaa (s. 15):

”Suomen ja Norjan välillä ei ole suoraa rautatieyhteyttä. Ruotsiin ei ole matkustajajunaliikennettä, sillä matkustajajunaliikenne Haaparantaan lakkautettiin vuonna 1988 kannattamattomana.

Hallitusohjelmassa on sitouduttu Kemi (Laurila)-Haaparanta -radan sähköistämiseen tällä hallituskaudella. Hanke kytkee Suomen rataverkon aiempaa tiiviimmin Ruotsin rataverkkoon ja edelleen Norjan Narvikiin. Hankkeen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja teollisuuden kilpailukykyä, vahvistaa Suomen ja Ruotsin välisten maaliikenneyhteyksien käytettävyyttä ja toimivuutta osana TEN-T-ydinverkkoa sekä avata potentiaalia rajan ylittävään matkustaja- ja tavaraliikenteeseen. Yhteys mahdollistaa muun muassa aiempaa kattavammat kuljetusyhteydet Narvikista Kiinaan kehittyvällä konttijunaliikenteellä. Yhteydet Venäjälle ovat hyvät sekä matkustajaliikenteessä että logistiikassa. Pietariin pääsee Helsingistä vajaan neljässä tunnissa. Moskovaan kulkee yöjuna.”

Keskitymme lausunnossamme erityisesti tämän kappaleen sisältöön.

### Rataosuus Laurila-Haaparanta

Liikenneministeriö on tehnyt tulevaisuuden kannalta erittäin merkittävän päätöksen sähköistää rautatie välillä Laurila-Haaparanta. Scandion Oy:n mielestä Tornio-Haaparannan välinen silta tulee uusia. Nykyinen silta vaatisi mittavia korjaus- ja vahvistustoimenpiteitä. Sähköistäminen vaatisi sillan avarrusta. Pelkästään avarruksen kustannukseksi on arvioitu 7-9 MEur. Uusi silta olisi merkittävä investointi pitkälle tulevaisuuteen koko Meri-Lapin kannalta niin tavara- kuin henkilöliikenteen osalta.

Suunnitelman luonnoksessa kirjoitetaan matkustajaliikenteestä, joka päättyi v. 1988. On tärkeää huomata, että säännöllinen henkilöjunaliikenne välillä Haaparanta-Luulaja alkaa 1.4.2021. Esitämme, että tämä tosiseikka kirjoitetaan yllä olevaan kappaleeseen.

Haaparannan ja Luulajan välinen säännöllinen henkilöjunaliikenne avaa uusia näkymiä myös rajat ylittävälle henkilöjunaliikenteelle Haaparannalta aina Ouluun saakka. Scandion Oy peräänkuuluttaa Suomen ja Ruotsin välistä yhteistyötä rajat ylittävän henkilöjunaliikenteen uudelleen käynnistämiseksi Haaparannalta Suomeen. Tämä olisi mahdollisuus kytkeä esimerkiksi Oulu seudun ajankohtaiseen keskusteluun paikallisjunaliikenteestä välillä Liminka-Oulu-li (kts markkinaselvitys: [https://www.micropolis.fi/wp-content/uploads/2021/02/Oulu\\_markkinaselvitys\\_esitys\\_04062019.pdf](https://www.micropolis.fi/wp-content/uploads/2021/02/Oulu_markkinaselvitys_esitys_04062019.pdf)

ja kuntalaiselvitys: [https://www.micropolis.fi/wp-content/uploads/2021/02/Oulu\\_kuntalaiselvitys\\_esitys\\_04062019.pdf](https://www.micropolis.fi/wp-content/uploads/2021/02/Oulu_kuntalaiselvitys_esitys_04062019.pdf))

Kemin rakennettavan Metsä Fibren puunhankintaketjut ulottuvat Ruotsin puolelle. Eräiden arvioiden mukaan pelkästään Ruotsin puolelta tuotavan puun määrä olisi miljoona kuutiometriä vuosittain. Puutavaran kuljettaminen rautateitse rajan yli Ruotsin puolelta voisi olla järkevää. Kaksoisraiteen rakentaminen välillä Haaparanta-Kemi voi olla pitkän aikavälin suunnitelma.

### Tornio-Kolari -rataosuuden sähköistäminen

Kemiin rakennettavan Metsä Fibren tehtaaseen tarvitsema puumäärä tulee olemaan n. 7,5 miljoonaa kuutiometriä vuodessa, missä on lisäystä yli 4 milj.m<sup>3</sup> per vuosi. Jo nykyisin puuta kulkee sähköistämättömällä rataosuudella Tornio-Kolari. Kuljetusmäärät tulevat rataosuudella lisääntymään huomattavasti.

Suomen merkittävimmät laskettelukeskukset Ylläs ja Levi ovat sesonkimaisen junaliikenteen varassa. Erityisesti kansainvälisten ympäristötietoisien matkustajien määrä tulee lisääntymään. Tornio-Kolari -radan sähköistäminen on vastaus tähän tulevaisuuden haasteeseen. Lisääntyvät matkustajat toisivat myös kaivatun piristysruiskeen koko Tornionlaaksolle ja Länsi-Lapille. Kasvusta hyötyisi koko Lappi.

Kolarin Hannukaisen kaivos toisi avautuessaan mukanaan noin miljoonan tonnin malmikuljetusmäärän vuosittain. Valtatie 21/E8 on jo nykyisellään huonossa kunnossa ja vaatii tien päällystystöitä, siltarakenteiden vahvistamista ym. Järkevintä ja kustannustehokkainta olisi kuljettaa malmi rautateitse.

Valtatiellä 21:llä kulkee paljon erityisesti Pohjois-Norjasta tulevaa lohta. Kolarista voisi tulla intermodaalikuljetusten solmukohta, jossa rekka tai kontti olisi mahdollista nostaa etelään vievään junaan. Tämä olisi vastaus myös liikenteen päästövähennystavoitteisiin ja se olisi myös liikenneturvallisuutta parantava uudistus.

Jäämerenrataselvityksen yhteydessä Ramboll kartoitti viisi eri rautatiekäytävää Jäämerelle. Liikenneviraston raportissa (3/2018) järkevin Jäämeren ratayhteys on väli Tornio-Kolari-Kaunisvaara-Svappavaara-Narvik.

Ruotsin Pajalassa toimivan Kaunis Ironin malmikuljetusmäärä Narvikin satamaan on arvioiden mukaan mahdollista nousta jopa viiteen miljoonaan tonniin vuodessa. Ruotsissa liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistusprosessi on parasta aikaa käynnissä. Scandion Oy kannustaa liikenneministeriötä tekemään tarkemman kustannusarvion ratayhteyden Tornio-Kolari - sähköistämisestä ja sen hyödyistä. Samalla on luontevaa avata keskustelu Ruotsin liikenneministeriön kanssa, jotta voidaan selvittää Ruotsin kiinnostus rakentaa rautatieyhteys Kolarista Narvikiin Kaunisvaarasta Svappavaaraan.

Haaparanta-Tornio TEN-T -käytävien leikkauspisteessä

Tornio-Haaparanta on Pohjanmeri – Itämeri (North Sea Med) sekä Scandinavia – Välimeri (ScanMed) TEN-T -käytävien leikkauspisteessä. Tämä avaa CEF-rahoitusinstrumenttien käytön liikennettä koskevilla investoinneilla. Pelkästään Pohjois-Ruotsin investoinnit tulevat olemaan yli 1.000 miljardia kruunua vuoteen 2040 mennessä. Näin ollen kuljetuskäytävästä Narvik-Haaparanta-

Kouvola-Venäjä-Kazakhstan-Kiina on mahdollista tulla merkittävä tavarankuljetuskäytävä kuljetuskonteille.

Rautatiekäytävän yhdeksi pullonkaulaksi voi muodostua Oulu-Ylivieska -väli, joka on häiriöaltis ja jo nykyisillä kuljetusmäärillä ruuhkautunut. Scandion Oy:n mielestä kaksoisraide välillä Oulu-Ylivieska on välttämätön sujuvien rautatiekuljetusten näkökulmasta. Kaksoisraide toisi uutta eloa myös keskusteluun paikallisjunaliikenteestä Liminka-Oulu-li. Paikallisjunaliikenteen jatkaminen aina Haaparannalle saakka on tulevaisuuden visio, joka on syytä huomioida lausunnolla olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa nykyistä paremmin.

Muuta

Scandion Oy on kannustanut mm. Haaparannan kuntaa, Norrbottenin kauppakamaria ja Narvikin satamaa antamaan lausuntonsa Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Lausunnon saaminen Ruotsista ja Norjasta osoittaa omalta osaltaan sen, että liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on vahvoja rajat ylittäviä heijastusvaikutuksia, jotka on hyvä noteerata. Suunnitelman saatteessa pyydettiin antamaan lausunto ensisijaisesti lausuntopalvelun kautta. Norrbottenin kauppakamari totesi meille osoittamassaan viestissään (23.2.2021), ettei rekisteröityminen heidän osaltaan onnistunut. Ilmeisesti syynä on se, että koska lausunnon antaja ei ole suomalainen, ei rekisteröityminen onnistu. Tämä voitaneen huomioida lausunnon antamisen yhteydessä annettavassa ohjeistuksessa tai teknisenä muutoksena lausuntopalvelussa.

Helsingissä 23.2.2021

Scandion Oy

Micael Blomster, COO

Marko Varajärvi, partner

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

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**

- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

-

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

-

**Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

**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?**

-

Varajärvi Marko  
Scandion Oy