

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Meri-Lapin kehittämiskeskus on Kemin, Tornion ja Haaparannan kaupunkien sekä Keminmaan, Simon, Tervolan ja Ylitornion kuntien vapaaehtoinen yhteistyöelin. Meri-Lapin kehittämiskeskuksen toiminta-ajatuksena on tukea ja edistää Meri-Lappi-Haaparanta alueen markkinointia ja edunvalvontaa, elinkeinojen kehittämistä, kansainvälistymistä sekä palvelutoimintaa kuntien vapaaehtoisella yhteistyöllä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteuttaminen edellyttää ylihallituskausien menevää, suunnitelmallista kehittämistyötä, riittävää monikanavaista rahoitusta ja investointeja sisäiseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen, kestäviin liikkumismuotoihin sekä liikenteen tehokkuuteen. Meri-Lapin teollisuuskeskittymän osalta keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet liittyvät elinkeinoelämän tarpeiden ennakoimiseen, saavutettavuuteen, tehokkuuteen ja ekologiseen kestävyYTEEN.

Toimenpiteiden toteuttamisessa tulee Meri-Lapin kehittämiskeskuksen näkökulmasta ottaa seuraavat asiat huomioon:

Maantieverkko on pääroolissa elinkeinoelämän kuljetuksien toteuttamisessa. Toimenpiteissä on priorisoitu maakuntakeskusten väliset sekä Helsinkiin kytkeytyvät yhteydet ympäri Suomea. Meri-Lapin näkökulmasta olisi syytä painottaa myös kansainvälisiä maantie ja rautatieyhteyksiä sekä aluekeskusten välisiä ja seutukaupunkien sisäisiä yhteyksiä.

Suunnitelmassa on kuvattu selkeästi Suomen valtion kanta TEN-T-verkon uudistamiseen (ydinverkkokäytävien laajennus Helsingistä Tornioon ja Haaparannalle) ja EU-rahoituksen hyödyntämiseen (Verkojen Eurooppa -väline). Satamien toimintaedellytysten sekä rautateiden ja

toisen asteen tieverkon kehittäminen elinkeinoelämän kuljetusten lisääntyessä suurten teollisuushankkeiden myötä on ensiarvoisen tärkeää.

Meri-Lapin kehittämiskeskus pitää hyvänä, että suunnitelmaan on kirjattu TEN-T-kriteerien täyttäminen valtatiellä 4 vuoteen 2030 mennessä. Liikenne 12 -suunnitelman viimeistelyssä on tarpeellista ottaa huomioon TEN-T ydinverkolla Tampere-Oulu ja Oulu-Laurila tarveselvitysten tulokset sekä valtatiekäytävän 4 ja 29 kehittämisen periaatteet välillä Helsinki-Tornio/Haaparanta.

Talvihoidon ja väyläverkon korjausten kustannusten huomiointi, poikittaisten tieyhteyksien sekä valtatie 21 kehittäminen Lapissa ovat tärkeitä saavutettavuuden, kansainvälisten yhteyksien, matkailun sekä elinkeinoelämän kannalta. Valtatie 21 on yksi pääväyläasetuksen mukaisista maateiden pääväylistä ja ensisijaista olisi maantien välityskyvyn parantaminen liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyin, tien leventäminen ja tien geometrian parantaminen.

Alemmalla tieverkolla on tärkeä rooli alueen sisäisen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän kannalta, ja alempaan tieverkkoon kohdentuvat toimenpiteet ja kunnossapidon rahoitus tulee olla riittävällä tasolla. Alemman tieverkon kunnossapitorahoituksen tulee mahdollistaa tieverkon kriittisten kohteiden tunnistamisen ja toimenpiteiden kohdentamisen näihin edistämään matkailun yhteyksien, ihmisten arkiliikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten (suurimmat kuljetusvolyymit, biotalouden ja kaivosten kuljetukset) sekä tieliikenteen turvallisuuden kehittämisen.

Kemin biotuotetehtaaseen liittyvän infrahankekokonaisuudella (raideyhteyksien, maantieliikenteen, katuverkkoon ja meriväylän syväykseen kohdistuvat investoinnit) varmistetaan kuljetusten sujuvuus. Jatkossa tarvitaan lisäinvestointeja puun hankinta-alueelle liikenneturvallisuuden edistämiseen, liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen ja tiestön rakenteellisen kestävyuden parantamiseen. Nämä ovat välttämättömiä toimenpiteitä puuraaka-aineiden kuljetuksen turvaamiseksi. Yksityisteiden osalta maanteiden toiminnallisen luokituksen päivittäminen vastaamaan nykytarpeita ja yksityistieverkkojen yhteiskunnallinen merkitys etenkin harvaanasutulla alueella on merkittävä ja niiden kunnossapidon tukemiseen suunnattu määrärahan sekä avustusprosentin nosto on oikean suuntaisia toimenpiteitä.

Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää seutukaupunkien sisäisissä yhteyksissä, alue- ja matkailukeskuksissa sekä soveltuvin osin myös haja-asutusalueilla. Toimenpideohjelmassa on aiheellisesti mainittu joukkoliikenteen parantaminen julkisen rahoituksen lisäämisellä sekä matkaketjujen kehittäminen maanlaajuisesti.

Kestävän liikenteen, sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan sujuvia matkaketjuja, liitäntäpysäköintialueita ja hyviä, kuntarajat ylittäviä kevyenliikenteen reittejä. Alueen kunnat ovat aloittaneet jo siirtymisen kohti kestäviä liikennepolttoaineita, muunmuassa hankkeiden ja kuntien ajoneuvokannan uudistamisella, mutta fossiilittoman liikenteen tavoitteiden toteutumiseen tarvitaan riittävää lataus- ja jakeluverkostoa.

Kestävyyden ja saavutettavuuden kannalta tärkeitä ovat raideliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet. Meri-Lapin kunnat pitävät erityisen kannatettavina esitettyjä kirjauksia pääradan kehittämisestä aina Tornioon ja Ruotsin Haaparannalle sekä esittävät, että Kolarin rata nostetaan pääväyläasetuksen mukaiseksi päärautatieväyläksi ja sen välityskyvyn parantaminen ja sähköistyksen suunnittelu aloitetaan suunnitelmakauden aikana.

Meri-Lapin kannalta keskeisiä rataverkon kehittämistoimenpiteitä ovat sähköistetty raideyhteys Keminmaan Laurilasta Tornio-Haaparantaan, joka on kirjattu pääministeri Marinin hallitusohjelmaan. Meri-Lapin kehittämiskeskus esittää, että hankekirjaus lisätään suunnitelman sivulla 79: CEF-rahoitusta voidaan hakea rahoituskaudella 2021-2027 pää radalla myös Laurila-Tornio-Haaparanta ratayhteyden kehittämiseen. Hanke on suunnitteluvaiheessa ja sen toteuttaminen lisätalousarvion 4/2020 pöytäkirjakirjauksena. Raideyhteys toteuttaa myös Ten-T yhteyden toteutumista raideliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen osalta. Rahoitusta tulee hakea myös raideyhteyden lisäksi ratapihan välityskyvyn parantamiseen. Tornion ratapihalla tulee olla riittävä palvelutaso siirtokuormauksen ja logistiikkapalveluiden kehittämiseksi sekä henkilöjunaliikenteen pysähtymiseksi. Samalla tulee tarkastella Torniojoen ylittävän sillan sähköistämisen edellytyksiä ja mahdollisen uuden sillan rakentamista.

Perämerenkaaren Ten-T kattavan verkon satamien verkostotoiminnan kehittäminen ja satamatoimintojen saaminen pohjoisen Urban Nodeksi, mahdollistaisi kestävien liikennemuotojen yhdistämisen arktisen alueen liikenneratkaisuissa ja parantaisi entisestään satamien välitys- sekä palvelukykyä.

Kemin sataman vienti tulee kasvamaan suunnitelmakauden aikana Metsä Fibren biotuotetehtaan valmistuttua ja Liikenne 12 -suunnitelmakauden aikana tulee satamatoimintojen kehittämiseksi tarkastella takamaa toimintoja, kuten liikenneverkkojen ylläpidon tarpeiden ja poikkeusolojen osalta sekä raide ja maantieyhteyksiä.

Meri-Lapin elinkeinoelämä ja teollinen Lappi tarvitsee sujuvat yhteydet kansainvälisiin markkinoihin. Keskeiset toimenpiteet Meri-Lapin osalta ovat kolmen tunnin pääkaupunkiseudun saavutettavuustavoitteen toteutuminen ja lentoasemaverkoston toiminta verkostoperiaatteella. Lentoasemaverkoston ylläpitoon tarvitaan myös uusia investointeja etälennonjohdon järjestelmiin sekä digi-ilmailun kehittämiseen.

Lentoaseman toimintaedellytyksiä tukemaan tarvitaan riittävän tiheät lentoyhteydet ja alueen sisäiset matkaketjut tulee luoda palvelemaan elinkeinoelämän ja liikematkustamisen tarpeita. Vuoden 2021 aikana toteutettava lentoliikenteen ostopalvelu nähdään alueella mahdollisuutena palata takaisin markkinaehtoiseen lentämiseen.

Liikenne 12- suunnitelmassa todetaan, että väyläverkon suunnitelmavarainto tulee olla riittävä, jotta hankkeissa voidaan edetä toteutusvaiheeseen. Suunnitelmien valmisteluun täytyy varata n. 6-10 vuotta ja useat hankkeet, joissa suunnitelmat ovat jo valmiita, ovat edenneet koronaelvytyksenä toteutusvaiheeseen.

Meri-Lapin kehittämiskeskus esittää, että suunnitelmavarainnon kasvattamiseksi seuraavat asiat kirjataan Liikenne 12 suunnitelmaan:

Liikenne 12 -suunnitelmassa sivulla 31 todetaan, että pääväyläasetusta ei muuteta palvelutasokriteereiden tai verkon laajuuden osalta. Pääväyläasetus vaikuttaa elinkeinoelämän vientikuljetuksiin, pitkänmatkaiseen liikenteeseen ja kuntien maankäyttöön. Tornio-Kolari välillä kulkeva rautatie on näiden kriteerien puolesta selkeä puute pääväyläasetuksen rataverkolla. Teollisuuden edellyttämien puu- ja malmikuljetusten sekä matkailun kuljetuspotentiaalin osalta raideyhteyden nostaminen yhdeksi pääväylistä ja yhteyden sähköistäminen on perusteltua. Suunnitelmakauden alussa Kolarin radan sähköistyksen suunnitelmat tulee tehdä, jotta hankkeen investointivalmius voidaan taata.

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 raporttiluonnoksessa sekä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa keskeiseksi pitemmän aikavälin toimenpiteeksi on nostettu TEN-T- kattavan tieverkon laajentaminen pohjoisessa valtatielle 21.

Suunnitelmakauden aikana tulee tarkastella myös Tornion Röyttän meriväylän parantamista tukemaan elinkeinoelämän tarpeita. Röyttän meriväylän taitekohtien ruoppaaminen edistäisi väylän toimivuutta ja kuljetusten sujuvuutta. Röyttän satama on tonnimääriltään Suomen kolmanneksi suurin vienti satama ja se tulisi nostaa Ten-T kattavan verkon satamaksi.

Elinkeinoelämää palvelisi myös Elijärvi-Röyttä ratayhteyden sähköistäminen, jolloin Outokummun kuljetukset olisi mahdollista toteuttaa vähähiilisesti.

Pitkänmatkaisen joukkoliikenteen palvelusotavoitteen määrittelemisen tukee henkilöliikenteen hankintojen oikeatasoisuutta ja estää usean liikennemuodon tukemisen samalle reittiyhteydelle. Harvaanasuttujen maakuntien tai seutukaupunkien saavutettavuus pitää turvata myös useammalla eri kulkumuodolla, vaikka ne eivät toteutuisi täysin markkinaehtoisesti (esimerkiksi yöjunayhteys vs. tuettu linja-autovuoro Kolariin). Etenkin pitkänmatkaisen liikenteen tukeminen on elvyttävää tukemista koronakriisin jatkuessa. Lentoreittien tukeminen osana pitkänmatkaista joukkoliikennettä tulisi nähdä myös talouden elvytyksenä.

Toimenpiteet matkaketjujen edistämiseksi ovat kannatettavia. Etenkin yhtenäisen, kunta- ja valtakunnanrajat sekä aikavyöhykkeen ylittävän työssäkäyntialueen sisäisen joukkoliikenteen järjestämiseen tarvittavan tiedon jalostaminen ja eri toimijoiden, aikataulujen ja lipputuotteiden yhteensovittaminen tarvitsee kehittämispanoksia. Liikkuminen palveluna- MaaS kokeiluhankkeiden, yhteiskehittämisen ja digitalisaation avulla voidaan luoda uudenlaisia syöttöliikennetkaisuja ja vähentää liikenteen päästöjä. Henkilökuljetusten yhdistämisellä ( Kela-kuljetukset, koulukyydit) edistää kestävyystavoitteita ja alueiden saavutettavuutta.

Meri-Lapin kunnat muodostavat yhteisen työssäkäynti ja asiointialueen. Työssäkäynti ja asiointialue ulottuu Lapin maakunnan lisäksi maakuntarajan ylitse Pohjois-Pohjanmaalle ja Ruotsin Norbottenin ( etenkin rajakuntien Haaparanta, Övertorneå alueelle). Suunnitelmakauden aikana Ruotsin ja Suomen välisen rajaliikenteen sujuvuuteen tulee kiinnittää erityishuomiota koronakriisin jälkeen. TEN-T verkon laajentamisen yhteydessä etenkin Tornion ja Haaparannan liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden sekä yhteisten poikkeusolojen toimintamallien tulee olla sovittuna riittävällä tasolla.

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

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

Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa ohjataan rahoituksen avulla. Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2021–2024 toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisena raamina ensimmäisen nelivuotiskauden ajan. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin valmistumisensa jälkeen.

Keskeinen uudistus liikenneverkon kehittämistarpeiden ennakointiin on Liikenne ja viestintäviraston ja Väyläviraston välinen liikenneverkoston strategisen tilannekuvan päivitysprosessi. Toimenpideohjelman toimenpiteet suunnitellaan liikenneverkon strategisen tilannekuvan perusteella erillisessä prosessissa Väyläviraston valmisteleman investointiohjelman mukaisesti seuraavaksi 6–8 vuodeksi.

Suunnittelukauden alussa julkisen talouden suunnitelma ja tehdyt päätökset rajoittavat talouden liikkumavaraa ja suurimmat määrärahaerotukset toteutetaan vuoden 2024 jälkeen.

Toimenpiteiden rahoitus on suunnattu pääosin oikein rahoituskehyksen taloudellisen raamin sisällä. Kokonaisrahoitustaso ei ole riittävä Liikenne 12 -suunnitelman alueellisten tavoitteiden, kuten kehittämisinvestointien ja korjausvelan vähentämisen, toteuttamiseen. Merkittäviä valtakunnallisia hankkeita ja niiden vaikutuksia liikennejärjestelmään ei ole tarkasteltu riittävän kattavasti esim. valtiovarainministeriön liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän, hankeyhtiöiden ja fossiilittoman liikenteen tiekartan näkökulmasta. Näiden kokonaisuuksien vaikutukset liikennejärjestelmän palvelutasoon, investointitarpeisiin ja rahoitusmahdollisuuksiin tulee kuvata ja arvioida tarkemmin osana Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Rahoituksen osalta tulee myös huomioida, että

- Painopisteen siirtäminen perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä rataverkkoon on perusteltua. Toimenpiteiden suunniteltuun keston on kiinnitettävä erityistä huomioita.
- Perusväylänpidon rahoitustason korottaminen on kannatettavaa korjausvelan vähentämiseksi. Alempi tieverkko on tärkeässä asemassa Pohjois-Suomessa saavutettavuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten vuoksi.
- Jatkossa suunnitelmavarainhoito ohjaa rahoituksen kohdentumista investointeihin ja kehittämistoimenpiteisiin. Suunnitelmavarainhoito tulee olla riittävän tasoinen ja kattaa koko maa, myös harvaan asutut, mutta investointipotentiaalia (kaivokset, metsätalous, matkailu) omaavat alueet.
- Suunnitelmassa esitetään muutoksia pitkän aikavälin rahoitustasoon sekä infrarahoituksen vastuisiin ja osuuksiin. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään valtion rahoitusosuudeksi 30–50 % investoinnin kustannuksista, mutta kuntien ja mahdollisesti elinkeinoelämän osallistumista toimenpiteiden rahoitukseen tai toteuttamiseen ei ole kuvattu käytännössä lainkaan. Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoitusmalli / hyötyjä maksaa -periaate ei ole perusteltu kuntien rahoituksen kantokyvyn tai hankevalinnan kannalta, koska se asettaa kunnat keskenään eriarvoiseen asemaan liikennehankkeiden valtakunnallisessa toteutuksessa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa lähtökohtaisesti valtion väyläverkon kunnostamisen ja kehittämisen rahoituksesta. Poikkeuksen voivat muodostaa esimerkiksi isot hankekokonaisuudet, joissa kaupunki ja valtio sopivat erikseen rahoitusvastuista.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vision keskiössä on ympäristöllinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys sekä riittävän saavutettavuuden takaaminen ihmisille ja elinkeinoelämälle. Visio on uskottava ja sisällöltään kunnianhimoinen, mutta sen toteuttaminen osana aluekehittämisen kokonaisuutta on haastavaa harvaan asuttujen alueiden osalta, seutukaupungit mukaan lukien. Toimenpiteiden toteuttamiseen on vielä useita haasteita mm. digitaalisuuden edistämässä sekä joukko liikenteen kehittämisen suhteen.

Digitaalisen murroksen yhteydessä harvaan asutut alueet sekä arktiset alueet on visiossa mainittu erikseen hyötyjänä digitaalisen infrastruktuurin kehityksessä. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien kattavuuden kehittäminen on tärkeää niin etätyömahdollisuuksien parantamiseksi, monipaikkaisen asumisen mahdollistamiseksi kuin elinkeinotoiminnan sujuvoittamiseksi. Kehittämisessä tulee ottaa huomioon mahdolliset uudet rahoitusinstrumentit. Toimivien digitaalisten välitysjärjestelmien hyödyntäminen on myös tärkeä osa toimivien matkaketjujen suunnittelua.

Visiossa työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäväillä kulkutavoilla. Työmatkaliikenteen kestävyttä tulee edistää myös maakuntakeskusten välillä, kansainvälisillä rajoilla sekä haja-asutusalueilla kysynnän niin

mahdollistaessa yhteistyössä työnantajien kanssa. Tarpeen mukaisia kimppakyyti- ja kutsuliikennejärjestelyjä sekä uusia työmatkaliikenteen liikkumispalveluja tulee edistää niillä yhteysväleillä, joilla tarve ei riitä bussivuorojen järjestämiseen.

Raideliikennettä koskeva visio korostaa kestävän yhdyskuntarakenteen mahdollistamista suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien varrella. Raideliikenne on tärkeä osa Meri-Lapin elinkeinoelämää ja tulevaisuuden teollisuusinvestointien kautta raideliikenteen merkitys tulee lisääntymään entisestään. Matkailuelinkeino hyötyy raideliikenteen kehittämisestä. Raideliikenteen kehittämisessä tulee huomioida elinkeinoelämän ja saavutettavuuden vaatimukset sen sijaan, että investoinnit keskittyisivät täysin suurien kaupunkien ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien parantamiseen.

Visiossa mainittu henkilöautoilun kestävyiden lisääminen on kannatettava kehityssuunta. Siirtymä fossiilittomiin käyttövoimiin henkilöautoliikenteessä ei kuitenkaan saa vaikuttaa negatiivisesti saavutettavuuteen. Nykyisillä ratkaisuilla täysimääräinen fossiilittomiin käyttövoimiin siirtyminen vision esittämän aikataulun puitteissa ei ole realistinen tavoite Lapin erityisolosuhteissa. Aikataulussa tulee ottaa huomioon harvaan asutun alueen olosuhteista johtuva riippuvuus henkilöautoilusta sekä ankarien talviolosuhteiden aiheuttamat haasteet fossiilittomien käyttövoimien luotettavuudelle Lapissa.

Kansainvälisiä yhteyksiä on visiossa käsitelty pääasiassa digitalisaation kautta. Kansainvälisen saavutettavuuden kehittäminen on selkeä Lapin erityispiirre. Lapin sijainti Barentsin alueen keskiössä suurten tavaravirtojen keskellä luo tarpeen kansainvälisten yhteyksien kehittämisen myös muilla tavoin. Esimerkiksi Jäämeren käytävän infrastruktuuri tulee jatkossa saada kokonaisuudessaan osaksi Suomen liikenteen runkoverkkoa sekä TEN-T ydinverkkoa. Myös kytkentä Barentsin liikenneverkkoon tulee tehdä näkyväksi. Rajanylityspaikkoja tulee kehittää rajaliikenteen kasvun tarpeisiin vastaten.

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

Toimenpideohjelmassa todetaan, että valtio suhtautuu kriittisesti TEN-T-verkon laajennuksiin maanteiden osalta. Lisäksi todetaan, että valtio tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle, mikäli liikenneverkon laatuvaatimuksien mukainen investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa. Lapista TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat päärata, valtatie 4 ja valtatie 29 Tornioon asti sekä Lapin lentoasemat ja Keminsatama. Nykyisessä laajuudessaan verkko jättää suurelta osin Lapin syrjään. Mahdollisuus TEN-T-verkon laajentamiseen on Lapin näkökulmasta tärkeää rajat ylittävän saavutettavuuden turvaamiseksi. Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 raporttiluonnoksessa sekä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa keskeiseksi pitemmän aikavälin toimenpiteeksi on nostettu TEN-T-kattavan tieverkon laajentaminen pohjoisessa valtatielle 21, joka tulisi huomioida myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa.

Lappi kytkeytyy vahvasti myös naapurimaiden liikennejärjestelmiin, jotka tulee huomioida myös Suomen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valmistelussa on syytä huomioida Lapin aluerakenteessa ja Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa tunnistetut kansainväliset liikenteen kehittämiskäytävät.

Pääväyläasetuksen osalta olisi syytä tarkastella uudelleen Tornio-Kolari radan lisäämistä pääratayhteydeksi ja ratayhteyden sähköistämistä palvelemaan teollisuuden ja matkailun tarpeita.

## Vaikutusten arviointi

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

Pääosin laadullisilla menetelmillä tehdyn arvioinnin tukena on hyödynnetty käytettävissä olevaa tietopohjaa. Vaikutukset on arvioitu pääasiassa vuoteen 2032 asti, mutta arvioinnissa on tunnistettu myös merkittäviä pidemmän aikavälin vaikutuksia. Määrällisten arviointitietojen puute asettaa selkeän rajoitteen arvioinnin raportoinnissa.

Meri-Lapin kehittämiskeskus haluaa nostaa esille huomion, että Liikenne 12 -suunnitelman investioiohjelman hankkeiden arvioinneissa yksittäisen hankkeen tehokkuustavoitteen korostaminen voi H/K-laskentamenetelmän ja arviointityökalun vuoksi johtaa tilanteeseen, jossa laskennallisena hyötynä näyttäytyy pääosin tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet. Tärkeä on arvioida hankkeita kokonaisuutena huomioiden ennakoivasti valtakunnalliset ja alueelliset toimintaympäristön muutokset saavutettavuuden, kestävyuden ja elinkeinojen kehittämisen näkökulmista.

Lisäksi hankekohtaisissa arvioinneissa tulee ottaa huomioon rajat ylittävän liikenteen vaikutuksia ja suhde naapurimaiden kansallisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin Euroopan laajuisen TEN-T-verkon, Barentsin alueen liikenteen (BEATA) ja esimerkiksi Koillisväylän datakaapelin näkökulmasta.

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

Vaikutusten arviointi kuvaa suunnitelman vaikutuksia pääasiassa suhteessa suunnitelman tavoitetilään ja toimenpideohjelmaan. Kuitenkin suunnitelmaversioiden arviointeja olisi jatkossa kehitettävä alkuperäisen työohjelman tavoitteiden mukaisesti jatkuvasti täydentyvällä tietopohjalla.

Tavoitteet arviointimenettelyn kehittämiseksi ovat perusteltuja ja keskeisiä tietoon perustuvassa pitkäjänteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Vaikutusten arvioinnissa suunnitelman seurannalla voidaan kehittää vaikutusten arviointikokonaisuutta oikeaan suuntaan. Tärkeä on kehittää saavutettavuuden seurantaa koskemaan aluerakenteen keskeisten liikennejärjestelmän solmupisteiden (mm. aluekeskukset,



lentoasemat, rautatieasemat ja satamat) saavutettavuutta eri kulkumuodoilla ja kansainvälisesti rajat ylittävistä näkökulmasta.

Vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia on pääasiassa arvioitu 12 vuoden tarkasteluajanjaksolle, mutta vaikutuksia tulisi tarkastella pitemmälle tulevaisuuteen. Maakuntakaavoissa liikenteeseen kohdistuvia aluevarauksia ja suunnitelmia on laadittu huomattavasti pitemmälle aikavälille.

Suomen kansainvälistä saavutettavuutta on arvioitu erityisesti kauppamerenkulun ja lentoliikenteen palvelutason kautta. Lisäksi TEN-T-verkon vaikutusta kansainvälisen liikenteen reiteille on arvioitu. Maantieverkon osalta todetaan, että maantieverkkoon tehtävillä toimenpiteillä kehitetään yritysten toimintaedellytyksiä ja vastataan TEN-T-verkon puutteisiin. Rajat ylittävät vaikutukset naapurimaihin ja niiden liikennejärjestelmäsuunnitelmiin tulisi olla tarkemman arvioinnin kohteena. Alueiden välistä saavutettavuutta ei tulisi tarkastella ainoastaan maakuntakeskusten ja kaupunkikeskuksen välisen saavutettavuuden kautta, vaan niiden rinnalle on nostettava myös aluekeskusten ja seutukaupunkien välinen saavutettavuus sekä valtakunnanrajat ylittävä työssäkäyntialue.

Alueiden välistä saavutettavuutta tulee tarkastella myös lentoliikenteen näkökulmasta. Kemi-Tornion lentoaseman aluetaloudellinen vaikutus on kiistaton.

Kaupunkiseutukäsitteen rinnalla tulee puhua myös aluekeskuksista ja seutukaupungeista. Alueiden sisäisen saavutettavuuden arvioinnissa tulee tarkastelu kohdistaa päätieverkoston lisäksi alempiasteiseen tieverkkoon ja sen korjausvelkaan. Saavutettavuuteen sekä ekologiseen kestävyteen liittyvät vaikutukset ovat aiheellisesti mainittu pitkäjänteisiksi ja yli arvioinnin tarkastelujakson ulottuviksi. Erityisesti rataverkon kehittämisen pitkäkestoisten positiivisten vaikutusten huomioiminen ekologisen kestävyden osalta on tärkeää.

## Yleistä

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

Parlamentaarinen ohjaus on edellytys pitkäjänteiselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle ja toimeenpanolle yli hallituskausien. Ajantasaista tietoa on ollut saatavissa hankeikkunassa monipuolisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä on toteutettu lukuisia liikennejärjestelmää tarkentavia ja toimeenpanevia osahankkeita ja suunnitelmia, kuten liikenneverkon strateginen tilannekuva. Näiden tarkentavien kokonaisuuksien lausunnotmenettelyn avulla olisi voitu tukea liikennejärjestelmäsuunnitelman laajapohjaista valmistelua.

Jatkossa Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Ohjelma tulee laatia yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Moisanen Sari  
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry