

Lapin Kokoomus ry
Vartiokatu 14-16 L1
96100 Rovaniemi
Y-tunnus 0558621-5

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31, 00023 Valtioneuvosto

kirjaamo@lvm.fi
VN/7835/2019

LAUSUNTO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021-2032

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Tämä koskettaa meitä kaikkia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu tähtää siihen, että valtioneuvosto voi päättää suunnitelmasta tämän kevään 2021 aikana.

Lappi kasvaa ja kehittyy monin eri elinkeinoin nyt ja tulevaisuudessa. Pohjois-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu voimakkaasti elinkeinoelämän toimintaedellytysten vahvistaminen sekä kansainvälinen saavutettavuus ja liikenneyhteydet naapurimaihin. Maaliikenneyhteyksien lisäksi alueen kehityksen kannalta olennaisia ovat satama- ja lentoliikenneyhteydet. Pääradan kehittäminen kaksiraiteiseksi Tampereelta Tornioon ja Ruotsin Haaparannalle, Kolarin radan sähköistys ja Rovaniemi-Kemijärvi -radan kehittäminen edelleen Sallaan ja Kantalahteen ovat Lapin kannalta keskeisiä toimenpiteitä. Myös itäradan kehittäminen Kontiomäeltä edelleen pohjoiseen pitäisi kuulua liikennejärjestelmän kehityskohteiksi. Lapin rautatieinfrastruktuurin ja rataverkon laajentaminen sekä parantaminen nähdään Lapissa ensisijaisen tärkeänä, jotta myös Lapin saavutettavuuden riippuvuutta lentoliikenteestä saataisiin lievennettyä. Lentoliikenteen kestävyyttä voisi parantaa lisäämällä suorien kansainvälisten yhteyksien määrää Lapin lentokentille erityisesti matkailusesongin aikaan. Tulijoita meille on, onhan asia eteen tehty hyvää työtä jo vuosia, ja nyt on tärkeää mahdollistaa lentoyhteyksien avulla Lappiin saapuminen sekä lentoasemilta liikenneturvallinen liikkuminen kohdepaikkoihin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Pohjois-Suomelle on ominaista monipuolinen elinkeinon kirjo ja pitkät etäisyydet, missä korostuvat matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja sujuvuus. Täysin totta! Valitettavasti alemman tieverkon kunto on osassa aluetta jo erityisen huono. Korjausvelkaa on liikaa teiden ja siltojen parannuksissa. Liikenneverkkojen kehittämisrahoituksella on parannettava saavutettavuutta koko maassa. Maanteillä rahoitus kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen, mutta alemmalla tieverkolla vain pyritään toteuttamaan akuutit ja merkittävimmät kohteet. Miksi vain pyritään? Esimerkiksi Palojoensuu-Kilpisjärvi tieosuuden peruskorjauksella ja talvihoidon tason korottamiselle on todellinen hätä. Nykyisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapidossa ja liikenneturvallisuuksessa tuleekin korostaa nykyisen kuntoon saattamista, korjausta ja hyvää ylläpitoa.

Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä. Tärkeää on kehittää kantatien 82 ja valtateiden 5 sekä 21 kuntoa ja turvallisuutta liikennejärjestelmän kautta. Liikenne esimerkiksi kantatiellä 82 on kasvanut huomattavasti elinkeinoelämän kehittymisen ja arkiliikkuminen kasvamisen myötä ja kasvaa edelleen teollisuuden, matkailun ja kansainvälistymisen myötä. Myös 21:n tavaraliikenne tulee kasvamaan tulevaisuudessa, vaikka Narvik-Tornio-Helsinki-Kiina ratayhteys toteutuisi. Lisäksi valtatie 4 pitäisi saada kokonaisuudessaan osaksi TEN-T -verkkoa. Myös maan rajoille johtavia teitä tulee kehittää liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Lapin houkuttelevuus etätyöpaikkana on kasvattanut myös omalta osaltaan liikennöintiä ja nimenomaan nopeiden tietoliikenneyhteyksien kattavuuden kehittäminen on tärkeää niin etätyömahdollisuuksien parantamiseksi, monipaikkaisen asumisen mahdollistamiseksi kuin elinkeinotoiminnan sujuvoittamiseksi.

Pohjois-Suomea leimaa suuret kausivaihtelut liikennejärjestelmän käyttäjien määrässä, pitkät etäisyydet ja harva asutus. Tulevaisuudessa toteutuvat teollisuuden ison investoinnit lisäävät liikennettä merkittävästi, sekä Lapin veto- ja pitovoiman eteen tehty työ tuovat liikenteeseen huomattavaa kasvua. Haja-asutusalueilla suunnitelman tavoitteista ja strategisista linjauksista korostuvat saavutettavuuden turvaaminen. Suunnitelmassa todetaan, että alueiden tulee olla saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Miten ja kenen toimesta kohtuullisuus määrittyy? Saavutettavuuden kohtuullisuus ja turvallisuus on hyvä huomioida yhdenvertaisuudenkin vuoksi. Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä. Käyttäjien tyytyväisyys ja turvallisuuden takaaminen on hyvä mittari liikennejärjestelmän toimivuudelle.

Suunnitelmaluonnoksen vision mukaan vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Investointikustannusten siirtämistä suurelta osin kuntien vastuulle on täysin mahdotonta hyväksyä. Esitetyt yhteisrahoitusmallit muuttaisivat valtion ja kuntien kustannusvastuita merkittävästi, lisäten kuntien eriarvoisuutta. EU:n rahoituskanavien parempi hyödyntäminen eri liikennehankkeissa on sen sijaan kannatettava tavoite, koska kyse on kokonaisuutena yhteisistä rahoista.