



Liikenne- ja viestintäministeriö

kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi

hanna.perala@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö, Lapin aluetilaisuus 17.4.2020

Lausunto, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiset linjaukset

Suomessa laaditaan parhaillaan ensimmäistä 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Valmistelu tähtää siihen, että valtioneuvosto voi päättää suunnitelmasta kevään 2021 aikana. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelmassa tullaan esittämään Suomen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on hyväksytty keväällä 2020. Suunnitelman tavoitteet ovat:

- Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat
- erityisesti kaupunkiseuduilla
- Saavutettavuus: liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin
- Tehokkuus: liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee

Tavoitteiden pohjalta on muodostettu strategiset linjaukset, jotka ohjaavat toimenpideohjelman valmistelua. Lapin liiton virasto antaa alla olevan lausunnon liittyen strategisiin linjauksiin.

Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Lapin tärkeimpien elinkeinojen kannalta alueiden kansainvälinen saavutettavuus on keskeinen kilpailukykytekijä. Linjaus kansainvälisen saavutettavuuden parantamisesta kustannustehokkaasti erityisesti elinkeinoelämän tarpeista on kannatettava linjaus. Keskeistä on varmistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi myös muiden lentoasemien säilyminen ja niiden kehittäminen. Lapissa lentoliikenteen jatkuvuus kaikilla Lapin lentoasemilla Rovaniemi, Kittilä, Ivalo, Kemi-Tornio ja Enontekiö on turvattava tulevaisuudessa erityisesti aluetalouden ja matkailun tukemiseksi. Helsinki-Vantaa lentokentän lisäksi on tarpeellista huomioida suorat kansainväliset lennot muille lentokentille, sillä se tukee samalla myös ilmastotavoitteiden toteutumista.

Kansainvälisen saavutettavuuden kannalta merenkulun toimintaedellytyksiä ja ulkomaankaupan kannalta merkittävien satamien saavutettavuutta on tärkeää kehittää, ei pelkääntään säilyttää niiden toimintaedellytykset. Ulkomaankaupan tavarakuljetusten suorittami-

nen mahdollisimman vähillä maantiekilometreillä on myös liikenteen päästökehityksen kannalta merkittävä keino. Tavaraliikennettä tulisi tarkastella matkakaketjuna, jossa kulkutapajakauma on olennainen tekijä kuljetusten päästöjen muodostumisen kannalta.

Lapissa on pitkästi maarajaa ja lukuisia rajanylityspaikkoja. Rajanylitysten kannalta kansainvälisen liikenteen turvaaminen on hyvä lähtökohta, mutta rajanylityksen sujuvuuden kehittämiseen tulee myös panostaa.

TEN-T ydinverkkokäytävät ja niiden palvelutasotavoitteet on tunnistettu osana työssäkäynnin ja kestävien liikkumismuotojen edistämistä. TEN-T verkon keskeisenä pyrkimyksenä on rakentaa liikenneverkko, joka helpottaa tavaroiden ja ihmisten liikkumista EU-maiden välillä, minkä vuoksi strategisissa linjauksissa asiaa olisi syytä käsitellä laajemmin mm. elinkeinoelämän ja pitkänmatkan kuljetusten sekä huoltovarmuuden kannalta. TEN-T-ydinverkon lisäksi on hyvä tunnistaa myös kattavan verkon palvelutasotavoitteet linjauksissa. Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa keskeiseksi pitemmän aikavälin toimenpiteeksi on nostettu TEN-T kattavan tieverkon laajentaminen pohjoisessa valtatielle 21, joka on hyvä huomioida myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatisessa.

Strategisten linjausten yhteydessä esitelty liikenneverkon strateginen tila -tiivistelmäraportti antaa hyvän poikkileikkauksen keskeisimmän väyläverkon ja sen tärkeimpien solmupisteiden nykytilanteesta suhteessa liikennemäärien ennakoituun kehitykseen. Väyläverkon kokonaisuuden hahmottaminen Lapin näkökulmasta on kuitenkin haasteellista, sillä pääväyläverkko ei ulotu koko maakunnan alueelle eikä siinä ole huomioitu mm. merkittäviä terminaaliyhteyksiä. Myös alempiasteisen tieverkon strategista tilaa olisi syytä tarkastella kokonaisuutena alkutuotannon ja asumisen kannalta peilaten erityisesti esitettyihin taloudellista kestävyyttä koskeviin strategisii linjauksiin ja toisaalta tulevien suunnittelukausien rahoituskehyksiin. Toisaalta strategisessa linjauksissa ja Liikenneverkon strateginen tila -raportissa palvelutasopuutteet on kuvattu lähinnä vain pääväylille jättäen muut väylät tarkastelun ulkopuolella. Maanteiden pääväyläverkkoa tulee tulevaisuudessa päivittää Lapin osalta niin, että se kattaa nykyisen verkon lisäksi myös valtatie 4 (E75) Utsjoelle saakka, valtatie 5 (E63), kantatiet 79, 80, 82 sekä 92. Pääväyliä kehittäminen lisäksi on tärkeää kehittää alempiasteista tieverkkoa. Rautatieverkon osalta rautateiden pääväylät tulee päivittää nykyisten ratayhteyksien lisäksi niin, että ratayhteydet Rovaniemeltä Kemijärvelle sekä Tornion Kolariin tulevat myös osaksi rautateiden pääväyliä. Samoin tulee pitkän aikavälin suunnittelussa harkita rautatieverkon laajentamista Lapissa.

Lapissa on useita merkittävästi liikennemääriä kasvattavia suurinvestointeja vireillä. Liikenneverkon strateginen tila -raportti ei tunnista näitä tarpeita. Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa on linjattu elinkeinoelämän kustannustehokkaan toiminnan ja kehittämisen tukemiseksi, että suuria kuljetusmääriä synnyttävien suurinvestointien tarpeet ennakoidaan ja niihin voidaan varautua nopeallakin aikataululla.

Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä on linjauksena hyvä. Lapissa alueiden väliset etäisyydet ovat lähtökohtaisesti pitkiä ja suuri osa alueesta on pysyvästi heikosti saavutettavissa. Samalla tulee huomioida saavutettavuus myös turvallisuuden näkökulmasta, jolla varmistetaan esimerkiksi pelastustoiminnan saatavuus kohtuullisesta ajassa myös harvaan asutuille alueille.

Lento- ja raideliiketeen palveluiden sekä muiden markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden saatavuus on kattavaa maakuntakeskuksissa, mutta kauempana keskuksista tieli-

kenteen merkittävyys korostuu niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin osalta. Lapissa tulee varmistaa saavutettavuus maakuntakeskusten lisäksi kuntakeskuksiin, aluekeskuksiin sekä matkailukeskuksiin. Myös liikennepalveluiden mitoituksessa Lapissa tulee ottaa huomioon väestömäärän lisäksi merkittävä matkailijoiden määrä.

Strategisissa linjauksissa korostuu vahvasti pohjois-eteläsuuntainen liikenneverkko. Lappi sijaitsee keskellä Barentsin aluetta, jonka seurauksena kuljetusketjut ovat usein kansainvälisiä suuntautuen myös naapurimaihin Ruotsiin, Norjaan ja Venäjälle. Lappi kytkeytyy vahvasti myös naapurimaiden liikennejärjestelmiin, jotka tulee huomioida myös Suomen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Valmistelussa on syytä huomioida myös Lapin aluerakenteessa ja Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa tunnistetut kansainväliset liikenteen kehittämiskäytävät. Haasteena suunnitelman taustamateriaaleissa on, että Suomen virallisissa tilastoissa ei usein näy raskaan liikenteen osalta transitoliikenne, jolla on suuri merkitys liikennemääriin erityisesti valtatiellä 21 Norjan kalakuljetusten vuoksi. Tulevaisuudessa Norjan kalakuljetusten ennustetaan lisääntyvän voimakkaasti, joka tulee huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa sekä strategisissa linjauksissa.

Ekologinen kestävyys

Kestävyyttä koskeva tavoite on kirjattu seuraavasti: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseudulla. Strategisiin linjauksiin on kirjattu tahtotila edistää kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla. Tavoitteen henkeä on jatkettu laajentamaan kehittäminen myös kaupunkiseutujen ulkopuolelle. Olisiko tarkoituksenmukaisempaa linjata kestävä liikumisen edistämisen välineiksi tarkoituksenmukaiset ja kustannustehokkaat keinot huomioiden alueelliset erityispiirteet? Samankaltaista logiikkaa on käytetty myös saavutettavuusosion alle kirjatuihin liikenteen palveluja koskevissa strategisissa linjauksissa.

Valtio ja suurimmat kaupunkiseudut ovat toteuttaneet MAL-sopimusmenettelyä jo useamman sopimuskierron ajan. Linjaus kehittää tähän liittyvää sopimuksellista yhteistyötä on Liikenne12-suunnitelman tavoitteiden toteuttamisen kannalta erityisen merkittävä, sillä kokonaisuuteen kuuluu useita kuntien tehtäviin kytkeytyviä kokonaisuuksia, joissa on vahva kytkös myös maankäyttöön ja asumiseen. Lapissa ei tällä hetkellä ole yhtään kaupunkiseutua MAL-sopimusten piirissä. Keskeistä on laajentaa sopimusmenettelyä kattamaan myös muita kaupunkiseutuja, sillä näin olisi mahdollista kehittää kestävä liikumista strategisesti alueiden ominaispiirteet huomioiden. Kaupunkiseutujen lisäksi olisi syytä tarkastella ekologista kestävyyttä myös pienemmissä aluekeskuksissa ja Lapissa esimerkiksi matkailukeskuksissa.

Strategisissa linjauksissa on useita, myös mm. tavaraliikenteeseen liittyviä kohtia, jotka kuuluvat nykyisellään kuntien suunnittelutehtäviin. Selkeyden kannalta valtion ja kuntien väliseen sopimiseen liittyvät asiat voisi olla järkevää koota omaksi kokonaisuudekseen.

Kestävä liikumisen strategisissa linjauksissa on jätetty täysin huomioimatta liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuuteen kytkeytyvät maankäyttö ja palvelurakenne, muu liikumistarpeeseen vaikuttaminen sekä ajoneuvojen käyttövoima-asiat. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman poikkileikkaavaksi tavoitteeksi on asetettu ilmastonmuutoksen hillitseminen. Kokonaisuus jää kuitenkin pintapuoliseksi, jos suunnitelmalla ei pyritä vaikuttamaan edellä mainittuihin liikennettä muodostaviin tekijöihin tai liikennevälineiden energiatehokkuuteen.

Taloudellinen kestävyys

Taloudellisen kestävyuden linjaukset ovat osittain selkeästi ristiriitaisia muiden tavoitteiden alle kirjattujen linjausten kanssa. Esimerkiksi korjausvelkaa linjataan lyhennettäväksi kustannustehokkaasti kysynnän mukaan, mutta toisaalla linjataan, että tieverkon laajuus turvataan nykyisellään ja kaikkien käyttäjien tyytyväisyys paranee. Korjausvelan osalta on tärkeää sen oikea-aikainen kohdistuminen, jolla turvataan liikenneverkon pitkäaikainen käyttö tulevaisuudessa.

Linjaukset tehokkaimpien ja vaikuttavimpien toimenpiteiden priorisoinnista sekä uusien liikenneinvestointien keskittämisestä kestävästä liikennettä edistäviin ja liikennetaloudellisesti kannattaviin ovat harvaan asuttujen ja kestäväksi luettavien liikkumismuotojen saavuttamattomissa olevien alueiden kannalta haasteellinen ja ongelmallinen. Tärkeää on kohdistaa uusia investointeja myös elinkeinoelämän kannalta tärkeisiin väyliin, jotka eivät suoraan edistä kestävästä liikennettä. Linjauksissa tulee turvata myös harvaan asuttujen seutujen liikenneverkko ja sen kehittäminen tulevaisuudessa.

LAPIN LIITTO



Mika Riipi
maakuntajohtaja



Riitta Lönnström
suunnittelujohtaja