

Lapin liikennestrategian 2050 hyväksyminen

LLHall 30.09.2024 § 121

Valmistelija

Lapin liikennestrategiatyö 2050 etenee, ja strategiasta on valmistunut toinen luonnos. Edellisellä kommentointikierroksella on kommentoitu raportin alkuosan yleisiä osuuksia sekä lukuja 4 Liikennestrategia 2036 ja 5 Liikennestrategia 2050. Työn edetessä visioihin ja tavoitteisiin on tehty tämän pohjalta täsmennyksiä sekä lisäksi vuosien 2036 ja 2050 välille on varmistettu etenemispolkua. Kärkitoimenpiteitä on priorisoitu vain vuoden 2036 toimenpideohjelmasta. Pidempään aikajänteeseen 2050 liittyy epävarmuutta ja muutosten mahdollisuutta sekä lisäksi työpajoissa tai ensimmäisellä kommentointikierroksella ei tullut priorisointia, minkä vuoksi vuodelle 2050 ei ole valittu kärkitoimenpiteitä. Raporttiluonnoksen luvut 6 Ehdotukset maakuntakaavoitusta varten sekä 7 Vaikutusten arviointi ja seuranta ovat raportissa uusia.

Strategian vuoden 2036 visiona on **Lapin liikennejärjestelmä kehittyy kestävästi ja tukee alueen elinvoimaa ja kasvua sekä liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta.**

Visio jakautuu tavoitteiksi sekä tavoitteita tarkentaviksi toimintalinjoiksi:

Tavoite 1: Elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden kuljetukset ovat toimivia ja tehokkaita normaali- ja poikkeusoloissa

- Liikenteen infrastruktuurin kaksoiskäyttöisyyden mahdollisuudet paranevat ja tukevat pohjoismaista yhteistyötä
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla kuljetusmuodoilla
- Tieverkon rahoitus mahdollistaa elinkeinoelämän kuljetusten edellyttämän palvelutason
- Rautatieliikenteen yhteydet palvelevat kotimaisia ja kansainvälisiä kuljetustarpeita
- Terminaalien ja satamien palvelutaso vastaa kysyntään ja kehittyvän kaluston tarpeisiin, ja niihin johtaa toimivat yhteydet

Tavoite 2: Matkailun ja arjen liikkumisen palvelut ovat helppokäyttöisiä ja liikkuminen kestävä ja turvallista

- Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat kaupunkiseuduilla sekä kunta- ja matkailukeskuksissa
- Joukko- ja henkilöliikenteen palvelut ovat helppokäyttöisiä, matkaketjut sujuvia ja liikenteen järjestäminen tehokasta
- Ympärivuotisten julkisen liikenteen yhteyksien palvelutaso sekä suorien lentoyhteyksien tarjonta maailmalta ja Helsinki-Vantaan kautta paranevat
- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla liikennemuodoilla

Toimenpideohjelmasta 2036 on priorisoitu seuraavat toimenpiteet **kärkitoimenpiteiksi**:

- **Valtatietä 4** parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
- **Valtatiellä 21** kehittäminen tieosuuksilla Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari
- Toteutetaan **siltojen parannukset** Tornionjoen ja Muonionjoen ylittävillä silloilla sekä Karigasniemen ja Sodankylän silloilla
- Laajennetaan **vaihtoehtoisten käyttövoimien** verkostoa
- Toteutetaan **Kolarin radan sähköistäminen**

- Toteutetaan **ratayhteys Kiiruna–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi**
- Kehitetään **raideyhteyttä** Tornio–Haaparannan kautta **Narvikin satamaan**
- Kehitetään **kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä** lyhyillä matkoilla keskuksissa

Strategian vuoden 2050 visiona on **Lapin liikennejärjestelmä on hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin sopeutunut.**

Visio jakautuu tavoitteiksi sekä tavoitteita tarkentaviksi toimintalinjoiksi:

Tavoite 1: Lappi on kansainvälisesti ja kansallisesti kytkeytynyt

- Paremmat yhteydet tarjoavat toimintavarmat kuljetukset kehittyviin Lapin satamiin ja muihin Suomen satamiin sekä Pohjois-Atlantin satamiin
- Suorat ja kestäväillä käyttövoimilla operoitavat lentoyhteydet vahvistavat Lapin saavutettavuutta
- Matka- ja kuljetusketjuihin liittyvät tiedot ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta, ja rajat ylittävä henkilö- ja tavaraliikenne on sujuvaa sekä pitkälle automatisoitua

Tavoite 2: Liikennejärjestelmä on resilientti ja turvallinen

- Väyläverkko ja liikenteen palvelut mahdollistavat päästöttömän liikenteen ja liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamisen
- Uudet suunnittelutavat ja toimintamallit mahdollistavat ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja luontopositiivisuuden saavuttamisen
- Kattava liikennetieto mahdollistaa tehokkaan ja ennakoivan omaisuudenhallinnan ja tieverkon kunnossapidon.

Toimenpideohjelmasta 2050 **ei** ole priorisoitu **kärkitoimenpiteitä**.

Lapin liikennestrategia toimii maakuntakaavoituksen liikennejärjestelmäselvityksenä. Toimenpideohjelmat 2036 ja 2050 sisältävät toimenpiteitä liikennejärjestelmän palvelutason kehittämiseksi sekä toimenpiteitä, jotka edellyttävät huomioimista maakuntakaavoituksessa.

Ehdotukset maakuntakaavoitusta varten (ei sisällä toimenpiteitä, jotka on jo viety osaksi vireillä tai voimassa olevia kaavoja):

Taajamat ja alueet

- Kehittämistarve taajamissa, kunta- ja matkailukeskuksissa, aktiivisen liikkumisen yhteyksien ja ympäristöjen kehittämiseksi
- Aluevarausmerkinnät uuden jakeluinfrastruktuurin kehittämiseksi sekä mahdollisten uusien raskaan liikenteen pysäköinti- ja palvelualueiden kehittämiseksi, mikäli valtakunnalliset linjaukset tai toimijoiden investoinnit niitä edellyttävät
- Aluevarausmerkintä Tornio-Haaparannalla siirtokuormausmahdollisuuksien kehittämiseksi

Tieverkko

- Merkittävästi kehitettävä tai parannettava tieyhteys:
- valtatie 21 välillä Tornio–Kolari sekä sen mahdollisesti synnyttämät muutokset ympäröivään aluerakenteeseen
- kantatie 79 välillä Kittilä–Muonio
- Tornionjoen ylittävät sillat, Karigasniemen silta ja Sodankylän (vt 5) silta
- Tieluokan muutos (sisältäen tarpeelliset tie kehittämis- ja parantamistoimenpiteet)
- kantatiestä valtatieksi: kantatie 80 Kittilä–Kolari ja kantatie 82 Joutsijärvi–Salla

- seututiestä kantatieksi: seututie 970 Utsjoki–Nuorgam
- kantatiestä seututieksi: kantatie 79 Rovaniemi (Sinettä)–Meltaus seututieksi
- Yhteystarve pyörämatkailun Eurovelo-reiitit
- Selvitettävät uudet yhteystarpeet itä-länsi-suuntaisille tieyhteyksille

Raideliikenteen kehittämiseksi selvitettävät yhteydet

- Kiiruna–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi
- Tornio–Haaparannalta Ouluun ja Rovaniemelle sekä Tornion Röyttän ja Kemin Ajoksen satamiin
- Keminmaan kolmioraide pääradalta Rovaniemelle menevälle radalle
- Kemin lentoaseman kytkeminen osaksi rataverkkoa

Meriliikenne

- Kehitettävä laivaväylä: Kemin Ajoksen satama – Ruotsin vesiväyläverkko
- Kehitettävä laivaväylä: Tornion Röyttän satama – Ruotsin vesiväyläverkko

Työn tausta

Työn tilaajina ovat toimineet Lapin liitto, Lapin ELY-keskus ja Väylävirasto. Ulkopuolisena asiantuntijana on toiminut Sitowise Oy. Työn kustannus on 49 900 €. Työn kustannuksiin osallistuvat Lapin liitto (50 %), Lapin ELY-keskus (24,5 %), sekä Väylävirasto (25,5 %). Lapin liitto on koordinoanut valmistelutyötä.

Liikennestrategialla pyritään vastaamaan erityisesti muuttuneeseen geopoliittiseen tilanteeseen ja muihin globaaleihin ilmiöihin, jotka ovat vaikuttaneet Lapin asemaan sekä valtakunnallisesti että pohjoisen turvallisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmista.

Työssä laaditaan vuorovaikutteisesti kokonaisvaltainen ja kattava näkemys Lapin tulevaisuuden liikennejärjestelmästä vuodelle 2050. Pitkän aikavälin strategian lisäksi hankkeessa muodostetaan lyhyemmän aikavälin strategia liikennejärjestelmän kehittämisestä vuodelle 2036 sekä liikennejärjestelmäselvitys Lapin maakuntakaavoituksen 2050 tueksi. Liikennestrategian valmistelua ohjaa Lapin liikennejärjestelmätyöryhmä. Strategian laatii Sitowise Oy.

Lapin liitto käynnisti liikennestrategia 2050 valmistelun tammikuussa 2024 liikennejärjestelmän toimintaympäristö- ja nykytila-analyysilla. Työ on jatkunut sen jälkeen strategian vision ja tavoitteiden määrittämisellä sekä toimintalinjojen ja toimenpiteiden laatimisella. Valmistelutyön aikana on pidetty kolme työpajaa, joiden avulla on tarkennettu strategian visiota ja tavoitteita sekä laadittu toimenpideohjelma. Sidosryhmät ovat päässeet vaikuttamaan strategian laadintaan kesäkuun kommentointikierröksellä (1. luonnos) sekä tällä hetkellä käynnissä olevalla lausuntoajalla 2.–24.9. (2. luonnos). Työtä on esitelty kuntajohtajille 14.6. ja 1. luonnos on käynyt maakuntahallituksessa 17.6. Lisäksi on pidetty neljä ohjausryhmän kokousta (30.1., 13.3., 29.5., 21.8.) sekä seitsemän valmistelutyöryhmän kokousta. Toinen strategialuonnos julkistettiin 21.8.2024.

Strategian uudistamisen seuraavat vaiheet:

- Lausuntopyyntö 2.–24.9. OHRY, kunnat, työpajoihin osallistuneet
- Työryhmä 27.9.
- Kommentit 2. luonnoksesta Lapin liiton hallituksessa 30.9.
- Strategian valmistuminen lokakuussa 2024
- Strategian hyväksyminen Lapin liiton hallituksessa 28.10.

Lausuntoja saatiin lausuntokierroksella 2.–24.9. 18 kpl, ja niistä kerrotaan kokouksessa lyhyesti yhteenvetona.

Lapin liikennestrategia 2050 -luonnos on erillisliitteenä, ja se esitellään kokouksessa.

Kokouksessa asiaa esittelevät Pirkka Hartikainen, Sitowise Oy ja suunnittelujohtaja Paula Qvick.

Esittelijä vs. maakuntajohtaja Ekdahl Päivi Lapin liitto

Päätösesitys Hallitus käy lähetekeskustelun Lapin liikennestrategiasta.

Päätös Pirkka Hartikainen Sitowise Oy:stä esitteli Lapin liikennestrategialuonnosta ja ELYn ylijohtaja Jaakko Ylinampa varautumisen vaikutuksia pohjoisen väyläverkostoon.

Hallitus kävi asiasta lähetekeskustelun.

Merkittiin pöytäkirjaan että ylijohtaja Jaakko Ylinampa saapui kokoukseen klo 10.18 asian käsittelyn aikana ja poistui kokouksesta asian käsittelyn jälkeen klo 11.00. Myös henkilöstön edustaja Vilhelmiina Palosaari poistui kokouksesta klo 11.00 asian käsittelyn jälkeen.

LLHall 28.10.2024 § 146

Valmistelija

Lapin liikennestrategia 2050 on valmistunut. Työn tilaajina ovat toimineet Lapin liitto, Lapin ELY-keskus ja Väylävirasto. Ulkopuolisena asiantuntijana on toiminut Sitowise Oy. Työn kustannus on 49 900 €. Työn kustannuksiin osallistuvat Lapin liitto (50 %), Lapin ELY-keskus (24,5 %) sekä Väylävirasto (25,5 %). Lapin liitto on koordinoitunut valmistelutyötä.

Liikennestrategialla pyritään vastaamaan erityisesti muuttuneeseen geopoliittiseen tilanteeseen ja muihin globaaleihin ilmiöihin, jotka ovat vaikuttaneet Lapin asemaan sekä valtakunnallisesti että pohjoisen turvallisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmista.

Työssä on laadittu vuorovaikutteisesti kokonaisvaltainen ja kattava näkemys Lapin tulevaisuuden liikennejärjestelmästä vuodelle 2050. Pitkän aikavälin strategian lisäksi hankkeessa on muodostettu lyhyemmän aikavälin strategia liikennejärjestelmän kehittämisestä vuodelle 2036 sekä liikennejärjestelmäselvitys Lapin maakuntakaavoituksen 2050 tueksi. Liikennestrategian valmistelua on ohjannut Lapin liikennejärjestelmätyöryhmä. Strategian on laatinut Sitowise Oy.

Lapin liitto käynnisti liikennestrategia 2050 valmistelun tammikuussa 2024 liikennejärjestelmän toimintaympäristö- ja nykytila-analyysillä. Työ jatkui sen jälkeen strategian vision ja tavoitteiden määrittämisellä sekä toimintalinjojen ja toimenpiteiden laatimisella. Valmistelutyön aikana on pidetty kolme työpajaa, joiden avulla on tarkennettu strategian visiota ja tavoitteita sekä laadittu toimenpideohjelma. Lisäksi on pidetty neljä ohjausryhmän kokousta (30.1., 13.3., 29.5., 21.8.) sekä kahdeksan valmistelutyöryhmän kokousta. Työtä on esitelty kuntajohtajille 14.6., ja luonnokset ovat käyneet maakuntahallituksessa 17.6. (1. luonnos) ja 30.9. (2. luonnos). Sidosryhmät ovat päässeet vaikuttamaan strategian laadintaan kesäkuun kommentointikierroksella (1. luonnos) sekä syyskuun lausuntoajalla (2. luonnos). Lausuntoja saatiin 39 kpl, ja ne on julkaistu Lapin liiton sivuilla. Työryhmä käsitteli lausuntojen pohjalta strategiaan esitettyjä muutosehdotuksia, ja lisäksi ohjausryhmällä

oli mahdollisuus kommentoida muutosehdotuksia. Strategiatyö on viimeistelty lokakuun aikana.

Strategian vuoden 2036 visiona on: **Lapin liikennejärjestelmä kehittyy pohjoismaisessa yhteistyössä kestävästi ja tukee alueen elinvoimaa ja kasvua sekä liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta.**

Visio jakautuu tavoitteiksi sekä tavoitteita tarkentaviksi toimintalinjoiksi:

Tavoite 1: Elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden kuljetukset ovat toimivia ja tehokkaita normaali- ja poikkeusoloissa

- Liikenteen infrastruktuurin kaksoiskäyttöisyyden mahdollisuudet paranevat ja tukevat pohjoismaista yhteistyötä
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla kuljetusmuodoilla
- Tieverkon rahoitus mahdollistaa elinkeinoelämän kuljetusten edellyttämän palvelutason
- Rautatieliikenteen yhteydet palvelevat kotimaisia ja kansainvälisiä kuljetustarpeita
- Terminaalien ja satamien palvelutaso vastaa kysyntään ja kehittyvän kaluston tarpeisiin, ja niihin johtaa toimivat yhteydet

Tavoite 2: Matkailun ja arjen liikkumisen palvelut ovat helppokäyttöisiä ja liikkuminen kestävä ja turvallista

- Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat kaupunkiseuduilla sekä kunta- ja matkailukeskuksissa
- Joukko- ja henkilöliikenteen palvelut ovat helppokäyttöisiä, matkaketjut sujuvia ja liikenteen järjestäminen tehokasta
- Ympärivuotisten julkisen liikenteen yhteyksien palvelutaso sekä suorien lentoyhteyksien tarjonta maailmalta ja Helsinki-Vantaan kautta paranevat
- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla liikennemuodoilla

Toimenpideohjelmasta 2036 on priorisoitu seuraavat toimenpiteet **kärkitoimenpiteiksi:**

- Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
- Valtatiellä 21 kehittäminen tieosuuksilla Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari
- Toteutetaan siltojen parannukset Tornionjoen ja Muonionjoen ylittävillä silloilla sekä Karigasniemen ja Sodankylän silloilla
- Laajennetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien verkostoa ja varmistetaan polttoaineiden saatavuus
- Toteutetaan Kolarin radan sähköistäminen
- Edistetään Tunturiradan suunnittelua eurooppalainen raideleveys huomioiden
- Kehitetään raideyhteyttä Tornio–Haaparannan kautta Narvikin satamaan
- Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä keskuksissa ja keskusten välillä

Strategian vuoden 2050 visiona on **Lapin liikennejärjestelmä on hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin sopeutunut.**

Visio jakautuu tavoitteiksi sekä tavoitteita tarkentaviksi toimintalinjoiksi:

Tavoite 1: Lappi on kansainvälisesti ja kansallisesti kytkeytynyt

- Paremmat yhteydet tarjoavat toimintavarmat kuljetukset kehittyviin Lapin satamiin ja muihin Suomen satamiin sekä Pohjois-Atlantin satamiin
- Suorat ja kestäväillä käyttövoimilla operoitavat lentoyhteydet vahvistavat Lapin saavutettavuutta
- Matka- ja kuljetusketjuihin liittyvät tiedot ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta, ja rajat ylittävä henkilö- ja tavaraliikenne on sujuvaa sekä pitkälle automatisoitua

Tavoite 2: Liikennejärjestelmä on resilientti ja turvallinen

- Väyläverkko ja liikenteen palvelut mahdollistavat päästöttömän liikenteen ja liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamisen
- Uudet suunnittelutavat ja toimintamallit mahdollistavat ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja luontopositiivisuuden saavuttamisen
- Kattava liikennetieto mahdollistaa tehokkaan ja ennakoivan omaisuudenhallinnan ja tieverkon kunnossapidon.

Toimenpideohjelmasta 2050 ei ole priorisoitu kärkitoimenpiteitä.

Lapin liikennestrategia toimii maakuntakaavoituksen liikennejärjestelmäselvityksenä. Toimenpideohjelmat 2036 ja 2050 sisältävät toimenpiteitä liikennejärjestelmän palvelutason kehittämiseksi sekä toimenpiteitä, jotka edellyttävät huomioimista maakuntakaavoituksessa.

Ehdotukset maakuntakaavoitusta varten (ei sisällä toimenpiteitä, jotka on jo viety osaksi vireillä tai voimassa olevia kaavoja):

Taajamat ja alueet

- Kehittämistarve taajamissa, kunta- ja matkailukeskuksissa, aktiivisen liikkumisen yhteyksien ja ympäristöjen kehittämiseksi
- Aluevarausmerkinnät uuden jakeluinfrastruktuurin kehittämiseksi sekä mahdollisten uusien raskaan liikenteen pysäköinti- ja palvelualueiden kehittämiseksi, mikäli valtakunnalliset linjaukset tai toimijoiden investoinnit niitä edellyttävät
- Aluevarausmerkinnät Tornio-Haaparannalla ja Rovaniemellä siirtokuormausmahdollisuuksien kehittämiseksi
- Aluevarausmerkinnät uusien levähdysalueiden ja raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämiseksi (sijainnit tarkentuvat myöhemmässä suunnittelussa)

Tieverkko

- Merkittävästi kehitettävä tai parannettava tieyhteys:
 - valtatie 4 Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
 - valtatie 21 välillä Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari sekä sen mahdollisesti synnyttämät muutokset ympäröivään aluerakenteeseen
 - kantatie 78 Rovaniemellä valtatie 4 Oijustien eritasoliittymässä
 - kantatiet 79 ja 80 välillä Sodankylä–Kittilä–Muonio
 - kantatie 92 välillä Karigasniemi–Näätämö (–Kirkenes)
 - Levi–Köngäs–Pokka–Inari (st 955 ja 956)
 - Tornionjoen ja Muonionjoen sillat, Karigasniemen silta ja Sodankylän (vt 5) silta
- Tieluokan muutos (sisältäen tarpeelliset tie kehittämis- ja parantamistoimenpiteet):
 - kantatiestä valtatieksi: kantatie 80 Sodankylä–Kittilä–Kolari ja kantatie 82 Vikajärvi–
 - Kemijärvi–Salla
 - seututiestä kantatieksi: seututie 930 Aavasaksa–Muurola, seututie 934 Rovaniemi–

- Meltaus, seututie 950 Kuusamo–Salla, seututie 955 Köngäs–Inari ja seututie 970 Utsjoki–Nuorgam
- kantatiestä seututiekksi: kantatie 79 Sinettä–Meltaus seututiekksi
- Yhteystarpeet tai selvitettävät yhteystarpeet:
 - pyörämatkailun Eurovelo-reiitit
 - Kutturantiellä itä-länsi-suuntaisen tieyhteyden toteuttamiseksi
 - Rovaniemen ohitustie valtatiellä 4

Raideliikenteen kehittämisen yhteystarpeet (tarkemmissa selvityksissä tarkasteltava myös ratakapasiteetin näkökulmasta kaksoisraiteen tarve, liikennepaikkojen lisäämistarpeet sekä purkukapasiteetin vaatimat alueet):

- Kolari–Tromssan satama
- Eurooppalaisella raidelevydellä Haaparanta– Rovaniemi–Kemijärvi–Sodankylä–Kolari–Kiiruna tai Haaparanta–Rovaniemi–Sodankylä–Kolari–Kiiruna (Tunturirata)
- Eurooppalaisella raidelevydellä Tornio–Haaparannalta Ouluun ja Rovaniemelle sekä Tornion Röyttän ja Kemin Ajoksen satamiin
- Keminmaan kolmioraide pääradalta Rovaniemelle menevälle radalle
- Kemijärveltä etelään
- Kemin lentoaseman kytkeminen osaksi rataverkkoa

Meriliikenne:

- Kehitettävä laivaväylä: Kemin Ajoksen satama – Ruotsin vesiväyläverkko
- Kehitettävä laivaväylä: Tornion Röyttän satama – Ruotsin vesiväyläverkko

Lentoliikenne:

- Rovaniemen, Kemi-Tornion, Enontekiön, Ivalon, Kittilän ja Sodankylän lentoliikenteen alueiden kehittäminen kaksoiskäyttöisyys huomioiden

Suurimmat muutokset mkh 30.9. luonnosversion jälkeen:

Luku 1 Johdanto

- Päivitetty aluerakennekartta

Luku 2 Toimintaympäristön muutokset

- Lisätty ja muokattu yksittäisiä lauseita lausuntojen perusteella.
- Lisätty tieto Ranuan vireillä olevista hankkeista, kesämatkailun kasvusta sekä epätasaisen väestönkehityksen vaikutuksesta palveluverkkoon ja sotilaalliseen liikkuvuuteen.

Luku 3 Liikennejärjestelmän nykytila ja kehitymissuunnat

- Lisätty ja muokattu yksittäisiä lauseita lausuntojen perusteella
- Lisätty Kemi-Tornion lentoasema sekä listattu kaikki lentopaikat
- Lisätty matkailun ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmia useisiin alalukuihin

- Järjestelty alalukuja uudelleen sujuvoittamaan lukemista, sisältö em. lisäyksiä lukuun ottamatta ennallaan
- Päivitetty johtopäätöksiä lausuntojen perusteella

Luku 4 Liikennestrategia 2036

- Visioon 2036 on lisätty maininta pohjoismaisesta yhteistyöstä
- Lisätty kartta
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevasta toimenpiteestä on poistettu toimenpiteiden sijaintiin viittaavat tiedot, jotta jakeluinfran kehittäminen koskisi koko Lappia eikä rajaudu yksittäisiin tieosuuksiin
- Poikittaisen tieyhteyden selvittämisessä mainitaan nimenä Kutturantien
- Tieverkon selvitystarpeisiin on lisätty Rovaniemen ohitustie (vt4) Pääesikunnan kommentin perusteella.
- Lisätty tie- ja rataverkon toimenpide aktiivisesta vuoropuhelusta kaivostoimijoiden kanssa tarpeiden selvittämiseksi
- Muokattu Tunturiradan toimenpiteeseen vaihtoehtoiset linjaukset (Kemijärvi), 2036 aikajänteellä edistetään radan suunnittelua
- Lisätty toimenpiteenä siirtokuorma-alueiden kaksoiskäyttöisyyden kehittäminen (Pääesikunnan toive)
- Lisätty lentoliikenteen toimenpiteisiin mainintana Kemi-Tornio sekä pienempiin lentoasemiin nostettu Sodankylä (PV:n tarpeiden vuoksi)
- Lisätty toimenpiteenä Finavian lentoasemaverkoston säilyminen ja kehittyminen

Luku 5 Liikennestrategia 2050

- Lisätty kartta
- Poikittaisen tieyhteyden toimenpiteiden toteuttamisessa mainitaan nimenä Kutturantien
- Poistettu Tornion taajaman (vt29) toimenpide ELY:n kommentin perusteella, koska näyttäisi siltä, että valtio tulee hakemaan vapautusta TEN-T-asetuksen vaatimusten täyttämistä
- Muokattu Tunturiradan toimenpiteeseen vaihtoehtoiset linjaukset (Kemijärvi), 2050 aikajänteellä edistetään radan toteutusta

Luku 6 Ehdotukset maakuntakaavoitusta varten

- Ehdotukset palautettu elokuun raporttiversiota vastaavaksi (päivitetty toimenpiteet huomioitu)

Luku 7

- Lisätty väliotsikoita helpottamaan luettavuutta
- Lisätty tieto tavoitteesta päivittää strategiaa valtuustokausittain

Kokouksessa asiaa esittelee suunnittelujohtaja Paula Qvick.

Esittelijä vs. maakuntajohtaja Ekdahl Päivi Lapin liitto

Päätösesitys Hallitus hyväksyy Lapin liikennestrategian 2050. Hallitus antaa virastolle valtuudet tekniluonteisiin korjauksiin ja täydennyksiin.

Päätös Maakuntahtallitus kävi keskustelun Lapin liikennestrategiasta 2050.

Keskustelun tuloksena vs. maakuntajohtaja teki muutetun päätösesityksen: "Lapin liikennestrategian hyväksyminen palautetaan valmisteluun. Muutostarpeet, jotka

esitettiin kokouksessa ennen valmisteluun palauttamista, otetaan huomioon, sekä myös keskustelun aikana esitetyt neuvottelutarpeet."

Maakuntahallitus hyväksyi vs. maakuntajohtajan tekemän muutetun päätösesityksen yksimielisesti.

Merkittiin pöytäkirjaan, että

- puheenjohtaja keskeytti kokouksen klo 10.22-10.25 neuvottelutauon ajaksi. Puheenjohtaja jatkoi kokousta klo 10.25.
- Sara Seppänen liittyi kokoukseen klo 9.12 asian käsittelyn aikana ja että Lapin liiton asiantuntijat Kaisa Kinnunen ja Maaria Piuva liittyivät kokoukseen asian käsittelyn ajaksi.
- Pekka Tiitinen ja viestintäpäällikkö Jenni Lintula poistuivat kokouksesta kokoustauon aikana klo 10.22 ja Henna Knuuti liittyi kokoukseen klo 10.23.

LLHall 02.12.2024 § 160
421/08.00.00/2023

Valmistelija Qvick Paula Lapin liitto

Lapin liikennestrategia 2050 on valmistunut. Työn tilaajina ovat toimineet Lapin liitto, Lapin ELY-keskus ja Väylävirasto. Ulkopuolisena asiantuntijana on toiminut Sitowise Oy. Työn kustannus on 49 900 €. (Lisätyökustannukset 4 080 €). Työn kustannuksiin osallistuvat Lapin liitto (50 %), Lapin ELY-keskus (24,5 %) sekä Väylävirasto (25,5 %). Lapin liitto on koordinoinut valmistelutyötä.

Liikennestrategialla pyritään vastaamaan erityisesti muuttuneeseen geopoliittiseen tilanteeseen ja muihin globaaleihin ilmiöihin, jotka ovat vaikuttaneet Lapin asemaan sekä valtakunnallisesti että pohjoisen turvallisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmista.

Työssä on laadittu vuorovaikutteisesti kokonaisvaltainen ja kattava näkemys Lapin tulevaisuuden liikennejärjestelmästä vuodelle 2050. Pitkän aikavälin strategian lisäksi hankkeessa on muodostettu lyhyemmän aikavälin strategia liikennejärjestelmän kehittämisestä vuodelle 2036 sekä liikennejärjestelmäselvitys Lapin maakuntakaavoituksen 2050 tueksi. Liikennestrategian valmistelua on ohjannut Lapin liikennejärjestelmätyöryhmä. Strategian on laatinut Sitowise Oy.

Lapin liitto käynnisti liikennestrategia 2050 valmistelun tammikuussa 2024 liikennejärjestelmän toimintaympäristö- ja nykytila-analyysillä. Työ jatkui sen jälkeen strategian vision ja tavoitteiden määrittämisellä sekä toimintalinjojen ja toimenpiteiden laatimisella. Valmistelutyön aikana on pidetty kolme työpajaa, joiden avulla on tarkennettu strategian visiota ja tavoitteita sekä laadittu toimenpideohjelma. Lisäksi on pidetty neljä ohjausryhmän kokousta (30.1., 13.3., 29.5., 21.8.) sekä kahdeksan valmistelutyöryhmän kokousta. Työtä on esitelty kuntajohtajille 14.6., 22.11 ja kuntakaavoittajille 18.9. Liikennestrategian luonnokset ovat käyneet maakuntahallituksessa 17.6. (1. luonnos), 30.9. (2. luonnos) sekä 28.10. Sidosryhmät ovat päässeet vaikuttamaan strategian laadintaan kesäkuun kommentointikierroksella (1. luonnos) sekä syyskuun lausuntoajalla (2. luonnos). Lisäksi Itä-Lapin kuntien ja kuntayhtymän kanssa käytiin neuvottelu 13.11. Lausuntoja saatiin 39 kpl, ja ne on julkaistu Lapin liiton sivuilla. Työryhmä käsitteli lausuntojen pohjalta strategiaan esitetyjä muutosehdotuksia, ja lisäksi ohjausryhmällä oli mahdollisuus kommentoida muutosehdotuksia.

Lapin liikennestrategia 2050 viimeisteltiin lokakuun aikana ja se tuotiin maakuntahallituksen hyväksyttäväksi 28.10. Hallitus kävi strategiasta keskustelun,

jonka tuloksena strategia päätettiin palauttaa valmisteluun. Tämän jälkeen Lapin liikennestrategian 2050 valmistelua on jatkettu ja strategiaa tarkennettu.

Strategiaan on tehty MKH 28.10. käsittelyn jälkeen seuraavia muutoksia:

- Tarkennettu Kemin Ajos ja Tornion Röyttä -lisäyksin MKH 28.10. evästyksen mukaisesti
- Lisätty Liikenneturvallisuuden nollavisio -tarkennus osaksi 2036 Tavoitteen 2 toimintalinjaa: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä eli liikenneturvallisuuden nollavisio
- Lisätty/muokattu **kärkitoimenpiteisiin 2036** kirjaukset:
 - o Parannetaan kantatietä 82 ja seututietä st 955 Köngäs-Inari (Pokantie)
 - o Edistetään Tunturiradan suunnittelua eurooppalaisella raidelevyvedellä Kolari–Kittilä–Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi-välille
- Lisätty / muokattu **toimenpiteisiin 2036** kirjaukset:
 - o Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi, edistetään Vikajärvi–Sodankylä suunnittelua ja kehitetään tietä osana TEN-T kattavaa verkkoa
 - o Parannetaan kantatietä 82 ja valtatietä 5 Kemijärvi–Sodankylä-välillä
 - o Edistetään vaihemaakuntakaavalla Tunturirataa
- Muokattu **2050 toimenpiteisiin:**
 - o Toteutetaan toimenpiteitä ratayhteydelle Kemijärveltä etelään
 - o Edistetään raideyhteyden toteumista välillä Kolari–Tromssan satama, mikäli kansallinen turvallisuus edellyttää sitä

Osoitettu lisäykset ja muokkaukset karttakuviin Kärkitoimenpiteet 2036, Toimenpideohjelma 2036 ja Toimenpideohjelma 2050. Karttakuvia on lisäksi selkeytetty luettavampaan muotoon värein, kuvioin ja selittein.

Lapin liikennestrategia 2050 ja esittelydiat oheismateriaalina, ja se esitellään kokouksessa. Liitteenä tiedoksi pääesikunnan logistiikkaosaston lausunto Lapin liikennestrategiasta 2050.

Kokouksessa asiaa esittelee suunnittelujohtaja Paula Qvick

Esittelijä vs. maakuntajohtaja Takkula Hannu Lapin liitto

Päätösesitys Hallitus hyväksyy Lapin liikennestrategian 2050. Hallitus antaa virastolle valtuudet teknisuonteisiin korjauksiin ja täydennyksiin.

Päätös Henri Ramberg teki kaksi muutosesitystä:
1. "Poistetaan Kolari-Tromssa ratayhteyttä koskevat kohdat: - "Selvitetään ratayhteyden toteuttamista Tromssaan, mikäli kansallinen turvallisuus sitä edellyttää." (s.64) -"Edistetään raideyhteyden toteumista välillä Kolari–Tromssan satama, ja säilytetään yhteystarve maakuntakaavassa selvitettävänä raideyhteytenä, mikäli kansallinen turvallisuus edellyttää sitä" (s.71) - "Kolari–Tromssan satama" (s. 74) Perustelut: Rata edellyttäisi uutta raideyhteyttä pitkittäissuunnassa satoja kilometrejä, eikä tässä vaiheessa asiaa ole relevanttia edistää, vaan raidepanostukset sekä kehittämistarpeet tulee kohdistaa Tunturirataan ja olemassaolevien ratayhteyksien parantamiseen."

Sari Ekorre ja Maria-Riitta Mällinen kannattivat muutosesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että oli äänestettävä, koska oli tehty kannatettu muutosesitys. Henri Rambergin tekemässä muutosesityksessä puheenjohtaja esitti äänestysmenettelyksi nimenhuutoäänestystä siten, että vs. maakuntajohtajan pohjaesitystä kannattavat äänestävät "JAA" ja Henri Rambergin tekemää muutosesitystä kannattavat äänestävät "EI". Äänestysmenettely hyväksyttiin yksimielisesti. Suoritettussa äänestyksessä "JAA" -ääniä annettiin kymmenen (10)

(Rainio, Savukoski, Juuruspolvi, Kelloniemi, Mäkituomas, Pyhäjärvi, Koivumaa, Salmijärvi, Tiitinen ja Viitala), "EI" -ääniä kolme (3) (Ekorre, Mällinen, Ramberg) ja yksi (1) (Karppinen) äänesti tyhjää. Todettiin, että Päivi Heiskanen ei ollut äänestyksen aikana läsnä kokouksessa.

Puheenjohtaja totesi, että hallitus on äänin 10-3-1 hyväksynyt vs. maakuntajohtajan pohjaesityksen.

2. Pöytäkirjan liitteen mukainen muutosesitys.

Sari Ekorre, Maria-Riitta Mällinen sekä Riikka Karppinen kannattivat muutosesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että oli äänestettävä, koska oli tehty kannatettu muutosesitys. Henri Rambergin tekemässä muutosesityksessä puheenjohtaja esitti äänestysmenettelyksi nimenhuutoäänestystä siten, että vs. maakuntajohtajan pohjaesitystä kannattavat äänestävät "JAA" ja Henri Rambergin tekemää muutosesitystä kannattavat äänestävät "EI". Äänestysmenettely hyväksyttiin yksimielisesti. Suoritettuna äänestyksessä "JAA" -ääniä annettiin kymmenen (10) (Rainio, Savukoski, Juuruspolvi, Kelloniemi, Mäkituomas, Pyhäjärvi, Koivumaa, Salmijärvi, Tiitinen ja Viitala) ja EI-ääniä neljä (4) (Ekorre, Karppinen, Mällinen ja Ramberg). Todettiin, että Päivi Heiskanen ei ollut äänestyksen aikana läsnä kokouksessa.

Puheenjohtaja totesi, että hallitus on äänin 10-4 hyväksynyt vs. maakuntajohtajan pohjaesityksen.

Riikka Karppinen teki seuraavan muutosesityksen:

" Poistetaan Tunturirataa ja Arktista rataa koskevat maakuntakaavoittamattomat kohdat (Sodankylä-Kittilä-Kolari sekä Rovaniemi–Sodankylä -väliä koskevat maininnat) Lapin liikennestrategia 2050:stä. Perustelut: Lapin liiton hallitukselle toimitetut selvitykset ovat vähäisiä ja osin puutteellisia. Koen esityksen kannattamisen vajavaisin selvityksin päätöksenteon näkökulmasta epäeettisenä. Selvityksessä annettujen tietojen perusteella hanke näyttäytyy myös kokonaistaloudellisesti kannattamattomana. Alla nostan esille muutamia selvityksen keskeisimpiä ongelmakohtia. Kaivosteollisuus: Sitowisen tuottamassa ratayhteysselvityksessä Tunturiradan rautatieyhteyden kuljetuspotentiaaliksi on nimetty erityisesti kaivos- ja metsäteollisuus. Kaivosten kuljetuspotentiaalin yhteydessä ei mainita kaivoshankkeita nimeltä. Selvityksestä voinee kuitenkin päätellä, että selvityksessä on kartoitettu Kevitsan, Sakatin ja Soklin kuljetuspotentiaalia. Sodankylästä Kemijärven suuntaan kuljetuspotentiaaliksi on ilmoitettu 0,5 Mt. Tästä olemassa olevien kaivosten (Kevitsan) osuudeksi on ilmoitettu selvityksessä 0,3 Mt. Nykytiedon valossa Kevitsan toiminta lakkaa noin vuonna 2045, mikäli hankkeen viidennen louhinta-alueen käyttöönotto toteutuu. Rata pohjautuu siten hankkeeseen, joka todennäköisesti on päättymässä tai jo päättynyt ennen radan suunniteltua valmistumisajankohtaa. Lisäksi suunnitelmassa huomioitu Sakatin hanke sijaitsee Natura- ja soidensuojelualueella, jonne kaivoksen rakentaminen on nykyilmaisäädännössä laitonta. Sakatin 0,2 Mt:n suuruiseksi selvityksessä arvioitu kuljetuspotentiaali olisi marginaalinen määrä eikä aiheuta tarvetta rautatien rakentamiselle. Selvityksen kuvassa 13 on katkoviivalla esitetty 1 Mt:n suuruinen kuljetuspotentiaali Sodankylästä Kolarin suuntaan. Tämän kuljetuspotentiaalin lähde ei ole yksilöity aineistossa, vaikka kyseessä on suurin yksittäinen malmikuljetuspotentiaali Sodankylästä. Julkisissa tilaisuuksissa Kevitsan, Sakatin ja Ikkarin edustajat ovat tuoneet esille, etteivät heidän hankkeensa ole riippuvaisia rautatieyhteydestä. Selvityksessä yhdeksi keskeisimmistä kuljetustarpeista on kuitenkin nimetty kaivannaisteollisuus. Lapin liiton hallituksen kokouksessa 28.10. pyysin tietoa, mitkä kaivosyhtiöt ovat esittäneet tarpeen radan rakentamisesta. Tätä tietoa ei ollut antaa kokoukselle. Soklin osalta selvitys pohjautunee vanhentuneisiin tietoihin, sillä Soklin hankkeen viimeisimmissä suunnitelmissa Soklin malmi kuljetettaisiin maanalaisessa putkessa rikastamolle. Rikastamon sijaintia ei ole vielä määritetty. Vaikka malmi kuljetettaisiin Soklista rekoilla Kemijärvelle, rata Pelkosenniemelle

lyhentäisi maantiekuljetusmatkaa vain noin 28 %. Metsäteollisuus: Selvityksessä Sodankylän ja Kolarin väliselle rataosuudelle ei ole tunnustettu metsäteollisuuden kuljetuspotentiaalia lainkaan. Sodankylän ja Kemin välisellä osuudella jo nyt noin 2/3 matkasta kulkee rautatieyhteyttä pitkin. Selvityksen tietojen pohjalta ratayhteys Sodankylän ja Kemijärven välillä vähentäisi rekkaliikennettä keskimäärin 1,5 rekkaa tunnissa. Vähennys tieliikenteen kokonaismäärään on marginaalinen. Kustannukset: Pelkästään poikittaisradan (Sodankylä-Kittilä-Kolari) kustannuksiksi on arvioitu 1,024 miljardia euroa. Tästä esimerkiksi Sodankylän osuuden kustannuksiksi selvityksessä on arvioitu 449 miljoonaa euroa. Suhteutettuna vähäisiin ja epävarmoin kaivannais- ja metsäteollisuuden kuljetuspotentiaaleihin kustannusarvio on massiivinen ja hanke vaikuttaa selvityksen perusteella taloudellisesti kannattamattomalta. Hankkeen julkistaloudellisia hyötyjä, esimerkiksi kaivos- ja metsäteollisuudesta tuloutuvia maksuja, ei selvityksessä ole käsitelty. Selvityksen perusteella on mahdollista muodostaa käsitystä hankkeen taloudellisista edellytyksistä. Puolustusvoimat ja huoltovarmuus: Puolustusvoimat on toimittanut ratahanketta koskevan lausunnon, jossa se toteaa seuraavaa: ”Puolustusvoimat puoltaa pohjoisen kehäradan rakentamista (Haaparanta - Rovaniemi – Kemijärvi – Sodankylä – Kolari – Kiiruna tai vaihtoehtoisesti Haaparanta – Rovaniemi – Sodankylä – Kolari – Kiiruna). Ratkaisu voisi olla kaksoisraide (raideleveydet 1435 mm ja 1524 mm). Pohjoisen kehärata tukee Suomen huoltovarmuutta, sotilaallista liikkuvuutta ja elinkeinoelämän toimintoja.” Lausunto on tulkittavissa väljäksi, ja siinä puolustusvoimat ainoastaan ”puoltaa” Lapin liiton suunnitelmaa. Lapin liiton hallitukselle ei ole toimitettu puolustusvoimilta laajempaa selvitystä ratahankkeen kriittisyydestä tai huoltovarmuustarpeesta. Lapin liiton hallituksen kokouksessa 28.10. pyysin puolustusvoimien ja hallituksen välistä kuulemistä. Tätä ei kuitenkaan ole ollut mahdollista järjestää. Vaikka huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeet tulee ottaa vakavasti, hallituksen jäsenenä en koe tiedonsaannin olleen riittävää esityksen puoltamiseksi. Luonto: Lapin luonto ei kestä luonnonvarojen ylikuluttamiseen ja erityisesti kaivos- ja metsäteollisuuteen perustuva ratahanketta. Hankkeen suunnitelluilla alueilla sijaitsee myös suojelualueita. Lopuksi: Muun muassa yllä yksilöidyistä syistä johtuen esitän ratahanketta koskevien kirjausten poistamista Lapin liikennestrategia 2050:stä.”

Puheenjohtaja totesi, että Riikka Karppisen tekemä muutosesitys raukesi kannattamattomana.

Mikko Pyhäjärvi teki seuraavan muutosesityksen/lisäyksen:
”Esitän että Puolustusvoimien lausunto otetaan kokonaan huomioon lapin liikennestrategiassa ja täytäntöön panossa. Maanrakennuslaki velvoittaa sen meitä huomioimaan.”

Susanna Viitala ja Juhani Juuruspolvi kannattivat Mikko Pyhäjärven esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että oli äänestettävä, koska oli tehty kannatettu muutosesitys/lisäys. Mikko Pyhäjärven tekemässä muutosesityksessä/lisäyksessä puheenjohtaja esitti äänestysmenettelyksi nimenhuutoäänestystä siten, että vs. maakuntajohtajan pohjaesitystä äänestävät ”JAA” ja Mikko Pyhäjärven tekemää muutosesitystä/lisäystä kannattavat äänestävät ”EI”. Äänestysmenestys hyväksyttiin yksimielisesti. Suoritettussa äänestyksessä ”JAA” -ääniä annettiin viisi (5) (Ekorre, Karppinen, Kelloniemi, Mällinen ja Ramberg) ja EI-ääniä yhdeksän (9) (Rainio, Savukoski, Juuruspolvi, Mäkituomas, Pyhäjärvi, Koivumaa, Salmijärvi, Tiitinen ja Viitala). Todettiin, että Päivi Heiskanen ei ollut äänestyksen aikana läsnä kokouksessa.

Puheenjohtaja totesi, että hallitus on äänin 5-9 hyväksynyt Pyhäjärven tekemän muutosesityksen/lisäyksen.

Merkittiin pöytäkirjaan, että Henri Ramberg ja Sari Ekorre jättivät Mikko Pyhäjärven tekemästä muutosesityksestä/lisäyksestä eriyvän mielipiteen.

Hallitus hyväksyi äänestysten jälkeen vs. maakuntajohtajan päätösesityksen Mikko Pyhäjärven tekemällä lisäyksellä.

Merkittiin pöytäkirjaan, että aluesuunnittelija Kaisa Kinnunen liittyi kokoukseen klo 10.00 asian käsittelyn alussa ja poistui asian käsittelyn jälkeen klo 11.20.

Merkittiin pöytäkirjaan, että Päivi Heiskanen poistui kokouksesta klo 10.45 asian käsittelyn aikana.