



Lausuntopalvelu  
Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö 20.12.2024, VN/18780/2023

## **Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi, Liikenne- ja viestinministeriö)**

### **Tausta**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo yhtenäisen tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Vuosien 2026–2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän visio on, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Lausunnot on pyydetty antamaan alla olevien kysymysten pohjalta:

1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
2. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
4. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

## 5. Muut huomiot?

### Lapin liiton näkemys annettuihin kysymyksiin

#### **1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

##### Tausta

Valtakunnallista liikennejärjestelmää kehitetään Liikenne 12-suunnitelmassa tunnistettujen valtakunnallisten linjausten pohjalta. Strategiset linjaukset sisältävät toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä koskevia näkökulmia. Suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Alueelliset painotukset auttavat priorisoimaan esimerkiksi väyläverkon suunnittelu- ja investointihjelmien toimenpiteitä. Alueellisilla painotuksilla varmistetaan, että alueelliset näkökulmat tulevat tarkastelluiksi ja huomioituiksi osana suunnitelman valtakunnallista toimeenpanoa.

Pohjoisen Suomen osalta toimivuustavoitteen alueellinen painotus on: rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen tarpeet sekä luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ja matkailu luonto ja paikallinen elinkeinotoiminta huomioiden. Turvallisuuden näkökulmasta painopisteinä ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet. Kestävyden osalta korostetaan liikkumisen edellytysten varmistamista hyödyntämällä olemassa olevaa liikenneverkkoa, mukaan lukien yksityistiet.

Koko Suomen kaupunkiseutuja koskien tavoitteiden mukaan toimivuustavoitteessa painotetaan seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuutta ja sujuvia yhteyksiä kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin. Turvallisuuden näkökulmasta painopisteinä on erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen. Kestävyys näkökulman painopisteinä on kestävästi liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävästi yhdyskuntarakenteen kehittäminen.

##### Lapin liiton näkemys

Lapin liiton näkemyksen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valtakunnalliset ja alueelliset painopisteet tukevat hyvin Lapin liikennestrategian visiota ja tavoitteita vuodelle 2036. Lapin liikennestrategian mukaan vuoteen 2036 tähtäävän vision mukaan Lapin liikennejärjestelmä kehittyy pohjoismaisessa yhteistyössä kestävästi ja tukee alueen elinvoimaa ja kasvua sekä liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta. Lapin liikennestrategian ensimmäinen tavoite tähtää kuljetusten toimivuuden ja tehokkuuden varmistamiseen. Tavoitteen yhdeksi toimintalinjaksi on nostettu liikenteen infrastruktuurin kaksoiskäyttöisyyden mahdollisuudet paranevat ja tukevat sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus paranee kaikilla kuljetusmuodoilla. Tavoite tukee hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita ja alueellisia painopisteitä. Lapin liikennestrategian toinen tavoite keskittyy liikkumisen palvelujen helppokäyttöisyyteen ja liikkumisen kestävyys ja turvallisuuden kehittämiseen. Tavoite sisältää muun muassa linjaukset, joiden mukaan kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat kaupunkiseuduilla sekä kunta- ja matkailukeskuksissa sekä joukko- ja henkilöliikenteen palvelut ovat helppokäyttöisiä, matkaketjut sujuvia ja liikenteen.

**Lapin liikennestrategian ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet ja alueelliset painopisteet ovat hyvin linjassa keskenään. Turvallisuuden osalta on tärkeää, että se sisältää kokonaisturvallisuuden, mukaan lukien huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden, liikenneturvallisuuden ohella.** Keskeistä on varautua yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiiin ja riskeihin. Tähän liittyy keskeisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden toimenpiteiden priorisointi.

## 2. Mielenpitoenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

### Tausta

Toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten takia kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin. Erityisesti Suomen Nato-jäsenyys on aiheuttanut huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyviä uusia yhteistyötarpeita länsinaapurien ja muiden EU-maiden kanssa. Myös Euroopan komissiossa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämiseen kiinnitetään huomiota aiempaa enemmän.

Väyläkohtaisia toimenpiteitä on lueteltu muun muassa:

- Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen.
- Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin.
- Vesiväylien kehittämisessä mahdollistetaan merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet. Jatketaan yhteisrahoitusmallin soveltamista satamien kanssa.

### Lapin liiton näkemys

Lapin liiton näkemyksen mukaan toimenpideohjelmassa on hyvin tunnistettu toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, joiden seurauksena kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä. Tämän tulee näkyä myös suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä, jossa priorisoidaan kansainväliset liikenneyhteydet, erityisesti Lapissa, jossa on paljon rajat ylittävää liikennettä. Näistä yhtenä keskeisempänä on huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta esimerkiksi Torniojoen ja Muoniojoen siltojen parannukset.

Lapin liiton mukaan myös **Kemi–Tornion lentoaseman säilyttäminen ja kehittäminen ostopalveluilla on välttämätöntä alueen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta.** Meri-Lapin isot olemassa olevat ja mahdolliset uudet investoinnit tarvitsevat Kemi–Tornion lentokenttää toimiakseen. Valtion määritellessä kriteerejä valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille, alueellisen merkittävyyden ja saavutettavuuden vuoksi **Kemi-Tornion lentoaseman, yhdessä Lapin muiden lentokenttien (Rovaniemi, Kittilä, Ivalo ja Enontekiö) tulee olla mukana osana valtakunnallista strategista lentoasemaverkostoa.** Lapin lentokenttien matkustajamäärät ovat vuonna 2024 kasvaneet voimakkaasti. Rovaniemen lentokenttä on Helsinki-Vantaan

lentokentän jälkeen noussut matkustajamäärissä Suomen toiseksi vilkkaimmaksi, lähes miljoonalla matkustajalla. Matkustajamäärät ovat Lapin lentokentillä kasvaneet vahvasti vuodesta 2023 vuoteen 2024, Rovaniemellä 29,0 %, Kittilässä 10,1 %, Ivalossa 13,0 %. Kemi-Tornion osalta matkustajamäärä oli vuonna 2024 laskenut, mutta edellisenä vuosina kasvu on ollut 66 % (muutos 2022–2023).

Lapin liiton maakuntahallitus on 2.12.2024 kokouksessa hyväksynyt Lapin liikennestrategian, jossa kärkitoimenpiteiksi on nostettu eri toimenpiteitä. Nämä **Lapin kärkitoimenpiteet tulee huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä ja toimeenpanossa:**

- Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi
- Valtatiellä 21 kehittäminen tieosuuksilla Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ropinsalmi–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari
- Parannetaan kantatietä 82 ja seututietä st 955 Köngäs-Inari (Pokantie)
- 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 eurooppalaisella raideleveydellä Kolari–Kittilä–Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi-välillä
- Kehitetään raideyhteyttä Tornio–Haaparannan kautta Narvikin satamaan
- Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä keskuksissa ja keskusten välillä

### 3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

#### Tausta

Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,73 mrd. eurosta 1,85 mrd. euroon. Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,1 mrd (ml. Digirata). Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarpeen mukaan pienet parantamishankkeet (50 M€ vuodessa) toteutetaan kehittämisen momentilta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan. Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua vuodesta 2029 alkaen, päätyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Tiestön päällystykseen osalta korjausvelan pysäyttämiseen tarvitaan n. 4000 km:n päällystysohjelma ja n. 950 milj. euroa vuosittain tienpitoon.

Maantieverkon osalta valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin.

#### Lapin liiton näkemys

Lapin liiton näkemyksen mukaan **perusväylänpitoon tarvitaan rahoitusta vähintään korjausvelkaa vähentävän tason verran. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus tulee varmistaa kansallisesti, mikäli muuta rahoitusta ei ole saatavilla, ja nämä kohteet tulee priorisoida.** Tornion ja Muonion joen siltojen parannukset huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta on turvattava kansallisella rahoituksella, vaikka EU-rahoitusta tai muuta vastaavaa rahoitusta hankkeille ei saataisi. Lapin liitto pitää hyvänä, että rahoitusohjelmassa on kohdennettu varoja myös suunnitelmien laatimiseen. Muuttuneessa geopolitiisessä tilanteessa tulee varautua ennakoiden huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin väyläinvestointien osalta.

Valtion tulee pitää kiinni kolmen tunnin saavutettavuudesta pääkaupunkiin, ja turvata Kemi-Tornion ja muiden vastaavien lentokenttien toimintaedellytykset. Lisäksi kasvavien lentokenttien palvelutaso tulee turvata. Rautateiden osalta valtion tulee ostopalveluina mahdollistaa kansainvälinen henkilöjunaliikenne Laurila–Tornio–Haaparannan välillä.

**Rahoitusohjelman osalta Lapin liitto pitää ongelmallisena, että rahoitus vähenee seuraavina vuosina.** Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rahoitusohjelmassa rahoitustasoa tulee korottaa jo vuosille 2025–2028, eikä jättää rahoitustason nostoa seuraavan hallituksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman varaan ja toteutettavaksi. Ruotsissa on valtion taholta panostettu huomattavasti Suomea enemmän myös pohjoisten alueiden liikennehankkeisiin, mikä on myös auttanut investointien ja elinvoiman syntymistä pohjoisille alueille. Ruotsissa käytetään rahaa tiestöön Suomeen verrattuna kaksinkertaisesti tiekilometriä kohti. Ruotsin hallitus on ehdottanut 18,5 miljardin euron investointia rautatieinfrastruktuurin kunnossapitoon vuosille 2026–2037. Tieliikenneinfrastruktuurin saa vielä isomman lisäyksen kunnossapitoon, jolloin seuraavan 11 vuoden aikana kunnossapitomenot nousevat yhteensä 31,2 miljardiin euroon. Lisäksi Ruotsi panostaa infrastruktuurin laajennukseen 53,5 miljardia euroa, mikä kattaa sekä tie- että rautatiesektorin vuosille 2026–2037.

4. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVALaki 8.4.2005/200)?

### Tausta

Valtio (LVM, Traficom, Väylävirasto, ELY) yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia. Valtio huomioi laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet suunnitelman toimeenpanossa ja seuraavassa päivityksessä

Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen tarkoittaa todennäköisesti joidenkin reittien lakkauttamista, jolloin kyseisten alueiden ja pääkaupunkiseudun välinen saavutettavuus heikkenee. Vaikutus on kuitenkin kokonaisuutena vähäinen, koska lentoyhteyksien vuoromäärät ja matkustajamäärät ovat pieniä ja alueita palvelevat myös junayhteydet.

### Lapin liiton näkemys

Alueiden välisen saavutettavuuden osalta Lapin liitto muistuttaa, että Lapissa maakuntakeskuksia on kaksi, Rovaniemi ja Kemi-Tornio. Tämä on linjattu esimerkiksi voimassa olevaan Lapin maakuntaohjelmaan (Lappi-sopimus), ja tämä tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa.

**Energiatuotantoon liittyviä vaikutuksia liikennejärjestelmään tulee arvioida laajasti.** Tuulivoimaloiden määrän ennustetaan kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti. Tuulivoimaloiden suurin rakentamispotentiaali on Pohjois-Suomen alueella. Lapin osalta heikentynyt tiestön kunto voi johtaa tilanteeseen, jossa tuulivoimaloiden rakentaminen estyy teiden huonon kunnan vuoksi, jolloin esimerkiksi satamista ei saada kuljettua rakennusmateriaaleja tuulivoimaloille Tieverkon korjausvelka kasvaa etenkin alemmalla tieverkolla, sillä vain päätieverkon korjausvelka voidaan pitää lähes nykyisellä tasolla. Rahoituksen niukkuudesta johtuen korjaukset kohdistetaan päätieverkon ohella vain turvallisuuden kannalta kriittisimpään verkkoon. **Alemman tieverkon kunnan heikentyminen vaikuttaa negatiivisesti erityisesti metsäteollisuuden kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin. Jäänmurtokaluston vanhenemisesta aiheutuvalla merikuljetusten kustannusten kasvulla olisi negatiivinen vaikutus elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin** erityisesti Pohjois-Suomessa.

**Lentoliikenteen osalta Lapin lentokenttien toimintaedellytykset ja kehittäminen tulee turvata valtion taholta.** Pohjois-Suomen osalta, mikäli Kemi-Tornion lentoliikenteen ostopalvelusopimusta ei jatketa ja lentokentän toiminta lakkaa, on sillä merkittävät vaikutukset alueen saavutettavuudelle ja elinkeinoelämälle. Rautatieyhteydellä ei voida korvata kokonaan lentoliikennettä.

**Lapin liitto pitää välttämättömänä, että huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä vaikutusten arviointi tulee ottaa huomioon vaikutusten arviointia laadittaessa. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa on hyvä arvioida vaikutuksia myös suhteessa tulevaisuuden investointipotentialiin, ja kuinka liikennejärjestelmän avulla voidaan mahdollistaa niiden toteutumisen.** Nyt käytössä oleva vaikutusten arviointi antaa liikaa painoarvoa hyöty-kustannuslaskelmalle, joka suosii suurempien kaupunkiseutujen liikennehankkeita ja ajan arvostusta. Hyöty-kustannuslaskelman ohella on keskeistä huomioida väylien merkitys, niiden raskaan liikenteen osuus ja onko alueella vaihtoehtoisia reittejä onnettomuuden sattuessa. Arvioinnista tulee arvioida ja painottaa myös tien kriittisyyttä, kaksoiskäyttöä ja väylän kansainvälistä merkitystä. Esimerkiksi Lapissa Valtatie 21 on merkittävä tieyhteys Länsi-Lapissa, jonka merkitys on myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittinen. Se on Suomen harvoja maayhteyksiä Norjaan ja edelleen Jäämerelle, mikäli esimerkiksi laivaliikenne Itämerellä on estynyt. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat kapealla, mutkaisella ja huonokuntoisella tiellä kasvaneet, jonka seurauksena tie on hyvin onnettomuusherkkä. Valtateillä on myös runsaasti ulkomaalaisia raskaita ajoneuvoja, jotka eivät ole välttämättä tottuneet ajamaan talvisella ja huonokuntoiselle tieosuudella. Onnettomuuksien sattuessa harva tieverkko johtaa siihen, että valtatiellä 21 tapahtuneiden raskaan ajoneuvon suistumisen tai onnettomuuden jälkeen tieyhteys voi olla poikki useita tunteja. Korvaavat tieyhteydet ovat pahimmillaan useamman sadan kilometrin mittaisia. Lapin osalta olemassa oleva väyläverkosto on kriittinen, koska vaihtoehtoisia kuljetusreittejä ei esimerkiksi onnettomuus- tai kriisitilanteessa harvan tieverkon vuoksi ole mahdollista käyttää. Kiertotiet harvalla tieverkolla voivat olla pahimmillaan olla usean sadan kilometrin mittaisia. Pohjoisen Lapin väyläverkko palvelee myös Pohjois-Ruotsia ja Pohjois-Norjaa.

## 5. Muut huomiot?

### Lapin liiton näkemys

Lapin liitto pitää erittäin tärkeänä, että alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat kytetään yhteen valtion liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. **Lapin liitto näkee myös Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tärkeänä, sekä elinkeinoelämän, että huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikenteen turvaamiseksi.** Lapin liitto muiden pohjoisen maakuntien kanssa (Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Keski-Pohjanmaan) yhdessä laatineet Pohjois-Suomen liikennestrategian, jossa on myös esitetty tavoitteita ja toimenpiteitä alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhdessä on keskeistä osallistaa alueellisia toimijoita,

kuten maakunnan liittoja, ja yhteensovittaa alueiden intressit liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. **Lapin liiton mukaan ottaminen kansainväliseen pohjoiseen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen on välttämätöntä, jotta maakuntakaavoituksella voidaan mahdollistaa suunnitelmien toteuttaminen.** Lapin liitto on pääpartnerina Interreg Aurora –ohjelman rahoittamassa New North hankkeessa, jossa Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoiset alueet laativat yhteistä näkemystä liikenteellistä tietopohjaa esimerkiksi huoltovarmuuden, sotilaallisen liikenteen sekä sähköisen lentoliikenteen osalta pohjoisella alueella. Hankkeesta saatua tietoa on hyvä hyödyntää myös pohjoisten alueiden yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa.

**Lapin liitto pitää hyvänä, että valtio arvioi ja selvittää raidelevyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta.** Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raidelevyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin. **Lapin liiton näkemyksen mukaan eurooppalainen raidelevyys tulee jatkua esimerkiksi Rovaniemelle sekä Kemin Ajoksen ja Tornion Röyttän satamiin,** jolloin siirtokuormausta ei tarvitsisi tehdä rajalla. **Lisäksi Tunturiradan suunnittelua tulee edistää eurooppalaisella raidelevydellä Kolari–Kittilä–Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi-välille,** joka on yksi maakunnan kärkitoimenpiteistä Lapin liikennestrategian mukaan.

Lapin kauppakamarin kokoaman tiedon mukaan **Lapissa on investointihankkeita seuraavan kymmenen vuoden ajalle yhteensä 31 miljardin euron arvosta, joiden toteutuminen vaatii panostuksia liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen.** Lapissa on myös vahva uusituvan energian investointipotentialia erityisesti Meri-Lapin alueella. Teollisuuden investointien ja ulkomailta tulevan raskaan liikenteen vuoksi arvioidaan, että raskaan liikenteen määrät tulevat tulevaisuudessa entistään kasvamaan Lapin teillä. Liikennemääriä lisää myös erityisesti matkailukeskuksissa matkailijat ja sesonkityöläiset, jolloin liikennemäärien kausivaihtelut ovat voimakkaat. Monipaikkaisuuden ja matkailijoiden ja sesonkityöläisten myötä alueiden väestömäärät ovat sesongin mukaisesti monesti monin kertaiset virallisiin väestömääriin. Tämä pitäisi huomioida erityisesti myös liikenne-ennusteita muodostaessa, jotta päästään käsiksi todellisiin väestömääriin alueilla.

## LAPIN LIITTO

Hannu Takkula  
vs. maakuntajohtaja

Olli Rainio  
maakuntahallituksen puheenjohtaja

Lausunnon valmisteli aluesuunnittelija Kaisa Kinnunen