



Vastaanottaja: Lapin liitto

Diaarinumero: 421/08.00.00/2023

LAUSUNTO LAPIN LIIKENNESTRATEGIA 2050 -LUONNOKSESTA

Lapin liitossa on valmistunut Lapin liikennestrategia 2050 -luonnos. 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.

Lapin pitkän aikavälin liikennestrategian laatimisessa on huomioitu muutokset toimintaympäristössä: epävakaat maailmantilanne, puhdas siirtymä, muuttuva ilmasto, digitalisaatio ja tekoäly, kasvava matkailu ja yhteiskunnalliset muutokset. Nämä muutokset uudistavat toimintaympäristöä ja asettavat uusia vaatimuksia infrastruktuurille ja liikenteen palveluille.

Strategiassa on valittu elinkeinoelämän kuljetuksissa priorisoitaviksi toimenpiteiksi mm. tavaraliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen, poikittaisten tieyhteyksien kehittäminen, keskeisen alemman tieverkon ja siltojen kunnon ylläpitäminen ja rautatiekuljetusten toimintaedellytysten kehittäminen.

Nykyisistä Lapin rautatiekuljetusvirroista oletettavasti suurin osa on raakapuuta ja metsäteollisuuden tuotekuljetuksia. Lapin liiton Tunturiradan (Sodankylä-Kittilä-Kolari) selvityksessä uuden poikittaisen rautatieyhteyden kuljetuspotentiaaliksi on tunnustettu erityisesti metsä- ja kaivosteollisuus. Pitkän aikavälin suunnitelmaan kuuluu ratayhteys Kiiruna-Kolari-Kittilä-Sodankylä-Rovaniemi.

Valtakunnan tasolla suunnitelmaan on kärkihankkeeksi määritetty tien parantaminen välillä Keminmaa-Inari. On huolehdittava, että pohjoiseen tuleva pääväylä on tulevaisuuden huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän kaksoiskäytön tarpeiden mukaisessa kunnossa – myös liittymiltään. Jotta Pohjois-Suomen yhteydet ovat välityskykyisiä, valtatie 4 pääväylänä on peruskorjattava.

Suunnitelmassa esitetään tieluokituksen nosto välillä Kittilä-Sodankylä (kantatie 80) valtatieksi sekä Levi-Köngäs-Pokka-Inari (seututie 955) toimenpideselvityksen laatiminen ja selvityksen mukaisten toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus. Molempien teiden osalta tieluokituksen nosto ja kunnossapito on ensisijainen toimenpide huoltovarmuuden uusien vaatimusten ja elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta.

Lappi-sopimuksessa tavoitellaan lisäksi saamelaiskulttuurin elinvoimaisuutta, mikä tarkoittaa saamelaisalueiden ja saamelaisten huomioimista myös liikennejärjestelmää koskevissa asioissa.

Inari-Pokka tien merkitys on suuri normaali- ja poikkeusoloissa. Se on myös merkittävä kulkuväylä saamelaisille kotiseutualueellaan. Matkailun ympärivuotisuuden kehittyminen Lapissa ja tien kansainvälinen ulottuvuus lyhimpänä maantiereittinä Norjan Jäämereltä Lapin kautta Ruotsiin ja Eurooppaan ovat aluetaloudellisesti sekä kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeitä.

Suunnitelmassa on tavoitteena nostaa seututie 970 Utsjoki-Nuorgam kantatieksi, parantaa kantatietä 92 välillä Karigasniemi-Näätäjä, parantaa tietä välillä Sodankylä-Kittilä-Muonio, toteuttaa tarveselvityksen mukaiset itä-länsi-suuntaiset tieyhteydet pohjoisessa Lapissa sekä raskaan liikenteen taukopaikat.

Talvi haastaa liikennöintiä pohjoisen pitkillä etäisyyksillä ja erityisesti talviolosuhteisiin tottumattomia kuljettajia. TEN-T tieverkoston vaatimuksien mukaisuuden täyttymistä levähdysalueiden ja niiden varustamisen suhteen on tärkeää noudattaa tieliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja kuljettajien lakisääteisten taukojen näkökulmasta. Palvelutarjonta heikkenee huoltoasemien ja ympärivuorokautisuuden suhteen pohjoiseen päin tultaessa merkittävästi, joten ei-markkinaehtoisten taukopaikkojen tärkeys korostuu. Riittävä teiden kunnossapitoluokitus ja levähdysalueet auttavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Lapin lentoasemien osalta tavoitteena on kehittää suoria yhteyksiä maailmalle sekä tarjontaa Helsinki-Vantaalle. Strategialuonnoksessa mainitussa lentokenttien (Enontekiö, Kittilä, Kemi-Tornio ja Rovaniemi) yhteiskäytön mahdollisuuksien parantamisessa ruuhka-aikoina, on otettava huomioon myös Ivalon lentokentän potentiaali, kun sen sijainti tukee saapuvia ja lähteviä matkustajavirtoja. Joukkoliikenteen kehittäminen lentokentiltä pohjoiseen tulee ajoituksiltaan vastata saapuvien ja lähtevien lentojen matkustajavirtoja.

Yllä mainitut toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja saavutettavuutta. Saavutettavuutta arvioitaessa tulee huomioida myös matkaketjujen sujuvuus ja matka-aika.

Toimenpideohjelman vaikutuksia arvioitaessa todetaan, että infrastruktuurin kehittämistoimenpiteet aiheuttavat huomattavan suuria kustannuksia. Toisaalta on tiedostettu, että digitalisaation ja paremman liikennetiedon hyödyntäminen ennakoivassa suunnittelussa ja väyläomaisuuden hallinnassa voivat parantaa taloudellista tehokkuutta. Investoinnit voivat myös vähentää tieverkon korjaus- ja ylläpitokustannuksia pitkillä aikavälillä. Sen vuoksi tulevaisuuden liikennejärjestelmää ja investointeja suunniteltaessa on otettava huomioon keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) lisäksi raskaiden ajoneuvojen kasvava osuus liikennemäärästä ja niiden vaatimukset tieinfrastruktuurille ja sen kunnossapitoon.

Uusien teknologioiden hyödyntäminen teianalytiikassa tulee ottaa osaksi väyläverkon korjaussuunnittelua. On osoitettu, että tiediagnostiikkaa hyödyntämällä korjauskustannuksia voidaan alentaa pitkillä aikavälillä jopa 50 % vähäliikenteisillä teillä, joita Lapin tiet pääosin ovat. Mittareita liikennemäärien ja kuljetusten arviointiin on kehitettävä, jotta ajoneuvojen lukumäärä ei yksinään indikoi liikennöintimäärää vaan otetaan huomioon myös raskas liikenne, tavarakuljetukset sekä niiden painoluokat ja tarvittaessa euromääräinen arvo. Lukumääräinen liikennemäärä (ajoneuvo/vrk) ohjaa rahoitusta vilkkaasti liikennöidyille tieosuuksille ja ns. vähäliikenteiset, mutta elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta myös valtiolle merkittävät Lapin tieosuudet jäävät täten tarkastelussa ulkopuolelle. Valtion rahoituskriteerit ovat suunniteltu KVL-perusteisesti ja korostavat näin ollen vilkasliikenteisten teiden roolia peruskunnostusrahoja jaettaessa.

Kehitettävän uuden mittariston avulla ja tiediagnostiikkaa hyödyntämällä saatu peruskunnostuksen kustannussäästö pitäisi alueellisesti korvamerkitä kunnostuksen jatkotoimiin, ettei saavutettu säästö siirtyisi LVM:n yleiskatteeseen ja karkaisi alueelta muihin vilkasliikenteisiin pääväyläkohteisiin.

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä pitää tehtyä Lapin liikennestrategian 2050 -luonnosta hyvänä pohjana maakuntatasoiselle liikenteen suunnittelulle.

24.9.2024

Arto Pohjanrinne
Puheenjohtaja

Reija Viinanen
Toiminnanjohtaja