

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAUSUNTOPYYNTÖ VALTAKUNNALLISESTA  
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021-2032 –  
SUUNNITELMALUONNOS JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

131/08.00.00/2021

KH 15.02.2021 § 56

Valmistelija kehitysjohtaja Sampo Kangastalo:

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavara-liikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisusta ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. 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.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä ennen päätöksentekoa ja vaikutusten arvioinnissa.

Lausunnot pyydetään 23. helmikuuta 2021 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja ensisijaisesti Lausuntopalvelun kautta, [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi).

Lausunnon voi toimittaa myös liikenne- ja viestintäministeriön kirjaimoon osoitteella [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) tai osoitteeseen liikenne- ja viestintäministeriö, PL 31, 00023 Valtioneuvosto. Suoraan liikenne- ja viestintäministeriölle tulevilla lausunnoilla pyydetään mainitsemaan tunnus VN/7835/2019.

Lausuntopyyntö on avoin kaikille.

Valmistelijan esitys:

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntopyynnössään vastaamaan seuraaviin asiakohtiin (Tornion kaupungin vastaus kysymyksen alla):

## **Suunnitelmaluonnos**

### **1) Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman toteuttamiseksi?**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteuttaminen edellyttää koko maan osien huomioimista liittyen maan sisäiseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen, kestäviin liikkumismuotoihin sekä liikenteen tehokkuuteen.

Lappi on pitkien etäisyyksien kansainvälinen maakunta, jonka elinkeinoelämän kilpailukyky (mm. suurteollisuus ja matkailu) on sidoksissa vahvasti alueen saavutettavuuteen ja liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Tornio on rajakaupunkina yksi Suomen kansainvälisistä "maaportteis-

ta", jossa alueen liikenneverkko ja liikenneyhteydet kytkeytyvät (maantie-, meri-, lento- ja raideliikenne) mm. Suomen ja Ruotsin suuntaan. Kestävien liikennemuotojen kehittäminen edellyttää mm. raideliikenteen kehittämistä sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen näkökulmista.

Raideliikenteessä on olemassa olevia merkittäviä pullonkauloja (esim. Haaparanta-Tornio-Laurila sekä Eljäjärvi-Röyttä ratojen sähköistämättömyys), jotka käytännössä nykyisellään estävät Suomen ja Ruotsin välisen, toimivan ja vähähiilisen raideliikenteen kehittämisen Perämerenkaarella sekä toisaalta suurteollisuuden (esim. Outokumpu) kuljetusten nostamisen raiteille nykyistä voimakkaammin. Raideliikenteeseen tulee pystyä investoimaan koko maassa, ei vain eteläisessä Suomessa, etenkin tuleviin TEN-T ydinverkkokäytäviin kuuluvilla rataosuuksilla. Tässä suhteessa asiasta tulisi olla hankekirjaus myös suunnitelman sivulla 79: CEF-rahoitusta voidaan hakea rahoituskaudella 2021-2027 pääradalla myös Laurila-Tornio-Haaparanta ratayhteyden kehittämiseen.

Tornion Röyttän satama ei kuulu tällä hetkellä TEN-T kattavan verkon satamiin ja on siten heikommassa asemassa verrattuna muihin satamiin (ydinverkko, kattava verkko), mikäli satamainvestoinneille on haettavissa ulkopuolista EU-CEF rahoitusta. Tässä suhteessa Röyttän satama tulisi nostaa seuraavissa vaiheissa vähintään TEN-T kattavan verkon satamaksi. Röyttän satama on ollut jo vuosia Lapin vilkkain tonnimäärillä mitattuna ja on Outokummun terästeollisuuden kannalta olennainen osa tuotantoketjua.

Maantieliikenteessä TEN-T kattava verkko tulisi ulottaa tulevina vuosina myös Länsi-Lappiin (vt. 21), sillä Tornio-Kilpisjärvi(-Tromssa) yhteysväliillä on mittavia tiedossa olevia investointitarpeita ja yhteysväli on tärkeä mm. matkailun ja tavarakuljetusten (esim. lohikuljetukset) kannalta. Tällä hetkellä TEN-T verkon kattavuus on Lapissa maantieverkon osalta puutteellinen.

TEN-T verkon laatu- ja palvelutasovaatimuksista ei ole syytä poiketa Suomessa ja esimerkiksi raide- ja maantieverkon palvelutaso on turvattava kattavasti koko maassa.

Maan sisäisestä saavutettavuudesta pääkaupunkiin ja maakuntakeskuksiin tulee pystyä vastaamaan myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi Tornion osalta kolmen tunnin saavutettavuustavoite Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei toteudu mitenkään ilman Kemi- Tornion lentoliikenteen säilyttämistä ja tässä suhteessa ns. maakuntalentosemien ylläpito on tärkeää etenkin Lapissa, jossa lentäminen on toisinaan pitkistä etäisyyksistä johtuen ainoa vaihtoehto asiointille Helsinkiin ja edelleen maailmalle.

Lapissa alempiasteisella tieverkolla on monia muita maakuntia suurempi rooli. Rahoitus tulee turvata myös näiltä osin.

**2) Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä? - Liikenneverkko ja solmukohdat, Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut, Liikennejärjestelmän tukitoimet, Muut toimenpiteet**

Ks. edellinen kohta.

**3) Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Visio on pääpiirteiltään hyvä, toimiva ja kunnianhimoinen, mutta myös erittäin haastava toteuttaa ja muuttaa todeksi ajatellen harvaan asuttuja alueita, seutukaupungit mukaan lukien. Tehtävää on vielä erittäin paljon mm. digitaalisuuden edistämässä sekä joukkoliikenteen kehittämisen suhteen. Visio on monin paikoin hyvin "suurkaupunkikeskeinen".

**4) Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Kyllä ja ei. Ks. vastaus kysymykseen 1.

**Vaikutusten arviointi**

**5) Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Ei vastausta.

**6) Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Ei vastausta.

**Yleistä**

**7) Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Suunnitteluvaiheessa tulee käydä aktiivista vuoropuhelua eri alueiden kanssa.

## Liikenne 12 Vaikutusten arviointi + diaesitys

### KAUPUNGINJOHTAJA TIMO NOUSIAINEN:

Tornion kaupunginhallitus antaa edellä olevan lausuntonaan Liikenne- ja viestintäministeriölle.

### KAUPUNGINHALLITUS:

Kaupunginhallitus päätti täydentää lausunnon kohtaa 1. seuraavin lisäyksin:

1) Yksityisteihin kohdistettavien avustusten nosto on hyvä asia. Vuoden 2020 alussa voimaan tulleen uuden yksityistielain mukaisesti avustuksen edellytyksenä on, että yksityistiekunnat toimivat tarkoituksenmukaisella tavalla. Avustusmäärärahojen lisääminen on hyvä porkkana aktivoimaan tiekuntia, millä on myönteisiä vaikutuksia harvaan asuttujen alueiden väyläverkkostoon, jossa yksityisteiden yhteiskunnallinen merkitys on korostunut.

Haja-asutusalueilla suunnitelman tavoitteista ja strategisista linjauksista korostuu saavutettavuuden turvaaminen: alueiden tulee olla saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Torniossa ja koko Lapin maakunnan alueella alemman tieverkon merkitys on tärkeä. Kysymyksessä ei ole rinnakkainen verkko olevan maantieverkon kanssa, vaan usein ainoa olemassa oleva kulkuyhteys. Tästä johtuen olisi tärkeää, että tulevat panostukset eivät kohdistu ainoastaan perusväylänpitoon. Verkosto on monin paikoin niin huonokuntoinen, että se vaatii kehittämisrahoituksen avulla suoritettavia peruskorjauksia.

2) Metsä Groupin biotuotetehdas -investointi Kemiin tuo Lapin ja koko Pohjois-Suomen alueelle mittavia investointitarpeita alueen liikenneverkkoon. Hallitusohjelma -hankkeen eli TEN-T ydinverkkokäytävään ehdotetun Laurila-Tornio-Haaparanta radan sähköistämisen jälkeen tulee seuraavassa vaiheessa LJS-kaudella mahdollistaa sähkövetoinen liikenne Tornio-Kolariin sekä sisällyttää Tornio-Kolari rataosuus osaksi TEN-T kattavaa verkkoa. Tornio-Kolari radalla on suuri merkitys jo tällä hetkellä matkailun ja metsäteollisuuden kuljetusten näkökulmasta sekä mittava potentiaali malmikuljetusten suhteen, mikäli Hannukaisen kaivos avataan Kolarissa. Lisäksi Metsä Group on ilmoittanut hankkivansa Kemin tehtaalle vuosittain miljoona kuutiota puuta Ruotsin puolelta. Tässä yhteydessä tulee mahdollistaa metsäteollisuuden kuljetukset rajan ylitse mahdollisimman sujuvasti myös raiteitse.

3) Tornion kaupunki liikenteen solmukohtana tarvitsee myös tulevaisuudessa riittävän kapasiteetin omaavan ratapihan, joka yhdessä

Haaparannan ratapihan kanssa mahdollistaa sujuvan rajat ylittävän raideliikenteen myös tulevaisuudessa. Mikäli maantie- ja raideliikenteen kuljetusmäärä kasvaa lähivuosikymmeninä merkittävästi on Tornion kaupungilla vt. 29 ja Laurila-Tornio radan varressa yleiskaavassa 150 ha:n aluevaraus Kyläjoen kansainväliselle maalogistiikkakeskukselle.

LISÄTIEDOT: kehitysjohtaja Sampo Kangastalo, 040 764 0559

TÄYTÄNTÖÖNPANO: Ei muutoksenhakua.

Otteet:  
Liikenne- ja viestintäministeriö

---