

LAUSUNTO

Tornionlaakson Neuvoston hallituksen 18.9.2018 hyväksymä

Tornionlaakson Neuvoston lausunto liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/1436/03/2018

Viite: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=a175496b-b434-4bb9-9f1f-de72da518ce9>

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi runkoverkkoasetus, jolla säädettäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvista maanteista ja rautateista. Lisäksi runkoverkkoasetuksella säädettäisiin runkoverkolla noudatettavasta palvelutasosta siihen kuuluvilla maanteilla ja rautateilla.

Uudistuksen tavoitteena on, että yhteisen ja korkean matkojen ja kuljetusten palvelutason varmistaminen runkoverkkopäätöksellä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä tarjoaa tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi.

Ministeriön runkoverkkoesitys perustuu olemassa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Runkoverkolla halutaan luoda edellytyksiä uusien palveluiden kehittymiselle sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle.

Määrittelyn kriteereinä ministeriön esityksessä on käytetty maanteiden ja rautateiden liikennemääriä, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Lisäksi runkoverkon määrittelyssä on otettu huomioon TEN-T ydinverkko. Määrittelyssä on huomioitu sekä nykytilanne, että ennusteet tulevasta kehityksestä.

Tausta

Runkoverkkoasetuksen valmistelu on kytkeytynyt maantielain (503/2005, nyk. laki liikennejärjestelmästä ja maanteista) ja ratalain (110/2007) uudistukseen. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain ja ratalain muutokset hyväksyttiin kesällä 2018 eduskunnassa ja ne tulivat voimaan 1.8.2018.

Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on säätää maanteiden ja rautateiden kuulumisesta valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon siten, kun liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain (503/2005) 4 §:n 3 momentissa ja ratalain (110/2007) 4 §:n 3 momentissa säädetään. Esityksen keskeisenä tavoitteena on lisäksi varmistaa runkoverkkoon kuuluvien maanteiden ja rautateiden muuta tie- ja rataverkkoa korkeampi palvelutaso.

Tornionlaakson Neuvosto / Tornedalsrådet / Torne Valley Council
P.O. Box 76
SE-95322 Haparanda, Sweden

E-Mail: marko.varajarvi@haparanda.se
Mobile +46 (0) 72 251 88 80
Internet: www.tornedalen.org

Runkotieverkko

Esityksen suurin ongelma on kansainvälisen ulottuvuuden puuttuminen ja Valtatie 21:llä/E8:lla tapahtuva kansainvälisen rekkaliikenteen määrä. Tornionlaakso sijaitsee Ruotsin ja Norjan rajanaapurina ja silti vain Tornion rajanylityspaikka on runkoverkolla saavutettavissa. Koko Tornionlaakso rajan ylittävine siltoineen ja tieyhteyksineen on jätetty runkoverkosta pois, Torniota lukuunottamatta.

Kuljetusketjut ovat Tornionlaaksossa usein kansainvälisiä ja toki Torniossa rajan ylittävän raskaan liikenteen määrä on ylivoimaisesti suurin, mutta se ei riitä. Transitoliikennettä ei ole huomioitu lainkaan, koska se ei näy tavaraliikennetilastoissa, mutta sen volyymi on mm. valtatie 21:n/E8:n osalta merkittävä.

Lisäksi naapurimaissa on voimakasta kehitystä mm. kala-, kaivos- ja rakennusteollisuudessa, joihin kytkeytymistä Suomessakin tulisi aktiivisesti edistää. Mikäli runkoverkosta tulee ministeriön esityksen mukainen, ei se edistä kansainvälisiin jalostusketjuihin kytkeytymistä. Siten kansainvälinen kytkeytyvyys edellyttää, että vt21 on kokonaisuudessaan mukana Kilpisjärven rajanylityspaikalle ja myös E45 yhteys Hettasta Kivilompolon tulliin (edelleen Altaan) kulkeva tieyhteys on oltava osa runkoverkkoa.

Norjan liikennevirasto näkee E8 tien tärkeänä strategisena kokonaisuutena ja reittinä Pohjois-Norjan kalataloudelle ja muulle tuonnille ja viennille. Norjan liikennevirasto onkin tehnyt strategisen suunnitelman E8 tien kunnossapidämiseksi sekä Borealis-älytien ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Tähän on varattu 60 miljoonaa euroa seuraavalle 5 vuodelle. Myös Tromssan maakuntahallituksen lausunto korostaa voimakkaasti E8:n merkitystä kansainvälisenä tieyhteytenä (liitteenä maakuntahallituksen lausunto).

Raskaanliikenteen määrä on tuplaantunut viimeisen 10 vuoden aikana vt. 21:llä Tornion-Kilpisjärvi välillä (liitteenä Lapin liiton saavutettavuus –hankkeen projektipäällikkö, professori Jarkko Rantalan tilastot rajat ylittävästä rekkaliikenteestä). Tällä hetkellä puolet kaikesta liikenteestä on raskasta ajoneuvoliikennettä. Pohjois-Norjan kalantuotannon kasvunäkymien myötä raskaanliikenteen ennustetaan tuplaantuvan vielä nykyisestä vuoteen 2030 mennessä. Rungas raskasliikenne kuluttaa tieverkkoa tavanomaista voimakkaammin sekä lisää tuntuvasti liikenneonnettomuuksien riskejä. Vt. 21:stä Tornion-Kilpisjärvelle pidetään yhtenä Suomen vaarallisimmista ja riskialttiimmista tieosuuksista, erityisesti talviaikaan.

Matkailun volyymi talvikautena sekä myös kesäkautena on kasvussa Muonion ja Tunturi-Lapin alueella. Kasvavat matkailijamäärät edellyttävät toimivaa logistiikkaa, jonka tärkeänä osana on kunnossa oleva tieverkko. Muonion ja Tunturi-Lapin matkailun tärkeinä logistisina pisteinä ovat Kittilän lentoasema sekä Kolarin juna-asema. Yhtä tärkeänä pidetään kunnossa olevaa tieverkkoa, jonka kautta matkailijavirrat kuljetetaan lento- ja juna-

asemilta matkailukohteisiin. Tieverkkoa käyttävät runsaasti tietenkin myös omilla ajoneuvoilla kulkevat matkailijat. Matkailijamääriä ja petipaikkoja laskettaessa on Vt.21:n ja erityisesti Tunturi-Lapin alueella näiden volyymit selvästi isommat verrattuna E75 Pohjois-Suomen tieosuuteen.

E8 tielle ja Vt.21:lle Muonion kohdalle on rakennettu 10 km pitkä Aurora-koetiejakso, joka on parhaiten varusteltu älytie koko Euroopassa. Norjalaiset ovat rakentaneet E8 tielle Kilpisjärvi-Skibotn välille 40 km pitkän Borealis-koetiejakson. Nämä koetiejaksot on suunniteltu yhteistyössä siten, että paremmin varustellulla Aurora-älytiellä voi testata itsestään ajavaa autoa hieman helpommissa tie- ja keliolosuhteissa sekä hyvin varustellun älytien tukeman teknologian avulla. Sen jälkeen voi siirtyä Borealis-älytielle suorittamaan testejä haastavimmissa tie- ja keliolosuhteissa saaden vähemmän tukea älytiessä olevasta teknologiasta. Molemmilla koetiejaksoilla voi testata, tutkia ja kehittää ratkaisuja automaattisen ajamisen (Autonomous Driving) lisäksi myös seuraavissa osakokonaisuuksissa: Connected Vehicles, Mobility as a Service sekä Intelligent Road Management.

Muoniossa on myös merkittävää ajoneuvojen testaustoimintaa talviolosuhteissa, joka on kasvanut volyymiltaan systemaattisesti viimeisen 30 vuoden aikana. Testiajoneuvot käyttävät testiratojen lisäksi myös julkisia teitä, mukaan lukien Vt21:stä. Suunnitelmissa on myös laajentaa testaustoimintaa talvikauden lisäksi kesäaikaan. Kasvava ajoneuvojen testaustoiminta lisää Vt.21:n käyttöä kasvavan raskaanliikenteen ja matkailuliikenteen lisäksi. Testaustoiminnalla on merkittävä työllisyysvaikutus alueella.

Tärkeä seikka on myös Vt.21:n varrella toteutetut ja suunnitellut kaivoshankkeet niin Suomen kuin Ruotsinkin puolella, jotka entisesti lisäävät raskaanliikenteen määrää niin malmikuljetusten kuin kaivostoiminnan pyörittämiseen tarvittavien kuljetusten kautta. Kaivokset myös lisäävät huomattavasti henkilöautoliikenteen määrää. Malmikuljetuksia suunniteltaessa pitää tarkastella tieverkon lisäksi myös rataverkkoa.

Esityksen suuri puute on, että se ei huomioi elinkeinoelämän sijoittumista ja kuljetustarpeista. Aivan suurimmat teollisuuskeskittymät toki ovat runkoverkolla saavutettavissa, kuten Kemi-Tornio alue. Teollisuuden alat tuottavat merkittäviä kuljetusvirtoja sekä hankinta- että lopputuotekuljetuksissa, ne pitää ottaa huomioon runkoverkkoesityksessä. Esimerkiksi Metsä Fiber on ilmoittanut rakentavansa Kemiin joko kokonaan uuden tehtaan (investoinnin tarve noin 1,2 Mrd euroa) tai kunnostavansa nykyistä. Uuden tehtaan tapauksessa puun käyttö tuplaantuisi noin 6 miljoonaan kuutiometriin.

Esityksen ongelmakohta on, että siinä todetaan, että ei ennakoida tulevaa. Voi aiheellisesti kysyä, miksi runkoverkko pitää ylipäätään määrittellä, jos se todellisuudessa perustuu käytännössä vain ja ainoastaan nykyiseen verkon tasoon ja määrittelyihin sekä rajat ylittävän

rekkaliikenteen virtatietoihin. Rajat ylittävän rekkaliikenteen määrät ovat selvästi suurimmat juuri Lapin länsirajalla. Elinkeinorakenteen ja siihen liittyvien kuljetustarpeiden ymmärrys tulisi sisältyä tällaiseen esitykseen ja nyt se valitettavasti loistaa poissaolollaan.

Tornionlaakson Neuvoston mielestä juuri kansainvälinen ulottuvuus ja kytkeytyminen tulisi saada runkoverkkoesitykseen mukaan. Parempaa huomiota tulee kiinnittää elinkeinoelämän sijainnista ja kuljetustarpeista. Lapin osalta runkoverkkoesitys tulisi nimensä mukaisesti näyttää edes jossain määrin verkolta. Tie- ja rataverkon osalta Lapin osalta esitys on yksi tie lvalon keskustaan Kemi-Tornion lisäksi, rautatien osalta Kemi-Rovaniemi.

Esityksestä puuttuu kunnianhimo ja tavoitteellisuus eikä se sisällä monipuolisesti henkilö- ja tavaraliikenteen todellisten tarpeiden analysointia. Näin ollen runkoverkon perusteluteksti on ristiriidassa sen kanssa mitä kartalle on tieverkon osalta piirretty.

Runkoverkko rautateiden osalta

Runkoverkkoesityksen osalta suomen- ja ruotsinkieliset versiot poikkeavat toisistaan. Suomenkielisessä versiossa Tornion raideliikenteen osalta profiiliksi on määritelty tavaraliikenne. Se tulee korjata vastaamaan ruotsinkielistä versiota, jossa profiili on sekä tavara- että henkilöjunaliikenne.

Junarataverkon osalta Laurila-Tornio –rataosuuden sähköistäminen tulee vihdoin toteuttaa. Tornionlaakson Neuvosto on tehnyt tiivistä yhteistyötä Blomster Consulting Oy:n kanssa Kouvola-Xian –junayhteyden ulottamiseksi TornioHaaparannan kautta Narvikin satamaan. Haaparannalla ja Narvikilla on aiesopimukset Kiinan kanssa tavaraliikenteen ulottamisesta pohjoiseen Kouvolan kautta. Tämä kytkeytyy Kiinan nk. Belt and Road – logistiikkapanostuksiin, joiden arvioidaan olevan vajaa 1000 miljardia dollaria tulevan viiden vuoden aikana.

HaaparantaTornio-Kouvolan konttiliikenne tapahtuisi aluksi rekoilla. Suomessa 1.11.2018 voimaan tulevat uudet rekkaliikennemääräykset mahdollistavat kahden 40TEUn kontin kuljettamisen rekoilla, mikäli yhteispaino ei ylitä 76 tonnia. Tavaraliikenteen lisääntyessä rahtiliikenne siirtyy junille. Uusi liikenneyhteys kytkee alueen elinkeinoelämän uniikilla tavalla tavaraliikenteen osalta junaverkkoon Kouvolan, Kazakhsstanin kautta aina Kiinan Xianiin. Radan varrelta on mahdollista siirtää tavaravirtoja myös Lähi-Itään ja potentiaali on valtava.

Henkilöjunaliikenteen ulottaminen Tornioon ja siitä edelleen Norrbotteniin mahdollistaa henkilöjunaliikenteen kasvun ja kehittymisen. Bodenista Haaparannalle suuntautuva junaliikenne on tarkoitus käynnistää vuoteen 2020 mennessä. Sähköistämällä Tornio-Laurila –väli mahdollistetaan henkilöjunaliikenne Oulusta Luulajaan. Pienellä investoinnilla olisi iso merkitys niin henkilö- kuin tavarajunaliikenteelle sekä huoltovarmuudelle.

Torniosta Kolariin menevän radan sisällyttäminen runkoverkkoon ja radan sähköistäminen tulevaisuudessa kytkevät matkailuelinkeinon uudella tavalla henkilöjunaliikenteen radan päätepiesteasemaan Kolariin. Myös puutavara siirtyisi kumipyöriltä ympäristöystävällisemmille kiskoille. VR on luvannut panostaa Kolarin rautatieaseman markkinointiin. Ympäristöystävällisen junaliikenteen saaminen Ylläs-Levin ja Pallas-Olos matkailukeskittymien kupeeseen lisää matkailijavirtoja mikäli rata sähköistetään. Ruotsissa Pajalan Kaunis Iron ja Kiirunassa toimiva LKAB ovat vedonneet vahvasti Ruotsin Trafikverketiin poikittaisyhteyden saamiseksi Kolari-Kaunisvaara-Svappavaara-Narvik –välille. Myös Kolarin Hannukaisen kaivoksen kahden miljoonan vuosittaiset kuljetustarpeet puoltavat paitsi tie- myös rautatieyhteyden parantamista sähköistyksellä sekä tien kunnossapidolla.

Lopuksi

Yllä olevien seikkojen valossa tuntuu ristiriitaiselta, että Suomen puolella ei nähdä E8 tien suurta merkitystä nyt ja tulevaisuudessa Lapin, Torniojokilaakson sekä Tunturi-Lapin elinkeinoille. Sama koskee Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä tapahtuvaa kauppaa, tavaraliikennettä sekä henkilöliikennettä, jotka kaikki ovat kasvussa. Lapin kauppakamari on tuonut esille Vt 21:n/E8:n tärkeyden koko Lapin kannalta.

Runkoverkkoesityksessä sanotaan periaatteena olevan verkkoajattelun toteutuminen. Tieverkon osalta verkkoajattelua ei voida nähdä aivan eteläisintä Suomea lukuun ottamatta. Siellä on yksittäisiä säteittäisiä tieyhteyksiä, jotka eivät muodosta runkoverkkoa vaan yksittäisiä runkoteitä.

Rautateiden osalta Laurila-Tornion sähköistäminen henkilö- ja tavarajunaliikenteelle, Tornio-Kolari –radan sisällyttäminen runkoverkkoon ja sähköistäminen antaisi ministeriön taholta vahvan signaalin sille, että Länsi-Lapille annetaan mahdollisuus kehittyä niin, ettei logistiikasta tule Tornionlaakson, sen asukkaiden, kuntien ja elinkeinoelämän kehityksen este.

Tornionlaakson Neuvosto korostaa, että alueen jäsenkunnat (Tornio, Ylitornio, Pello, Kolari, Muonio ja Enontekiö) voivat vielä erikseen tehdä omat/täydentävät lausuntonsa runkoverkkoesitykseen.

Tornionlaakson Neuvosto

Liite 1: rajat ylittävä kuorma-autoliikenne Lapissa (tilaston koonnut Jarkko Rantala, Lapin liitto)

Liite 2: Tromssan maakuntahallituksen lausunto