

Liidea Oy

Tunturi-Lapin maakuntakaavan liikenneselvitys



4.2.2008

SISÄLLYSLUETTELO

SISÄLLYSLUETTELO	3
NYKYTILANTEEN SELVITYS	5
1 Taustaa	5
2 Työn tavoitteet	5
3 Nykyinen liikenneverkko	6
3.1 Tieverkko	6
3.1.1 Liikennemäärät	7
3.1.2 Kansainvälinen liikenne	8
3.1.3 Liikenneturvallisuus	8
3.2 Joukkoliikenne	8
3.3 Kevytliikenne	9
3.3.1 Retkeilyreitit	9
3.4 Historialliset tiet ja reitit	10
3.4.1 Tiestön kehityksen yleiskuvaus	10
3.4.2 Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset kohteet ja tiehallinnon museotiet ja –kohteet	11
3.5 Rataverkko	13
3.5.1 Henkilöliikenne	14
3.5.2 Tavaraliikenne	14
3.6 Lentoterminaalit	14
3.6.1 Lentoasemat	14
3.6.2 Lentopaikat	15
3.6.3 Muita lentoliikenteen alueita:	15
3.7 Moottorikelkkareitit	16
SUUNNITTELUN AIKAINEN VUOROPUHELU	18
4 Yhteenveto haastatteluista liikennemuodoittain	19
4.1 Maantieliikenne	19
4.2 Kevyt liikenne	20
4.3 Joukkoliikenne	20
4.4 Raideliikenne	20
4.5 Lentoliikenne	21
5 Maakuntakaavan valmisteluvaiheen neuvottelut	21
5.1 Tiesuhteudet	21
5.2 Kevyt liikenne, reitit	22
5.3 Linja-autoliikenne	22
5.4 Radat, junaliikenne	22
5.5 Lentoliikenne	22
5.6 Liikenneverkkoja koskevat kannanotot kaavoituksesta	22
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA	25
6 Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet	25
6.1 Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita	25
6.2 LVM:n Liikenne 2030 -strategian tavoitteita	26
6.3 Tunturi-Lapin liikennejärjestelmän tavoitteet	27

7	Tieverkon kehittäminen.....	28
7.1	Ylä-Lapin kansainvälisen itä-länsisuuntaisen tieyhteyden tarveselvityksessä tutkitut liikenneverkot	28
7.2	Tieverkon kehittämistarpeet	30
7.2.1	Valtatie 21 Tornio- Kilpisjärvi	30
7.2.2	Kantatie 80 Kolari-Sodankylä	31
7.2.3	Kantatie 93 Palojoensuu-Norjan raja	32
7.2.4	Seututie 955 Köngäs-Inari	32
7.2.5	Seututie 940 Kolari-Äkäsjärvi	33
7.2.6	Enontekiön ja Inarin välinen yhteys.....	34
7.2.7	Venejärvi - Kurtakko.....	35
7.2.8	Kuttura-Repojoki	36
7.2.9	Porttipahta-Tieva	37
7.2.10	Alempiasteinen tieverkko	37
8	Joukkoliikenteen kehittäminen.....	38
9	Matkailukeskusten liikenteen kehittäminen	40
10	Rautatieverkon kehittäminen	41
10.1	Tornio - Kolari.....	41
10.2	Rautuvaaran ja Äkäsjokisuun ratojen ylläpito; Radan jatkaminen Ylläkselle (Leville?)	42
10.3	Jäämeren rata	42
11	Lentoliikenteen kehittäminen.....	43
12	Esitys pääliikenneverkoksi	43
	LIITTEET	45
	NATURA- TARVEARVIOINTI	45
	Uudet tieyhteydet Enontekiön ja Inarin välille	45

NYKYTILANTEEN SELVITYS

1 Taustaa

Lapin liitto on päättänyt laatia liikenneselvityksen Tunturi-Lapin maakunta-kaavan laatimisen tueksi. Suunnittelualue käsittää Enontekiön, Muonion, Kitilän ja Kolarin kunnat.

Liikenneselvityksessä keskitytään tekemään täsmäselvityksiä aiemmin esiin nousseiden ongelmien ratkaisemiseksi ja eri yhteyksissä esitettyjen kehittämisideoiden toteuttamismahdollisuuksien kartoittamiseksi.

Tunturi-Lappi on vahvasti kehittynyt suurten investointien ja kasvavien matkailijavirtojen alue. Alueella sijaitsevat Levin, Ylläksen, Oloksen, Pallaksen sekä Kilpisjärven matkailukeskukset. Tunturi-Lapin vahvuuksia ovat mm. alueen vahva sitoutuminen matkailun kehittämiseen, alueen ja lähialueiden mittavat luonnonvarat, kaksi toimivaa lentoasemaa sekä Kolariin saakka ulottuva juna-yhteys. Haasteen liikenteen kehittämiseksi muodostavat matkailun voimakkaat kausivaihtelut. Kolarin rata vaatii pikaista peruskorjausta. Kaivostoiminnassa on huomattava potentiaali ja Kolarin rautakaivostoiminnan mahdollisesti käynnistyessä junarahti tukee liikenneinfrastruktuurin kehittämistarvetta. Reititoliikenteessä ongelmana on korkea hintataso, ajoittain riittämätön kapasiteetti sekä pitkään jatkunut epävarmuus kesäkauden liikennöinnistä.

2 Työn tavoitteet

Suunnittelutyön tavoitteita ovat:

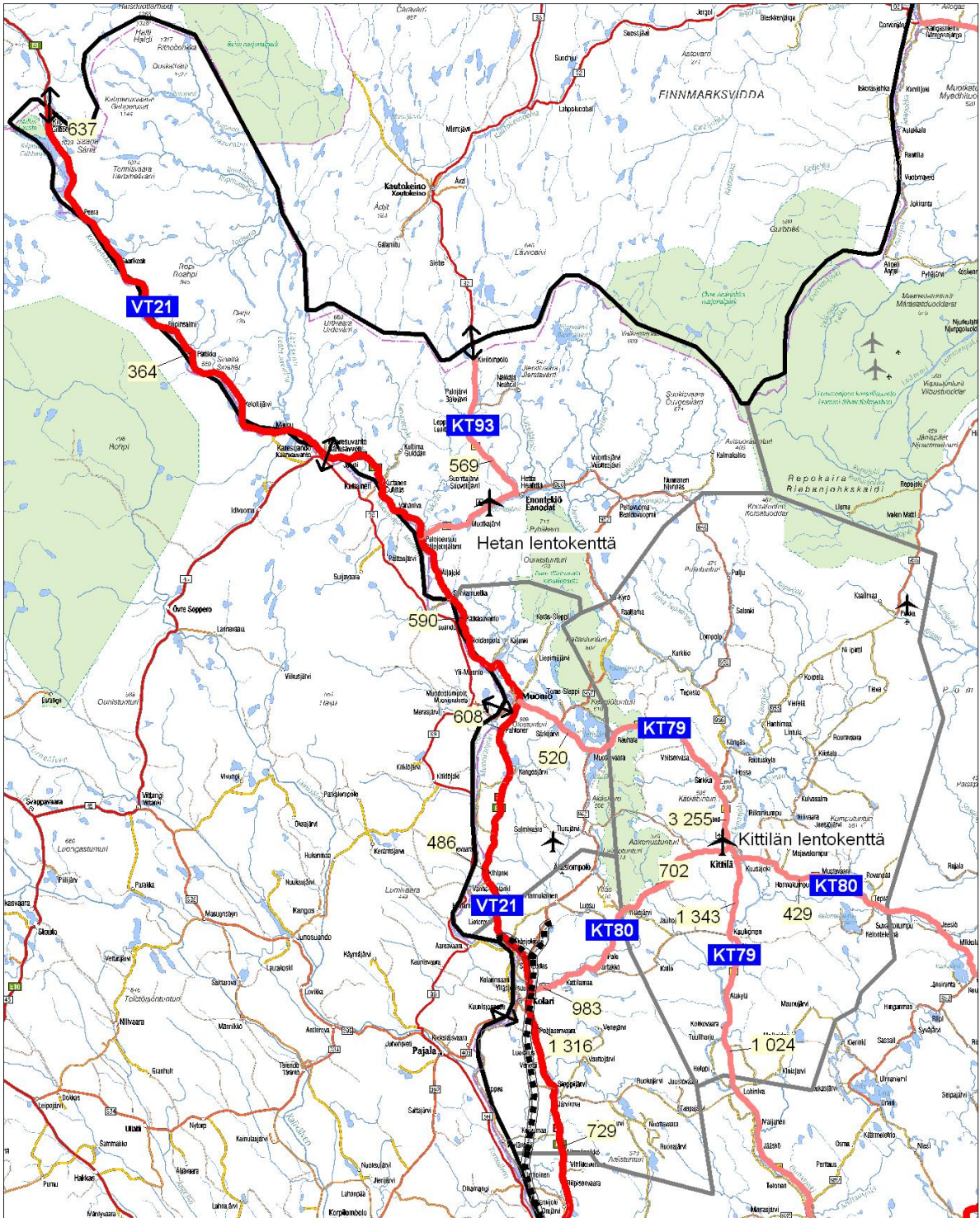
- Analysoida liikennejärjestelmän nykytilanne
- Asettaa liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ottaen huomioon eri intressiryhmien liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettavat tavoitteet ja toiveet
- Selvittää liikennejärjestelmän kehittämistarpeet tieverkon sekä lentoliikenteen, rautatieliikenteen ja muun joukkoliikenteen toimintaedellytysten kannalta ottaen huomioon asetetut tavoitteet
- Tehdä konkreettinen esitys liikennejärjestelmän eri osa-alueiden esittämistä kaavakartoissa
- Laatia kaavaselostuksen liikennejärjestelmäosio koskien nykytilan kuvausta, tavoitteistoa, suunnitteluratkaisuja ja vaikutusten arviointia

3 Nykyinen liikenneverkko

3.1 Tieverkko

Maantielikenteen rungon muodostavat valtatie 21 (Tornio-Kilpisjärvi, kuuluu Eurooppa tieverkkoon E8), kantatiet 79 (Rovaniemi-Muonio), kt 80 (Sodankylä-Kittilä-Kolari) ja kt 93 (Palojoensuu-Norjan raja). Seuraavat seututiet kulkevat alueella: st 940 (Kolari-Äkäsjärvi), st 955 (Köngäs-Inari), st 956 (Sirkka-Hetta) ja st 957 (Särkijärvi-Peltovuoma).

Yleisiä maanteitä Tunturi-Lapissa on yhteensä 1 757 km, josta valtateitä 320 km, kantateitä 239 km, seututeitä 396 km ja yhdysteitä 802 km. Teistä päällystettyjä on 1 212 km ja sorapintaisia 545 km. Eniten sorateitä on Kittilässä.



Kuva 1. Päätieverkko ja liikennemäärät.

3.1.1 Liikennemäärät

Keskimääräiset liikennemäärät vaihtelevat eri tieosuuksilla paljon, 10 ...7 000 ajon/vrk. Vilkkainta liikenne on Kittilän kuntakeskuksessa. Valta- ja kantateillä keskimääräinen liikenne vaihtelee keskimäärin 500...1000 ajon/vrk välillä. Kittilän kuntakeskuksen ja Levin välillä liikennemäärä on 2 200 ajon/vrk.

Liikennemäärän kausivaihtelu on Tunturi-Lapissa merkittävää. Kesällä liikenne vilkastuu eniten valtatiellä 21. Käsivarressa VT 21:llä kesän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on kaksinkertainen koko vuoden keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen (360) verrattuna. Ylläksen alueella liikenne on huomattavasti vilkkaampaa talvella kuin kesällä (suurin KVL 2 100 tiellä 9401).

3.1.2 Kansainvälinen liikenne

Alueella on kansainvälisiä rajanylityspaikkoja Norjaan Enontekiön Kivilompolossa (kt 93) sekä Kilpisjärvellä (VT 21). Ruotsin rajan ylityspaikkoja on Enontekiöllä Kaaresuvannossa sekä Muonion ja Kolarin kuntakeskusten kohdilla.

Rajanylityspaikkojen liikennemääriä (KVL) vuonna 2006:

- Kivilompolo 320
- Kilpisjärvi 330
- Kaaresuvanto 630
- Muonio 160
- Kolari 733

3.1.3 Liikenneturvallisuus

Tunturi-Lapissa tapahtuu vuosittain noin 20 henkilövahinkoon johtavaa liikenneonnettomuutta. Vuonna 2005 liikenneonnettomuuksia tapahtui Tunturi-Lapin maanteillä 78 kappaletta. Henkilövahinko-onnettomuuksia niistä oli 21. Onnettomuuksissa loukkaantui 30 henkilöä ja 1 onnettomuus johti kuolemaan. Noin neljännes (19 kpl) onnettomuuksista oli eläinonnettomuuksia. Onnettomuusalueita paikkoja tieverkolla ovat kantatiet 79 ja 80 Kittilän kuntakeskuksen alueella sekä Valtatie 21 Kolarin kuntakeskuksen pohjoispuolella.

3.2 Joukkoliikenne

Pääosa Lapin läänin joukkoliikenteestä on itsekannattavaa linjaliikennettä. Asiakastulojen varassa toimiva linja-autoliikenne on keskittynyt kysynnän mukaisesti päätieverkolle ja tiheään asutuille alueille, joten liikenteellisellä sijainnilla ja asutuksen rakenteella on oleellinen merkitys yksittäisten kuntien liikennepalvelujen tasolle. Päätieverkon sekä suurimpien asutus- ja matkailukeskusten ulkopuolelle sijoittuvilla alueilla asiakastulojen varassa toimivaa joukkoliikennettä on varsin vähän tai ei lainkaan. Näillä seuduilla julkisen liikenteen palvelutaso on lääninhallituksen ja kuntien ostoliikenteen varassa. Lääninhallitus ostaa peruspalveluluonteista, pääasiassa kuntakeskusten välistä runkoliikennettä. Pinta-alaltaan laajoissa kunnissa osa lääninhallituksen ostamasta liikenteestä on myös kunnan sisäistä liikennettä, vaikka päävastuu liikennepalvelun tarjonnasta onkin kunnalla. Tunturi-Lapissa kuntien sisäisen ostoliikenteen rooli on vähäinen. Lapin läänissä ei voida ylläpitää tyydyttävää joukkoliikenneverkkoa ilman yhteiskunnan tukea. Ostoliikenteellä on suuri

merkitys, mutta Tunturi-Lapissa ostoliikenteen osuus on kuitenkin pienempi kuin Itä-Lapissa.

Lääninhallituksen ostoliikenteestä suurin osa palvelee liityntäliikennettä. Myös koululaisvuoroja ajetaan jonkin verran ostoliikenteenä. Erilaisia kulkutarpeita palvelevia liikenteitä on pyritty yhdistelemään, jolloin useat vuorot palvelevat sekä liityntäliikennettä että koululaiskuljetuksia.

Työmatkaliikennettä palvelevaa joukkoliikennettä ei Tunturi-Lapissa juurikaan ole. Kittilän ja Levin välillä työmatkavuorojen järjestämistä on kokeiltu, mutta siitä on luovuttu käytön vähäisyyden vuoksi. Ongelmina ovat pitkät työmatkat sekä epäsäännölliset työajat, jolloin matkustajavirrat jäävät niin ohuiksi, ettei joukkoliikenteen järjestäminen ole kannattavaa. Lisäksi suuri osa matkailukeskusten työvoimasta tulee Tunturi-Lappiin sesonkien ajaksi muualta maasta ja heillä on käytössään oma auto, jolloin joukkoliikenteen houkuttelevuus vähenee.

Ylläksen ja Levin matkailukeskuksissa ajetaan sesonkiaikana sisäistä joukkoliikennettä, joka palvelee osittain myös alueella työskentelevien liikkumistarpeita. Lisäksi eri hiihtokeskusten välillä on sesonkiaikana joukkoliikenneyhteyksiä 1-2 päivinä viikossa.

Joukkoliikenteen kannalta ongelmallisin reitti on Kemi-Kolari-Muonio. Reitiltä on haettu viime vuosina useita vuoroja lakkautettavaksi.

Huhtikuussa 2005 toimintansa aloittanut Rovaniemen matkapalvelukeskus (MPK) toimii lähes koko Lapin läänin laajuisesti matkojen yhdistelijänä. MPK:n tehtävänä on yhdistellä terveydenhoitoon liittyviä matkoja Lapin keskussairaalaan Rovaniemelle ja Oulun yliopistolliseen sairaalaan. Näissä matkoissa hyödynnetään tehokkaasti olemassa oleva joukkoliikenne matkaketjujen avulla.

3.3 Kevytliikenne

Kevyenliikenteenväyliä Tunturi-Lapissa on maanteiden varsilla noin 47 km matkalla. Kevyen liikenteen väyliä on lähinnä kuntakeskusten läheisyydessä sekä Levin ja Ylläksen matkailukeskuksissa. Haja-asutusalueilla kevyen liikenteen väyliä on erittäin vähän.

3.3.1 Retkeilyreitit

Liikenneselvityksen laatimisen yhteydessä on käyty läpi kaikki alueen retkeilyreitit, historialliset reitit ja polkutiet. Merkittäviksi todetut reitit esitetään kaavakartassa.

Metsähallitus ylläpitää retkeilyreittejä Tunturi-Lapissa. Kalottireitin kokonaispituus on 800 km, josta noin 70 km kulkee Suomen puolella Enontekiön Käsi-varressa, 380 km Norjan ja 350 km Ruotsin puolella. Reitin lähtö- tai päätepis-

teet ovat pohjoisessa Norjan Kautokeinosssa ja etelässä Norjan Sulitjelmassa tai Ruotsin Kvikkjokkissa. Suomessa reitti kulkee Käsivarren erämaa-alueen ja Mallan luonnonpuiston halki ja reitille pääsee Kilpisjärveltä.

Muita alueen retkeilyreittejä ovat:

- Hetta - Pallas -reitti, 55 km
- Ylläs - Rauhala - Pallas -reitti, 72 km
- Ylläs - Levi - reitti, 50 km
- Ylläs - Olos -reitti, 54 km

Lisäksi Pallas-Yllätunturin kansallispuiston alueella on Taivaskeron ja Palkaskeron rengasreitit sekä 19 luontopolkua, joista 13 Ylläksen, 3 Pallaksen ja 3 Ounastunturien ympäristössä.

- Erämaa-alueiden reitit
 - o Käsivarren reitit
 - Kilpisjärvi – kolmen valtakunnan raja
 - Saanan polku
 - Tsahkaljärvi - Saanajärvi - Saana -reitti
 - Salmivaaran polku
 - Luontopolut (Iitto, Saana)
 - o Tarvantovaaran reitit
 - Kultima-Leppäjärvi-reitti
 - Kaaresuvanto-Syväjärvi-reitti
 - Palojärvi-Salvasjärvi-reitti (vakiintunut kulku-ura)
 - o Puljun reitit
 - Kalmakaltio – Pahtajärvi (vakiintunut kulku-ura)
 - o Pöyrisjärvi
 - Hetta-Näkkälä-reitti
 - Kalmakaltio-Pöyrisjärvi-Näkkälä-reitti (vakiintunut kulku-ura)
- Muut reitit: Hetta
 - o Peurapolku
 - o Juhannuspolku
 - o Postipolku
 - o Pahtajärven polku

3.4 Historialliset tiet ja reitit

3.4.1 Tiestön kehityksen yleiskuvaus

Varsinaisia maanteitä on Pohjois-Suomeen rakennettu vasta 1900-luvun alussa. Länsipohjan Tornio ja Ylitornio olivat Pohjois-Suomen kaukaisimmat maanteitse saavutettavat etapit 1800-luvulle saakka. Teitä täydentävät vesireitit ovat olleet tärkeitä kulkureittejä pitkään. Maanteitä edeltäviä kulkureittejä

ovat olleet poronhoidon yleistymisen myötä 1700 – luvulta lähtien porojen kesä- ja talvilaitumien välille muodostuneet polut. Kuitenkin jo 1500 – luvulla kuljettiin porokyydillä pitkiä matkoja. Talvireittejä muodostui mm. Muonio - Kittilä, Muonio – Ylitornio ja Muonio - Sodankylä väleille. Ensimmäisiä vakiintuneita kulkureittejä olivat ns. polkutiet, jotka syntyivät vähitellen erillään sijainneiden kylien välillä.

3.4.2 Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset kohteet ja tiehallinnon museotiet ja -kohteet

Alueella on yksi valtakunnallisesti merkittävä kohde:

Ahdaskurun silta, Enontekiö (Tiehallinto, kohde 53)

Ahdaskurun silta on Norjan rajan tuntumassa sijaitseva 1943 rakennettu yksiaukkoinen kivihoivasilta, joka on ainoa sodan tuhoilta säilynyt silta Lapissa. (Lähde, Kirsi Liimatainen, Tiehallinnon museotiet ja sillat, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007), Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, 1993)

Historiallisia reittejä

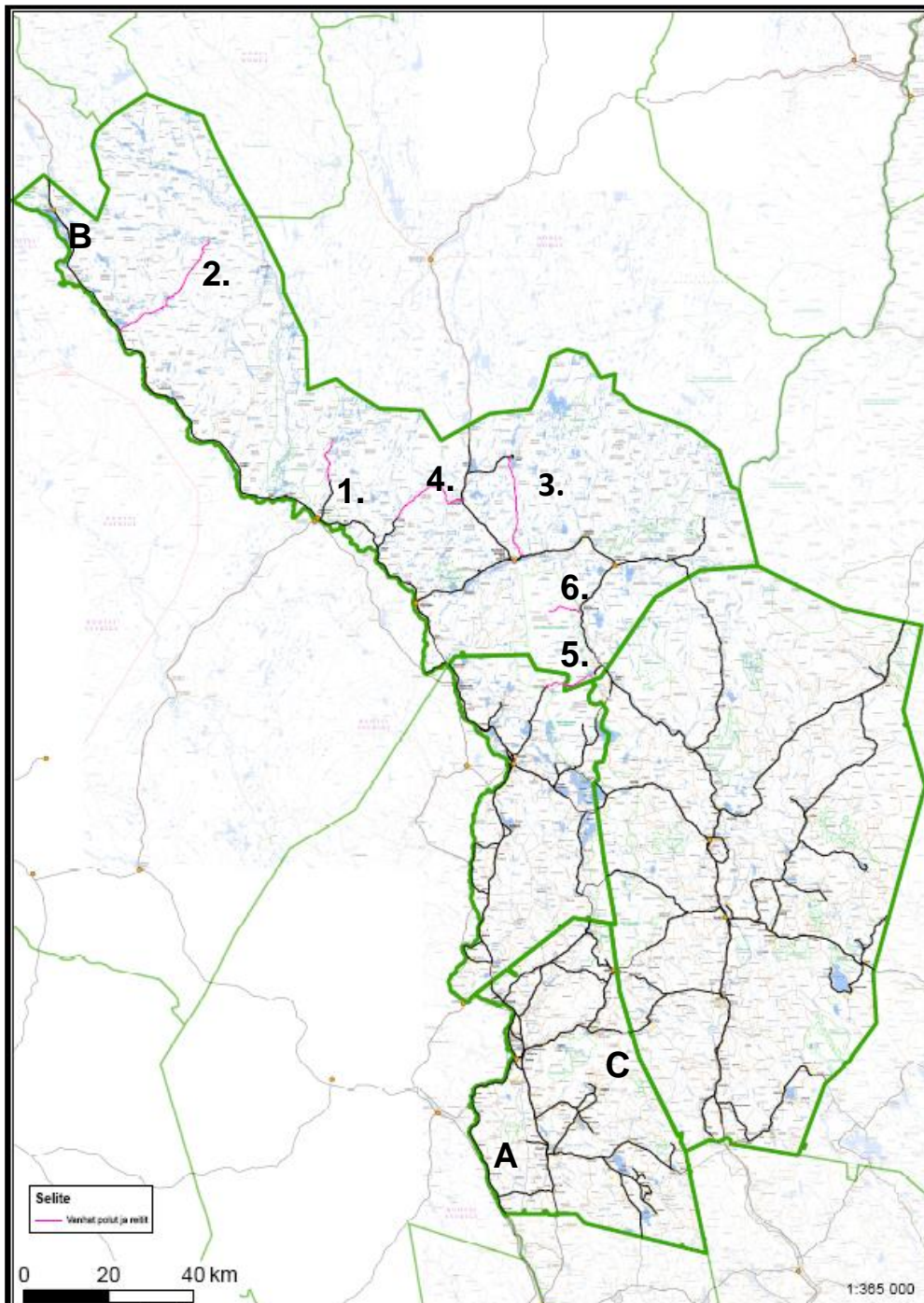
- **Leastadius- polku Pajala-Lappea-Sieppijärvi. (Kuva 1. kohde A)**
 - Reittiä käytettiin sota-ajan jälkeen raaka-aineiden salakuljetukseen Suomen ja Ruotsin välillä.
- **Revontulentie tai Neljän tuulen tie. (Kuva 1. kohde B).**
 - Nykyinen valtatie 8 Norjan Skibotnin ja Kilpisjärven välillä on osa vanhaa kulkuväylää, joka oli rakennettu alun perin talvitieksi ja kuljettavaksi porolla ja ahkiolla.
- **Kurtakon ja Venejärven välinen telatie. (Kuva 1. kohde C).**
 - Venäjän keisarillisen senaatin myöntämällä rahoituksella rakennettiin v. 1878 Kurtakon ja Venejärven välille suoalueen halki pitkospuureitti eli telatie. Reitti palveli postia, metsästystä, kalastusta, marjastusta ja toimi kulkureittinä Naamijoen luhtaniityille, josta kerättiin eläimille heinää. Pitkospuureittiä uusittu vuosien 2000-2002 suunnitelmien mukaan.

Polkutiet

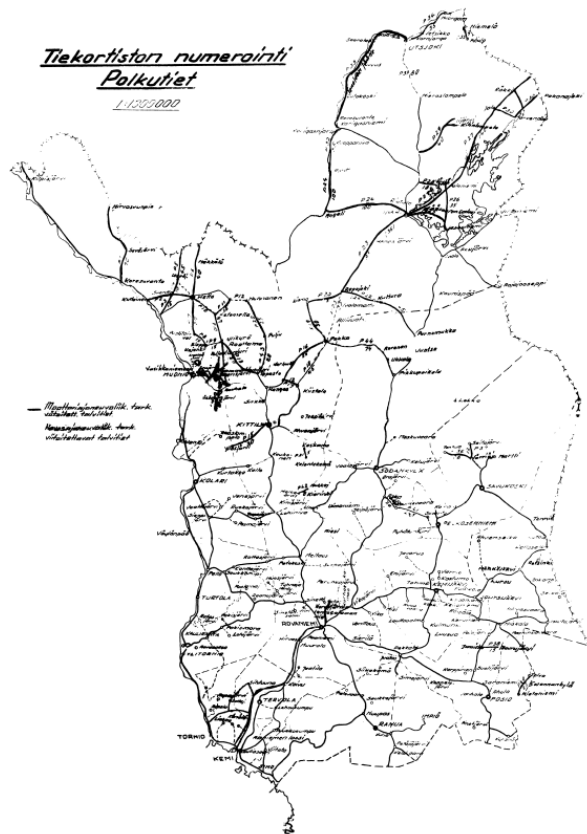
Enontekiön kunnassa on kuusi Tiehallinnon hallinnassa olevaa polkua. Polut ovat paikallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja matkailullisesti merkittäviä reittejä. Raittijärvellä on myös osavuotista asutusta. Tiehallinto on laatinut selvityksen polkujen kunnostustarpeesta. (numeroituna ao kartassa)

1. Lavivaara – Syväjärvi, Tiehallinnon polku 52003
2. Saarikoski – Naimakkajärvi – Romma, Tiehallinnon polku 52004
3. Hetta – Näkkälä, Tiehallinnon polku 52005 (osa vanhaa postipolkua)

4. Kultima – Leppäjärvi, Tiehallinnon polku 52007
5. Kerässieppi – Vuontisjärvi, Tiehallinnon polku 52008.
6. Ketomella – Marasto, Tiehallinnon polku 52017



Kuva 2. Lapin vanhoja reittejä ja polkuverkostoa, polkureitit merkitty punaisella.



Kuva 3. Polkutiet Lapissa 1960-luvun paikkeilla. Tiet ovat entisen tielain mukaisia moottoriajoneuvoille tarkoitettuja talviteitä ja hevosajoneuvoille tarkoitettuja viitoitettavia talviteitä. Nykyisessä maantilaissa niitä ei mainita. Jokien kohdalla on pieniä siltoja ja maastossa on ura.

3.5 Rataverkko

Rataosan Tornio–Kolari pituus on 183 kilometriä. Rataosa on yksiraiteinen ja junakulunvalvonnalla varustettu puupölkyllyinen rata. Rautatie haarautuu Kolarissa ja jatkuu Äkäsjöelle 10 km ja Rautuvaaraan 18 km. Ratojen päällysrakenteen ikä on yli 30 vuotta. Rataosan suurin nopeus henkilöliikenteen junilla on 100 km/h. Radan eteläosalla suurin sallittu nopeus 22,5 tonnin akselipainolla on 80 km/h ja vastaavasti radan pohjoisosalla 100 km/h. Rataosan kunnossapitotaso on 4 ja määräävä kaltevuus 10 %. Junakohtausten järjestäminen on mahdollista ainoastaan Pellossa. Peräkkäin ajoa mitoittava liikennepaikkaväli on 43 kilometriä Pellon ja Sieppijärven välillä. Rataosuudella on 240 tasoristeystä, joista 223 on vartioimattomia. Tornio-Kolari radan perusparantaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2008. Kolarissa mahdollisesti avattavat kaivokset Rautuvaaran ja Hannukaisen kaivokset sekä Ruotsin puolelle Pajalan Sahavaaraan mahdollisesti avattava kaivos tulevat vaikuttamaan merkittävästi radan kuljetuskäyttöön.

Kolarin liikennepaikka on rataosan Tornio–Kolari henkilö- ja tavaraliikenteen pääteasema. Siellä sijaitsee alueellinen puutavaraterminaali, johon kerätään raakapuuta koko Länsi-Lapin alueelta. Liikennepaikalla on kaksi liikenteenoh-

jauksen käytössä olevaa sivuraidetta, joiden ohjeelliset junapituudet ovat 675 m ja 775 m. Tämän lisäksi liikennepaikalla on kaksi kuormaus- ja pysäköintiraidetta, joiden käyttöpituudet ovat 1025 m ja 1204 m. Liikennepaikan pohjoispäässä pääraiteesta erkanee raidepuskimeen päättyvä sivuraide, jonka käyttöpituus on 136 m. Liikennepaikan sivuraiteella on 451 m pitkä, korkea reunalaituri, joka jatkuu pohjoispäässä 224 m pitkänä matalana laiturina. Näiden lisäksi Kolarissa on kaksi autojenkuormausraidetta. Rataosan muut liikennepaikat ovat Niemenpää, Ylitornio, Kaulinranta, Pello, ja Sieppijärvi.

3.5.1 Henkilöliikenne

Vuonna 2005 Tornio-Kolari -välillä matkustajavirta oli noin 60 000 matkaa, Kemi – Rovaniemi -välillä vastaava arvo oli 380 000 matkaa. Kolarin junaliikenteessä on toukokuussa noin kuukauden mittainen tauko. Muina aikoina henkilöjunaliikenteen perustarjonta muodostuu kolmesta edestakaisesta junavuorosta viikossa. Joulun sesonkiaikana noin kolmen viikon ajan tarjonta koostuu kahdesta päivittäisestä junayhteydestä. Helmikuun ja huhtikuun aikana ajetaan päivittäin yksi junavuoro sekä viikonloppuisin kolme lisävuoroa molempiin suuntiin. Kaikki junat ovat yöjunia ja junissa on myös autovaunut. Junilta on liityntäyhteyksiä Ylläkselle, Lerville, Muonioon, Enontekiölle ja Kilpisjärvelle. Myös Rovaniemen junilta on liityntäyhteyksiä Tunturi-Lapin alueelle.

3.5.2 Tavaraliikenne

Tavaraliikennettä Kolarin radalla kulkee keskimäärin 400 000 tonnia vuodessa. Tavaraliikenne koostuu tällä hetkellä pelkästään puutavarakuljetuksista. Rautatieliikennepaikat sijaitsevat Kolarin asemalla sekä Sieppijärvellä ja Pellossa. Kolarin asemalta puutavaraa lastataan vuosittain noin 300 000 tonnia ja Sieppijärvellä ja Pellossa 100 000 tonnia.

3.6 Lentoterminaalit

3.6.1 Lentoasemat

Tunturi-Lapissa on kaksi matkustaja- ja rahtiliikennettä palvelevaa lentoasemaa. Lentoasemat sijaitsevat Kittilässä ja Enontekiön Hetassa.

Kittilän lentoaseman matkustajamäärä on ollut kovassa kasvussa viime aikoina. Vuonna 2006 lentoaseman matkustajamäärä oli noin 245 000 matkustajaa, joista kotimaisia matkustajia oli 153 000. Reittilentojen lisäksi asemalla käy paljon tilauslentoja. Terminaalin laajennus on valmistunut vuonna 2005. Vuonna 2006 liikenneilmailun laskeutumisia kentällä oli 1 126, joista kotimaisia 797. Muita laskeutumisia (yleisilmailu, sotilasilmailu) oli 446. Rahtia kentälle tuli 27 tonnia.

Enontekiön lentoasemalla on tärkeä rooli Tunturi-Lappiin suuntautuvassa matkailussa. Tilauslentojen määrä Enontekiölle on kasvanut huimaa vauhtia. Len-

toaseman matkustajamäärä oli vuonna 2006 noin 17 000, josta kotimaan matkojen osuus oli vain noin 500 matkaa. Reittiliikennettä kentälle on maaliskuukaudessa. Vuonna 2006 liikenneilmailun laskeutumisia kentälle oli 59, joista kotimaisia 12. Muita laskeutumisia oli 4.

Lentoyhteydet Pohjois-Ruotsista

Pajalan lentokenttä on saanut nimekseen Pajala-Ylläs Airport. Lentoasema sijaitsee noin 30 kilometrin päässä Kolarin kuntakeskuksesta. Pajalan lentokentältä on noin tunnin ajomatka Ylläkselle. Pajalan lentoaseman kautta tehtiin vuonna 2005 noin 3 000 matkaa. Pajalasta lennetään arkisin kaksi edestakaista vuoroa Luulajaan. Luulajasta on jatkoyhteydet Tukholmaan.

Lentokentän kiitoradan laajennustyö valmistui marraskuussa 2007. Laajennus mahdollistaa liikennöinnin suurilla, jopa 180-paikkaisilla matkustajakoneilla.

Pajalan ja Luulajan välinen reittilento on uhattuna. Ruotsin valtion ostoliikenteestä vastaava virasto haluaa lopettaa vähäliikenteisen reitin rahoituksen. Nykyinen ostosopimus on voimassa kesään 2008.

3.6.2 Lentopaikat

Alueella on kaksi lentopaikkaa eli pienlentokenttää tai korpikenttää. Kolarin kunnan ylläpitämä Aavahelukan lentopaikka sijaitsee Kolarin ja Muonion kuntien rajalla noin kuuden kilometrin päässä Äkäslompolon kylästä ja Ylläkseltä. Aavahelukassa on hyväkuntoinen asfaltoitu 900 metrin kiitotie. Kenttää käyttää Aavahelukan Ilmailukerho. Kittilän Ilmailukerho ylläpitää lentopaikkaa Kittilän Pokan kylässä. Kenttä on hyväkuntoinen, mutta sen käyttö on vähäistä. 800 metrin kiitotie on öljysorapintainen.

Muita lentopaikkoja suunnittelualueen läheisyydessä ovat Jäkäläpään ja Martiniiskonpalon lentopaikat Inarin kunnassa sekä Vuotson lentopaikka Sodankylässä. Nämä lentopaikat on poistettu virallisesta käytöstä, mutta Jäkäläpään ja Martiniiskonpalon kenttien käyttöön on edelleen maanomistajan lupa ja Kulkankaivajaliitto on päättänyt huolehtia näistä kentistä jatkossa.

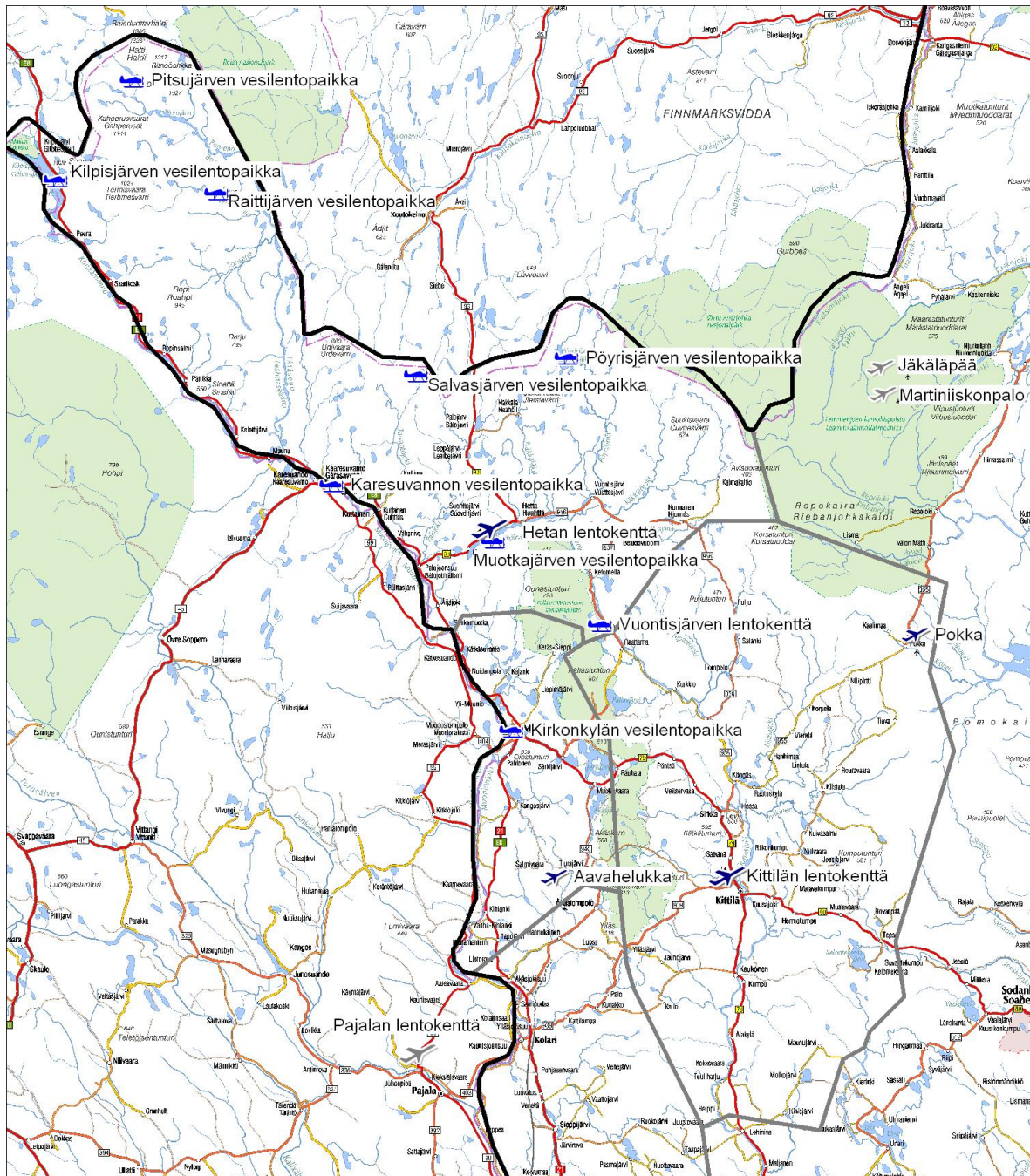
3.6.3 Muita lentoliikenteen alueita:

Enontekiö:

- Kilpisjärven vesilentopaikka
- Raittijärven vesilentopaikka
- Muotkajärven vesilentopaikka
- Vuontisjärven lentokenttä
- Pitsusjärven vesilentopaikka
- Karesuvannon vesilentopaikka
- Pöyrisjärven vesilentopaikka
- Salvasjärven vesilentopaikka

Muonio:

- Kirkonkylän vesilentopaikka



Kuva 4. Tunturi-Lapin lentoasemat ja viralliset lentopaikat sekä muita seutukaavaan merkittäviä lentoliikenteen alueita.

3.7 Moottorikelkkareitit

Liikenneselvityksen laitimisen yhteydessä on käyty läpi alueen moottorikelkkareitit. Merkittäviksi todetut moottorikelkkareitit esitetään kaavakartassa.

KUNTA	REITIN PITUUS (km)	URAN PITUUS (km)	YHTEENSÄ (km)
Enontekiö	0	665	665
Kittilä	831	0	831
Kolari	347	60	407
Muonio	3	367	370

ENONTEKIÖ

Kunnan moottorikelkkailuasioita hoitaa Tunturi-Lapin Kehitys Oy. Enontekiön reiteille ei ole toistaiseksi haettu toimitusta, mutta tavoitteena on, että kunnan kaikki reitit virallistetaan lukuun ottamatta Kilpisjärven erämaayhteyksiä.

KITTILÄ

Kunnan moottorikelkkailuasioita hoitaa Tunturi-Lapin Kehitys Oy. Kunnan kaikki kelkkailureitit ovat virallisia reittejä.

KOLARI

Kunnan moottorikelkkailuasioita hoitaa Tunturi-Lapin Kehitys Oy. Osa kartalle merkityistä reiteistä on vielä uria, mutta näistä suurimmassa osassa reittitoimitukset on pidetty ja reitit ovat virallistuneet vuoden 2006 aikana. Kartalle merkityistä urista ainoastaan Kurtakon ja Myllymaan välisestä urasta ei tule virallista kelkkailureittiä. Ylläsjärven pohjoispuolella sijaitseva ura ei ole virallinen reitti, mutta se on kuitenkin kaavaan merkitty ura, josta on maanomistajien kanssa sopimukset. Saariputaan kohdalla olevasta urasta on rakentamatta n. 1 km:n osuus (ei ole vielä saatu neuvoteltua sopimusta maanomistajan kanssa).

MUONIO

Kunnan moottorikelkkailuasioita hoitaa Tunturi-Lapin Kehitys Oy. Kunnan reiteistä on vuoden 2006 alussa virallisia ainoastaan Muonion taajaman itäpuolella sijaitseva Isolompolo – paikallistien 19885 välinen reitti sekä tähän reittiin liittyvä reitti valtatieltä 21. Tavoitteena on, että myös muut kunnan reitit virallistetaan.

SUUNNITTELUN AIKAINEN VUOROPUHELU

Ratkaisuja kaavoissa esitettäviin liikenneasioihin on haettu laajan ja tiiviin vuoropuhelun kautta. Vuoropuheluun sisältyy sidosryhmien haastattelut ja maakuntakaavaluonnoksen lausuntokierros.

Liikennejärjestelmän nykytilan analysointiin ja kehittämisesitysten tekemiseen on liittynyt laaja vuoropuhelu. Vuoropuheluun on sisältynyt ohjausryhmä- ja työryhmätyöskentelyn lisäksi sidosryhmien kuulemistilaisuuksia ja lukuisia puhelinhaastatteluja, joissa on haettu ratkaisuja sekä Tunturi-Lapin maakuntakaavan liikenneselvitykseen että Pohjoiskalotin kansainvälisen poikittaisyhteyden kehittämiseen. Lisäksi on pyritty löytämään elinkeinoelämän näkemyksiä yhteyksien kehittämistarpeisiin. Haastattelujen tavoitteena on ollut syventää ja päivittää aiemmin laadittua materiaalia, lisätä alueellista tietoa sekä synnyttää aineistoa vaikutusten kuvausta varten. Haastattelujen perusteella voidaan myös nostaa alustavien arviointikriteerien joukkoon uusia kriteerejä tai tämentää jo olemassa olevia.

Haastattelujen kohderyhmänä ovat olleet suunnittelualueen kunnat sekä alueen elinkeinoelämän edustajat. Elinkeinoista haastateltavina ovat olleet matkailu, metsätalous, kauppa, kaivosteollisuus, henkilö- ja tavarakuljetukset sekä porotalous. Lisäksi on haastateltu Suomen, Ruotsin ja Norjan viranomaistahoja.

2006	syyskuu		OR 13.9	Neuvottelut kuntien ja saamelaiskäräjien kanssa
	lokakuu	Tarjouspyyntö liikenneselvityksestä		
	marraskuu			
	joulukuu	Selvitys aloitettu	TR 12.12.	
2007	tammikuu	Liikennejärjestelmän nykytila	OR 27.2	Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu
	helmikuu	Alustavat liikenneverkon kehittämisesitykset	TR 2.2.	
	maaliskuu	Selvitystä täydennetty työ- ja ohjausryhmissä esille tulleilla tarpeilla, Pohjoiskalotin kansainvälisen poikittaisyhteyden tarveselvityksen alustavilla tuloksilla sekä sidosryhmä- ja viranomaiskeskusteluissa esille tulleilla asioilla		Keskustelut kuntien edustajien, sidosryhmien ja viranomaistahojen kanssa yhteystarpeista, uusien yhteyksien linjauksista ja yhteyksien vaikutuksista
	huhtikuu			
	toukokuu			
	kesäkuu		OR 14.6	
	heinäkuu			
	elokuu			
	syyskuu	Liikenneselvitysluonnoksen laatiminen		Liikenneyrittäjien kuulemistilaisuus
	lokakuu			
	marraskuu	Liikenneverkon kehittämisesitykset	TR 2.11.	
	2008	joulukuu	Liikenneselvityksen luonnos työryhmälle	
tammikuu			TR 7.1.	
helmikuu		Luonnosta täydennetty työryhmän kommentilla		Maakuntakaavan luonnos nähtäville ja lausunnoille
maaliskuu				

4 Yhteenveto haastatteluista liikennemuodoittain

4.1 Maantieliikenne

Haastattelujen perusteella ensisijaiseksi kehittämistarpeeksi maantieliikenteessä koetaan olemassa olevien yhteyksien kehittäminen. Pääteistä tulisi kehittää valtatie 21, ensimmäisessä vaiheessa väli Palojokisuu - Kilpisjärvi. Yhteyttä tulisi kehittää myös välillä Pello - Palojoensuu. Haastattelujen perusteella tiellä on merkitystä elinkeinoille sekä raskaan liikenteen että matkailun kannalta. Lisäksi kannanottojen mukaan pääteistä tulisi kehittää kantatietä 93 välillä Palojoki - Hetta - Kautokeino. Yhteyttä pidetään tärkeänä mm. kansainvälisen matkailun ja kaupan kannalta. Myös kantatie 80:n korjaus välillä Kolari-Kurtakko-Ylläs tulisi saattaa loppuun. Suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa on noussut esiin tarve kehittää alempiasteista tieverkkoa. Etenkin seututie 955 (Kittilä - Inari) on todettu merkittäväksi sekä seudullisen että pitkämatkaisen liikenteen kannalta. Nykyisin raskas liikenne pyrkii välttelemään kyseisen tien käyttöä sen huonon kunnon vuoksi. Eryyisenä ongelmana alempiasteisella tieverkolla on haastattelujen mukaan päällystämättömien teiden suuri määrä Tunturi-Lapin alueella. Muita suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa esille tulleita kehitettäviä tieyhteyksiä ovat Äkäslompolo-Kolari, Lohiniva-Maunujärvi, Helpin tie, Lohiniva-Pahtajoki.

Haastattelujen perusteella yhteydet avattavalle Suurikuusikon kultakaivokselle tulisi parantaa olemassa olevien yhteyksien osalta sekä rakentaa puuttuvien yhteyksien osalta. Yhteydet tulevat olemaan tärkeitä työvoiman liikkumisen kannalta. Kaikista Tunturi-Lapin kunnista tulisi olla hyvät tieyhteydet kaivokselle.

Matkailukeskusten opastuksen kehittämistä on esitetty useissa kannanotoissa. Esimerkiksi Levi pitäisi näkyä opasteissa jo huomattavasti aiemmin Sirkan sijaan.

Uusien tieyhteyksien tarve Tunturi-Lapin alueella nähdään verrattain vähäiseksi. Inarin ja Enontekiön välille tulisi kannanottojen mukaan kuitenkin rakentaa nykyistä nopeampi ja lyhyempi yhteys. Yhteys olisi tärkeä etenkin työvoiman liikkumisen ja saamelaisalueen sisäisen yhteyksien kannalta. Yhteydellä voisi olla merkitystä myös matkailulle, porotaloudelle sekä jonkin verran raskaalle liikenteelle. Yhteys helpottaisi myös alueen viranomaisvalvontaa. Uusi yhteys tulisi kannanottojen mukaan rakentaa siten, että Inarin ja Enontekiön välinen tieyhteys lyhenee mahdollisimman paljon. Lähinnä tällöin tulisi kysymykseen tieyhteyden rakentaminen välille Nunnanen - Lisma. Sallivaaran paliskunta vastustaa tätä tieyhteyttä, koska se kulkisi paliskunnan laidunalueiden läpi. Vaihtoehtona uudelle yhteydelle on kannanotoissa tuotu esiin Pokka-Pulju -välin metsäautotien ottaminen talvikäyttöön. Yhteys Pulju-Pokka kulkisi kuitenkin Lemmenjoen kansallispuiston läpi ja tien rakentamiselle tarvittaisiin tällöin valtioneuvoston hyväksyntä.

Muista Tunturi-Lapin uusista tieyhteystarpeista esille on tullut Kurtakko - Venjärvi. Myös tien rakentaminen välille Karesuvanto - Kautokeino on ollut aikaisemmin esillä, mutta yhteyden rakentamista ei pidetä tällä hetkellä ajankohtaisena.

4.2 Kevyt liikenne

Haastattelujen yhteydessä ei ole esitetty kevyen liikenteen kehittämistä koskevia kannanottoja.

4.3 Joukkoliikenne

Suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa on tullut esiin tarve kehittää Tunturi-Lapin joukkoliikennettä kokonaisuutena ottaen huomioon kaikki joukkoliikenteen muodot. Eri liikennemuotojen (lentoliikenne, junaliikenne, linja-autoliikenne) aikataulut tulisi sovittaa yhteen. Tärkeimmäksi joukkoliikenteen kehittämiskohteeksi koetaan liityntäyhteyksien järjestäminen Kolarin ja Rovaniemen rautatieasemilta sekä Kittilän ja Rovaniemen lentoasemilta Ylläksen ja Levin matkailukeskuksiin. Tarpeen mukaan liityntäyhteyksiä pienempiin matkailukohteisiin (mm. Pallas, Kilpisjärvi) voitaisiin järjestää myös kutsutaksipalveluna. Nykyisin puutteita on kannanottojen mukaan etenkin Ylläksen sekä Olos- ja Pallastunturien liityntäyhteyksissä. Kotimaisten yhteyksien ohella tulisi jatkossa järjestää joukkoliikenteellä yhteys myös Pajalan lentoasemalta Ylläkselle rajan ylittävän matkailuyhteistyön kehittymisen myötä. Ongelmaksi koetaan myös se, Rovaniemen lentoasemalta ei pääse suoraan Kittilään ja Leville, vaan liityntäyhteydet lähtevät Rovaniemen keskustasta. Yhteyksien lisäksi tulisi kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria juna- ja lentoliikenteen terminaalien yhteydessä.

4.4 Raideliikenne

Raideliikenteen kehittämisen lähtökohtana tulisi kannanottojen perusteella olla alueen elinkeinojen liikenne- ja kuljetustarpeet. Olemassa olevat radat tulisi säilyttää ja tarpeen mukaan kunnostaa palvelemaan etenkin kaivosteollisuuden tarpeita. Avattaville kaivoksille tulisi tarpeen mukaan rakentaa myös uusia raideyhteyksiä. Kolarin rata tulisi sähköistää. Haastatteluissa on myös esitetty, että rata Tromssaan valtatie 21 käytävää seuraten pitäisi osoittaa maakuntakaavassa. Avomerisatama ratayhteyden päässä olisi merkittävä Tunturi-Lapille ja koko maalle. Yhteys avaisi maailmanlaajuisia kauppareittejä, mm. koillisväylä Jäämeren kautta Kaukoitään sekä mahdollistaisi Käsivarren alueen malmiesiintymien hyödyntämisen. Käsivarren ratayhteydellä olisi merkitystä myös matkailulle. Radan rakentamiskustannuksiin verrattuna yhteiskuntataloudelliset hyödyt jäisivät kuitenkin olemattomiksi.

4.5 Lentoliikenne

Lentoliikenteen kehittämisessä tärkeintä on turvata riittävät, ympärivuotiset reittilentoliikenteen yhteydet Tunturi-Lapin alueelle. Kotimaan reittiliikenteen lisäksi tulisi kehittää myös suoria, kansainvälisiä reittiliikenteen yhteyksiä esimerkiksi Murmansiin. Nykyinen lentoasemaverkko on kattava, mutta suunnitelmuna aikaisessa vuoropuhelussa on esitetty, että Käsivarren matkailun kehittymisen kannalta olisi perusteltua osoittaa maakuntakaavassa varaus myös Kilpisjärven lentoasemalle. Lentoasemien kehittämistarpeista tarkasteltaessa tulisi kiinnittää erityishuomiota lentokoneiden seisontapaikkojen riittävyyteen charterlentojen määrän kasvaessa. Hetan terminaalia tulisi laajentaa. Lentotaksit toimivat nykyisin yleensä vesilentopaikoilta kesäisin. Talvisin liikutaan yhä enemmän kelkoilla, joten lentotaksien tarve on vähentynyt. Tarvetta uusille vesilentosatamille ei ole ilmennyt.

5 Maakuntakaavan valmisteluvaiheen neuvottelut

Maakuntakaavan valmistelun aikana on järjestetty viranomaisneuvotteluja, neuvottelutilaisuuksia kuntien ja saamelaiskäräjien kanssa sekä maakuntakaavan ohjausryhmän neuvotteluja. Neuvotteluissa on käsitelty eri tahojen asettamia tavoitteita ja kehittämistarpeita, jotka tulisi ottaa huomioon maakuntakaavan valmistelussa. Seuraavassa on esitetty liikennemuodoittain neuvotteluissa esiin tulleita liikenteen kehittämistarpeita.

5.1 Tieyhteydet

Inarin ja Enontekiön välille tulisi kannanottojen mukaan rakentaa nykyistä lyhyempi yhteys, joka olisi tärkeä mm. Saamelaisalueen sisäisten liikkumistarpeiden vuoksi. Lyhin yhteys voitaisiin rakentaa välille Nunnanen - Lisma ja samaan käytävään on esitetty rakennettavaksi myös moottorikelkkareitti.

Valtatietä 5 on esitetty jatkettavaksi Sodankylästä Kittilään ja vt 21:lle.

Valtatielle 21 pitäisi on esitetty toteutettavaksi tien merkittävä parantaminen. Tietä tulisi kehittää matkailutienä (Revontulentie).

Ruotsin Kaaresuvantoon päättyvän Eurooppa 45 -tien viitoitus on esitetty jatkettavaksi Suomen läpi Kaaresuvannosta Hetan kautta Norjan Kautokeinoon ja edelleen Altaan.

Kannanottojen mukaan työmatkayhteydet kaivosille on hoidettava kuntoon. Avainkysymyksiä kaivos- ja muussa suurteollisuudessa on kuljetusten sujuvuus ja kustannukset.

Välille Venejärvi - Kurtakko on esitetty rakennettavaksi tieyhteys.

5.2 Kevyt liikenne, reitit

Kannanottojen mukaan kevyen liikenteen yhteys Lappeen kohdalta Ruotsiin tulisi huomioida maakuntakaavassa. Myös rajan ylittävät reitit Norjaan tulisi saada kaavassa sovittua. Reittien osalta tulisi huomioida yhteydet myös seutukunnan ulkopuolelle. Kulkeminen (moottorikelkkailu, patikointi) välillä Ylläs-Levi tulee kasvamaan.

5.3 Linja-autoliikenne

Kannanottojen mukaan Tunturi-Lapin alueelle tulisi kehittää alueellisesti kattava ja tehokas joukkoliikenteen verkko. Kaukoliikenteen sujuvuus on tärkeää. Ylläksellä maisematietä käytetään talvella joukkoliikenteessä. Työmatkaliikenne hoituu nykyään pääosin omilla autoilla. Liityntäyhteyksiä rautatie- ja lentoasemilta tulisi kehittää.

Suurikuusikon kaivokselle tulisi kannanottojen mukaan järjestää työmatkaliikennettä palvelevat joukkoliikenteen yhteydet.

5.4 Radat, junaliikenne

Jäämeren radan vaihtoehdot tulisi tutkia. Jäämeren radan lisäämistä maakuntakaavaan on esitetty. Myös rata Ylläkselle on esitetty osoitettavaksi maakuntakaavassa.

Kaivostoiminnan ja matkailukeskusten tarvitsemat rautatieyhteydet tulisi kannanottojen mukaan selvittää. Harkittavaksi on esitetty myös radan rakentamista Ruotsin Kaunisvaaraan. Matkailijoiden määrä kasvaa, joten Tunturi-Lapin alueen saavutettavuus on tärkeää. Kannanottojen mukaan pelkällä lentoliikenteellä ei tavoitteita saavuteta, vaan myös rautatieyhteyksien tulee olla kunnossa.

5.5 Lentoliikenne

Hyvät liikenneyhteydet lentoasemille nähdään tärkeiksi. Myös reitit tulisi ohjata lentoasemien kautta. Pienlentokentät tulisi huomioida kaavassa. On esitetty, että lentosataman tai sesonkiaikaisen lentokentän totuttaminen Kilpisjärvelle tulisi tutkia maakuntakaavan laatimisen yhteydessä.

5.6 Liikenneverkkoja koskevat kannanotot kaavoituksessa

- Meän Väylä-hankkeen kautta haettiin riittäviä perustietoja jokivarren yleiskaavan pohjalle, mutta tietoja joudutaan vielä täydentämään. Meän Väylän asiakirjat eivät ole käyneet kunnan luottamuselimissä hyväksyttävänä, tarkoitus viedä hallitukseen. Jokivarren osalta kantatilaselvitys voi-

taisiin tehdä tämän vuoden puolella sekä mitoituksesta päättää. Asemakaavoja on tekeillä Ylläsjärvellä ja Äkäslompolossa.

- MeänVäylä-hankkeen asiakirjat on saatu konsultilta, mutta niitä ei ole käsitelty vielä hallituksessa. Hankkeen kautta olisi pitänyt saada riittävät tiedot yleiskaavan laatimiseksi, mutta tiedot eivät riitä. Kolarilla on valtuus pyytää tarjous jokivarren kaavoituksesta. Tarkoitus on, että sama konsultti tekee kaavan Kolarin ja Muonion kunnan alueelle. Muoniojoen rantoja on jo aikaisemmin ranta-asemakaavoitettu.
- Veturia tehty monta vuotta ja aikataulusta ollaan huomattavasti jäljessä. Pieni joukko vastustaa kaavan autotestausalueita. Kaava pitää viedä 3. kerran nähtäville. Veturi on tehtävä mielellään loppuun ennen jokivarren kaavoitusta. *Muonion kunnanvaltuusto on hyväksynyt Veturiin liittyvät osayleiskaavat 12.3.2007.*



Kuva 5. Suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa esillä olleita liikenneverkon kehittämistarpeita. Lisäksi kartassa on esitetty suunnittelualueen ja lähialueiden lentoasemat, lentopaikat ja seutukaavaan merkityt vesilentopaikat.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMA

6 Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet

Liikennejärjestelmän tavoitteilla määritellään, millaiset liikenneolot halutaan ja mihin suuntaan liikennejärjestelmän tulisi kehittyä pitkällä aikavälillä. Hyvät liikenneyhteydet ja liikenteen toimivuus ovat perusedellytyksiä kuntien ja alueiden kehitykselle ja toimivuudelle, toimintojen sijoittamiselle sekä yhdyskuntarakenteen hallinnalle ja palvelujen järjestämiselle. Liikennejärjestelmän tavoitteiden asettelussa on otettu huomioon valtakunnantason liikennepolitiikan, maankäytön suunnittelun ja alueiden kehittämisen tavoitteet.

6.1 Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita

Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävä hyödyntämistä.

Elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja eheyttämällä taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.

Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittelevät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen.

Alueidenkäytöllä edistetään Saaristomeren, maankohoamisrannikon, Lapin tunturialueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä aluekokonaisuuksina. Samalla varmistetaan että, asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiirteet tunnistetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samalla tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten kylä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä. Saamelaiden kotiseu-

tualueella turvataan alueidenkäytössä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kehittämisedellytykset ja sovitetaan ne yhteen luonnon kestokyvyn kanssa. Muuallakin poronhoitoalueella turvataan poronhoidon alueidenkäyttölliset edellytykset

6.2 LVM:n Liikenne 2030 -strategian tavoitteita

Liikenne 2030 on ehdotus Suomen uusiksi liikennepoliittisiksi linjauksiksi. Liikennepoliitiikan suuntaa ohjaa ilmastonmuutoksen tuoma haaste. Liikenteen visio vuonna 2030 muodostuu seuraavista teemoista:

- Sujuvat matkat ovat osa ihmisten hyvää arkea
- Toimiva logistiikka on keskeinen osa elinkeinoelämän kilpailukykyä
- Liikennejärjestelmä tukee alueiden omia vahvuuksia
- Turvallisuus on matkojen ja kuljetusten tärkein laatutekijä
- Laadukas ympäristö myös tuleville sukupolville
- Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa tasa-arvoisuutta
- Tavoitteena taloudelliset ratkaisut ja pitkäjänteinen kehittäminen
- Liikennesektori toimii tehokkaasti, verkottuneesti ja innovatiivisesti

Tavoitteeseen pääseminen edellyttää seuraaviin haasteisiin vastaamista

Tavoite	Haaste
Ilmastonmuutoksen torjuminen	Kääntää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen määrä laskuun
Elinkeinoelämän kilpailukyky	Pidetään yllä globaalin verkottumisen edellytyksiä: keskusten välisiä yhteyksiä, ulkomaanyhteyksiä sekä suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta. Haasteena on myös varmistaa logististen prosessien toimivuus
Kasvat, ruuhkautuvat kaupunkiseudut	Henkilöautoriippuvuuden vähentäminen sekä yhdyskuntarakenteen hajautumisen pysäyttäminen
Muuttuva, hiljenevä maaseutu	Maaseudun, pienten keskusten ja saariston liikennepalvelujen järjestäminen sekä vähäliikenteisten teiden ja ratojen ylläpito taloudellisesti kestäväällä tavalla
Lähiympäristön laatu	Liikenteen pienhiukkaspäästöjen aiheuttamien terveyshaittojen ja liikenteen meluhaittojen vähentäminen, kaupunkien viihtyisyyden turvaaminen sekä pohjavesiin ja Itämereen kohdistuvien ympäristöuhkien vähentäminen
Liikenteen turvallisuus	Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen, erityisesti pääteiden kohtaamisonnettomuuksien sekä taajamien kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentäminen sekä ihmisten asenteiden ja toimintamallien muuttaminen turvallisuushakuisemmiksi
Uusi, älykäs teknologia	Erilaisten matkojen ja kuljetusten palvelutasoa pa-

	rantavien, laadukkaiden, ymmärrettävien, helppokäyttöisten ja kohtuuhintaisten palvelujen tuottaminen
Liikennesektorin tehokkuus	Toimenpiteiden oikea mitoitus ja laajan keinovalikoiman hyödyntäminen liikennejärjestelmän päivittäisen toimivuuden varmistamiseksi sekä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden parantaminen
Arvot ja asenteet	Erileistuvien elämäntapojen ja valintojen merkityksen ymmärtäminen liikkumisen valintojen kannalta
Lähialueiden kehitys	Varautuminen Venäjän nopean taloudellisen kasvun aiheuttamiin tavarankuljetustenmuutoksiin
Energian hinta	Varautuminen öljyn hinnan nopeisiin muutoksiin

6.3 Tunturi-Lapin liikennejärjestelmän tavoitteet

Tunturi-lapin liikennejärjestelmälle asettavat tavoitteet on johdettu valtakunnallisista ja maakunnallisista tavoitteista sekä eri sidosryhmien liikennejärjestelmän kehittämiselle asettamista tavoitteita.

Tie- ja katuverkko

Tie- ja katuverkon kehittämisen tavoitteena on mahdollistaa sujuvat ja turvalliset yhteydet kuntakeskusten, matkailukeskusten ja työpaikka-alueiden välillä sekä mahdollistaa toimivat elinkeinoelämän kuljetukset ja kansalliset sekä kansainväliset pitkämatkaisen tieliikenteen yhteydet. Myös vähäliiketeisten teiden ylläpito turvataan.

Kevyt liikenne, reitit

Tavoitteena on mahdollistaa kevyen liikenteen käyttö sujuvasti ja turvallisesti ympäri vuoden taajamissa, matkailukeskuksissa ja asemakaavoitetuilla alueilla. Väylien ja reittien seudullinen jatkuvuus ja kehittäminen sekä liittyminen matkailukeskuksiin, suojelualueisiin ja kulttuuriympäristöihin turvataan. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni matka pystytään tekemään kevyellä liikenteellä lyhyempää reittiä kuin autolla. Kevyen liikenteen väylät pidetään ympärivuotisesti pyöräiltävässä kunnossa. Väylien päällyste mahdollistaa monipuolisen liikuntakäytön sulana aikana (rullaluistelu, rullahiihto).

Joukkoliikenne

Tieverkon täydennyksillä ja kehittämisellä lisätään mahdollisuuksia kehittää Tunturi-Lapin joukkoliikennepalveluja. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä kehitetään matkailukeskuksissa sekä lento- ja raideliikenteen terminaaleissa. Joukkoliikennepalveluja kehitetään siten, että vuorot palvelevat mahdollisimman monia käyttäjäryhmiä. Mahdollistetaan kuntakeskusten ja matkailukeskusten välinen työmatkaliikenne sekä työmatkayhteydet avattaviin kaivoksiin joukkoliikenteellä. Kuntakeskusten välistä joukkoliikennettä kehitetään.

Raideliikenne

Raideliikenne on ekologisesti kestävä liikkumis- ja kuljetusmuoto. Tavoitteena on, että raideliikennettä kehittämällä pystytään mahdollistamaan sujuvat, turvalliset ja taloudelliset elinkeinoelämän kuljetukset. Raideliikennettä kehitetään palvelemaan alueen asukkaiden, matkailijoiden ja elinkeinoelämän liikumistarpeita turvallisella ja ekologisesti kestäväällä tavalla. Kolarin rata parannetaan siten, että se mahdollistaa häiriöttömät tavarakuljetukset ja henkilöliikenteen myös raideliikenteen kasvaessa voimakkaasti. Raideliikennettä kehitetään osana matkaketjuja turvaamalla sujuvat liityntäyhteydet. Vähäliikenteisten ratojen ylläpito järjestetään taloudellisesti kestäväällä tavalla.

Lentoliikenne

Lentoliikenteen kehittämisen tavoitteena on turvata hyvät kansallisen ja kansainvälinen saavutettavuuden edellytykset henkilöliikenteessä. Lentoliikenteen infrastruktuuria kehitetään Hetan ja Kittilän lentoasemilla siten, että se mahdollistaa matkailuelinkeinon voimakkaan kasvun. Varmistetaan liityntäyhteydet joukkoliikenteellä keskustaajamista ja matkailukeskuksista lentoasemille.

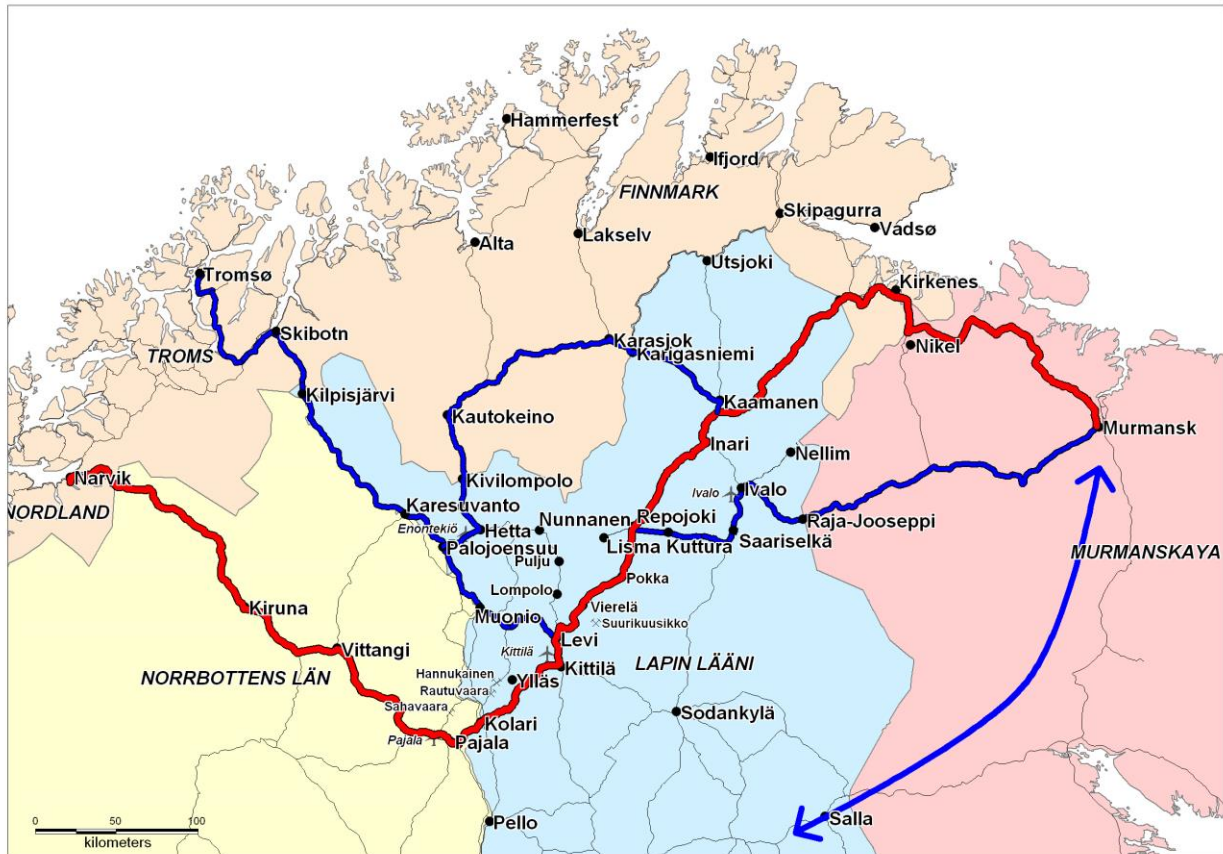
Matkailukeskusten liikenne

Matkailukeskusten saavutettavuutta parannetaan kehittämällä liikenneverkkoa sekä joukkoliikennettä ja lento- ja junaliikenteen liityntäyhteyksiä. Myös matkailukeskusten välisiä liikenneyhteyksiä kehitetään. Matkailukeskusten aluerakennetta kehitetään siten, että se mahdollistaa yhä useamman matkan tekemisen joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Tavoitteena on, että kevyen liikenteen yhteydet voidaan totuttaa lyhyempää reittiä kuin autoliikenteen yhteydet. Matkailukeskusten huollon ja pelastustoiminnan sujuvuus otetaan huomioon matkailukeskusten maankäytön suunnittelussa.

7 Tieverkon kehittäminen

7.1 Ylä-Lapin kansainvälisen itä-länsisuuntaisen tieyhteyden tarveselvityksessä tutkitut liikenneverkot

Tarveselvityksessä on tehty vaikutustenarviointi neljästä liikenneverkon kehittämisvaihtoehdosta. Vaihtoehdoista yksi sisältää pelkästään jo olemassa olevien tieyhteyksien kehittämisen ja kolmeen muuhun vaihtoehtoon sisältyy myös uusia tieyhteyksiä. Selvityksessä on päädytty esittämään Pohjoiskalotin poikittaiseksi pääväyläksi Narvik – Kiiruna – Pajala – Kolari – Kittilä – Inari – Kirkenes – Murmansk-yhteyttä.



Perusteluja valinnalle:

- Paikalliselle liikkumiselle tärkeä yhteys Suomessa ja Ruotsissa
- Yhdistää Ruotsin Kiirunan Norjan Narvikiin (tärkeä kuljetusreitti)
- Korostaa rajanaapureiden (Suomi - Ruotsi) aktiivista yhteistyötä ja kanssakäymistä Pajalan ja Kolarin alueella (mm. Pajala-Ylläs Airport)
- Parantaa potentiaalisten kaivoshankkeiden (mm. Sahavaara, Rautuvaara, Hannukainen, Suurikuusikko) kuljetusmahdollisuuksia
- Yhdistää tärkeät matkailukeskukset (mm. Levi ja Ylläs), helpottaa niiden välistä yhteistyötä ja parantaa yhteyksiä lentokenttien (Pajala, Kittilä) välillä
- Parantaa yhteyksiä Suomesta ja Ruotsista Kirkenesin alueelle, joka todennäköisesti tulee kehittymään voimakkaasti Murmanskin kehityksen rinnalla.
- Murmanskin alueen kehittyessä kanssakäyminen Finnmarkin itäosien kanssa todennäköisesti kasvaa ja käytävä tukee tätä kehitystä
- Myös täydentävät yhteydet ovat tärkeitä ja niitäkin kehitetään jatkossa mm.
 - Tromsø - Kilpisjärvi - Palojoensuu - Levi
 - Palojoensuu - Kivilompola - Karigasniemi - Kaamanen
 - Saariselkä - Ivalo - Raja-Jooseppi - Murmansk
 - Uusi mahdollinen yhteys Repojoki - Kuttura

- Väylältä on yhteydet alueen tärkeimmille etelä-pohjoissuuntaisille valta-
teille
- Jos Sallan käytävä toteutuu, siitä tulee pääväylä Suomesta Murmanskin
alueelle ja Raja-Joosepin yhteyden merkitys Murmanskiin ehkä vähenee
– Kirkenesin yhteys Murmanskiin on pääväylä Norjasta

7.2 Tieverkon kehittämistarpeet

7.2.1 Valtatie 21 Tornio- Kilpisjärvi

Valtatielle 21 toteutetaan merkittävä parantaminen välillä Palojensuu-Kilpisjärvi. Hanke sisältää tien leventämisen ja rakenteen parantamisen. Lapin tiepiiri on laatinut selvityksen tieyhteyden parantamisesta. Tietä esitetään kehitettäväksi matkailutienä (Revontulentie).

Poikkeama tavoitetasosta

Tiejakso on sekä vaaka- että pystygeometrialtaan puutteellinen. Linkillä on useita tiukkoja pienisäteisiä kaarteita. Alle 350 metrin kaarresäteitä esiintyy 11 kohdassa yhteensä 5,6 kilometrin matkalla ja puutteellisia pystygeometria-
jaksoja on yhteensä 46,5 kilometriä. Tiejakson poikkileikkausleveys vaihtelee 6,5 m – 8,0 metriin. Tiejakson tavoitteellinen leveys 8,0 m alittuu 153 km matkalla, joka on 99 % tiejakson pituudesta.

Pienipiirteisestä geometriasta johtuen tiellä on valtateiden kriteerien mukaan puutteelliset näkemäolosuhteet lähes koko tiejaksolla. Ohitusmahdollisuudet ovat tiejaksolla huonot, johtuen pienipiirteisestä geometriasta. Tieosuuksia joilla on yli 60 % 460 m näkemää, on tarkastelujaksolla ainoastaan 6,5 km (4,2 % linkkipituudesta). Tiejakson liittymätiheys on 3,7 liittymää/km.

Liikenneturvallisuuden kannalta tiejakson ongelmia ovat tien kapeus, huono kunto ja pienipiirteinen geometria. Pienipiirteisestä geometriasta johtuvat näkemäpuutteet yhdessä kapean poikkileikkauksen kanssa tekevät tiejaksosta yllätyksellisen, joka lisää erityisesti kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien riskiä erityisesti ohitustilanteissa. Myös tien huono kunto ja runsas lumen ki-
nostuminen kapealle ajoradalle talvisin lisäävät onnettomuusriskiä. Pienipiir-
teisyyys lisää erityisesti raskaan liikenteen ajokustannuksia.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2001-2005 23 liikenneonnettomuutta, joista 12 on johtanut henkilövahinkoon.

Liikennemäärät ja hankkeen kustannukset

Nykyinen liikennemäärä Paljoensuun - Kilpisjärven välillä on noin 300...450 autoa/vrk ja liikenteen ennustetaan kasvavan 13 % vuoteen 2020 mennessä ja 24 % vuoteen 2040 mennessä.

Hankkeen kustannusarvio on 41 M€. (MAKU 2000=100; 130). Hankkeen hyötykustannussuhde on pieni vähäisten liikennemäärien ja hankkeen luonteen vuoksi. Hankkeen hyödyt ovat suurelta osin muuta kuin aika- ajoneuvo- ja onnettomuuskustannuksia. Tien merkitystä korostaa korvaavien yhteyksien puuttuminen.

Tieyhteyden vaikutuksia

- Liikenneturvallisuuden parantuminen
- Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus (mm. Norjan kalateollisuuden kuljetukset)
- Matkailun merkitys kasvaa
- Vaikutuksia luontoon ja ympäristöön

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.2 Kantatie 80 Kolari-Sodankylä

Kantatie 80 parannetaan kantatietasoiseksi koko yhteysväliltä. Merkittävä parantaminen toteutetaan välillä Kurtakko - Ylläsjärvi. Kantatie 80 on tulevaisuudessa entistä merkittävämpi tulosuunta Ylläkselle, koska Ylläksen kasvu keskittyy Ylläsjärven puolelle.

Poikkeama tavoitetasosta

Merkittävästi parannettavan tiejakson pituus on noin 16 kilometriä. Tiejakso parannetaan samantasoiseksi kuin väli Kittilä-Ylläsjärvi. Tämä edellyttää tien oikaisua Kurtakon kylän kohdalla. Tiejakson poikkileikkausleveys vaihtelee 6,3 metristä 7,0 metriin kantatien tavoiteleveyden ollessa 8,0 metriä. Kurtakon kylän kohdalla nopeusrajoitus on 40/60 km/h ja Ylläsjärvellä 60 km/h. Kylien välillä nopeusrajoitus on 80 km/h.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2002 - 2005 kuusi liikenneonnettomuutta, joista kaksi on johtanut henkilövahinkoon.

Tieyhteyden vaikutuksia

Tieyhteys on merkittävä matkailun (Ylläs) ja pelastustoimen liikkumistarpeille sekä elinkeinoelämän kuljetuksille.

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.3 Kantatie 93 Palojoensuu-Norjan raja

Yhteyttä Hetta - Kivilompolo kehitetään. Tietä varaudutaan kehittämään osana kehittämiskäytävä, jossa kulkee myös kaasuputki ja sähkölinja. Tehdään aloite tien viitoittamisesta E45-tienä.

Tieyhteyden vaikutuksia

Tieyhteys on merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille sekä Hetan ja koko Tunuri-Lapin alueen matkailulle.

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.4 Seututie 955 Köngäs-Inari

Seututielle 955 toteutetaan merkittävä parantaminen. Ti e parannetaan kanta-tietasoiseksi. Yhteysväli sisältyy esitettyyn Pohjoiskalotin poikittaiseen pääväylään.

Poikkeama tavoitetasosta

Tien pituus on 165,5 km. Tien poikkileikkausleveys vaihtelee 3,5 metristä 7,0 metriin kantatien tavoiteleveyden ollessa 8,0 metriä. Nopeusrajoitus on 60 km/h 7,3 km matkalla. Tiejaksolla on sorapäällyste 56 km matkalla.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2001 - 2005 12 liikenneonnettomuutta, joista kolme on johtanut henkilövahinkoon.

Tieyhteyden vaikutuksia

- Pohjois-Suomen kautta kulkevan kansainvälisen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen
- Puutavarakuljetusten toimintaedellytysten parantaminen
- Parantaa matkailukeskusten välisiä yhteyksiä
- Työmatkaliikenne (mm. kaivosteollisuus)

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset	
	Vaikutukset ympäristöön	
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen	
	Vaikutukset matkailuun	
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen	
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen	
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön	
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin	

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.5 Seututie 940 Kolari-Äkäsjärvi

Seututielle 940 totutetaan merkittävä parantaminen välillä Muotkavaara - Äkäslompola. Tie parannetaan vastaamaan koko pituudelta seututieluokalle asetettuja tavoitteita.

Poikkeama tavoitetasosta

Merkittävästi parannettavan tiejakson pituus on noin 32kilometriä. Tiejakson poikkileikkausleveys vaihtelee 4,9 metristä 5,9 metriin. Nopeusrajoitus on 80 km/h.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2002 - 2005 seitsemän liikenneonnettomuutta.

Tieyhteyden vaikutuksia

- Parantaa matkailukeskusten välisiä yhteyksiä
- Työmatkaliikenne (mm. kaivosteollisuus)

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset	
	Vaikutukset ympäristöön	
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen	
	Vaikutukset matkailuun	
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen	
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen	
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön	
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin	

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.6 Enontekiön ja Inarin välinen yhteys

Enontekiön ja Inarin välisen liikenneyhteyden kehittämisessä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoa:

- Nunnanen-Lisma
- Pokka-Pulju
- Lompolo-Vierelä

Seuraavassa taulukossa on esitetty vaihtoehtojen tunnuslukuja.

Yhteysväli	Tieyhteyden pituus	Lyhentää ajomatkaa	Liikennemääräarvio
Nunnanen – Lisma	40 km	110 km	KVL 100
Pulju - Pokka	45 km	55 km	KVL 70
Lompolo – Vierelä	21 km	35 km	KVL 60

Pohjois-Lapin kansainvälisen itälänsisuuntaisen päätieyhteyden tarveselvityksessä on todettu, että Inarin ja Enontekiön välisellä tieyhteydellä ei tule olemaan merkitystä kansainvälisessä liikenteessä.

Tieyhteyden vaikutuksia

- Yhteydellä on merkitystä paikalliselle liikkumiselle. Parantaa saamelaisalueen sisäisiä yhteyksiä. Yhteydellä ei ole merkitystä kansainvälisessä liikenteessä.
- Pelastustoimen kannalta merkittävä yhteys (erityisesti Nunnanen-Lisma)

Esitys

Maakuntakaavaan esitetään merkittäväksi ohjeellisena tielinjauksena vaihtoehdot Lompolo-Vierelä ja Nunnanen-Lisma.

Perustelut

Yhteys Lompolo -Vierelä voidaan toteuttaa pienenä toimenpiteenä pääosin parantamalla olemassa oleva metsäautotie. Suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa yhteys Nunnanen-Lisma on todettu liikennetarpeen kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi ja sen toteuttamista esitetään pitkän aikavälin tavoitteena. Yhteyden Nunnanen-Lisma toteuttamista tarkastellaan uudelleen tulevilla maakuntakaavan tarkistuskierröksillä. Pulju-Pokka -välin kehittämisestä voidaan luopua, koska siitä saadut lisähyödyt Lompolo-Vierelä -yhteyteen verrattuna eivät ole merkittäviä.

Natura- tarvearviointi

Mikäli toteutettavaksi valitaan Nunnanen - Lisma väli, on hankkeen osalta laadittava Natura-arviointi. Yhteysvälillä Pulju – Pokka tulisi todennäköisesti laadittavaksi Natura-arviointi. Lompolo – Vierelä yhteysvälillä ei arvioinnin perusteella ole tarvetta Natura-arvioinnin tekemiseen.

Yksityiskohtainen Natura- tarvearviointi on esitetty raportin liitteessä.

		Nunnanen-Lisma	Pulju-Pokka	Lompolo-Vierelä
YHTEISKUNTATA- LOUDELLISIA VAI- KUTUKSIA	Liikenteelliset vaikutukset			
	Vaikutukset ympäristöön			
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen			
	Vaikutukset matkailuun			
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen			
SOSIAALISIA VAI- KUTUKSIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen			
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön			
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin			

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.7 Venejärvi - Kurtakko

Yhteysvälille esitetään rakennettavaksi uusi tieyhteys, joka esitetään merkittäväksi maakuntakaavaan ohjeellisena tielinjauksena. Tie toteutetaan yksityistienä.

Liikennemäärät

Uuden tien pituus tulisi olemaan n. 5 km. Tielle arvioidaan tulevan liikennettä muutamia kymmeniä ajoneuvoja vuorokaudessa.

Tieyhteyden vaikutuksia

- Työmatkaliikenteen toimintaedellytyksien parantuminen
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksien parantuminen
- Parantaa matkailualueiden saavutettavuutta (myös kesämatkailu)
- Tukee kylien elinvoimaisuutta
- Saattaa aiheuttaa haittaa porotaloudelle
- Välillä Kurtakko -Teuravuoma tulisi suorittaa Natura-arvioinnin tarveharkinta

YHTEISKUN- TALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.8 Kuttura-Repojoki

Yhteysvälille esitetään rakennettavaksi uusi tieyhteys. Tie sijaitsee kokonaan Pohjois-Lapin alueella, mutta sillä on merkittävä vaikutus myös Tunturi-Lapin liikenteelle. Ohjeellinen tielinjaus on vahvistettu Pohjois-Lapin maakuntakaavassa.

Tieyhteyden vaikutuksia

Uusi yhteys lyhentää merkittävästi Tunturi-Lapin matkailukeskusten ja Saariselän väliä (Levi-Saariselkä väli 234 km) sekä etäisyyttä Saariselältä Kittilän lentokentälle. Kuttura - Repojoki yhteys lyhentäisi etäisyyttä 60 km. Ajoajassa tämä on noin 45 minuuttia. Suurimmat hyötyjät tieyhteydestä ovat alueen väestö ja elinkeinotoiminta (poronhoito) sekä matkailu. Matkailusta uudelle tieyhteydelle tulisi pääasiassa uusia käyttäjiä, sillä se mahdollistaa mm. päivittäiset käynnit Saariselän ja Levin ja Ylläksen välillä ja parantaa näin keskusten välistä yhteistyötä.

Tiestä aiheutuu jonkin verran haittoja luonnonympäristölle. Tie kulkisi koko matkan erämaa-alueella ja osittain myös Natura-alueella, jos valitaan Litmuorvaaran tietä käyttävä linjaus. Lähempänä Ivalojokea olisi Natura-alueiden väliin sijoittuva linjausvaihtoehto, mutta se kulkisi pitemmästi koskemattomassa luonnossa. Tie voidaan kuitenkin sijoittaa sellaiseen maastokäytävään ja toteuttaa niin, että haitat luonnonympäristölle ovat kohtuulliset eivätkä Natura-avot todennäköisesti merkittävästi heikenny.

YHTEISKUN- TALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.9 Porttipahta-Tieva

Yhteysväliille esitetään rakennettavaksi uusi tieyhteys, joka esitetään merkittäväksi maakuntakaavaan ohjeellisena tielinjauksena. Ohjeellinen tielinjaus on vahvistettu Pohjois-Lapin maakuntakaavassa. Uusi yhteys on jatkoa Sallasta lähtevälle ja Lokan kautta kulkevalle erämaatielle sekä ehkä myös vaihtoehto Kuttura – Repojoki –tielle. Porttipahta – Tieva yhteys on olemassa metsäautotienä, mutta kulkee osaksi suojelualueen kautta. Tieyhteyden pituus on noin 55 km ja arvioitu vuorokausiliikenne n. 70-80 ajoneuvoa

Tieyhteyden vaikutuksia

Suurimmat hyötyjät tieyhteyksistä olisivat alueen väestö ja matkailuelinkeino, joille tarjoutuisi nykyistä hieman lyhempi yhteys esim. Levin ja Saariselän välille ja mahdollisuus Pomokairan virkistyskäytön lisäämiseen. Tielinjaus kulkee osin Natura 2000 suojelualueen läpi. Yhteydestä aiheutuisi jonkin verran haittaa ympäristölle. Vaatimattoman tasoisena erämaatienä ja nykyiselle metsäautotielle sijoittuen on kuitenkin löydettävissä sellainen toteutustapa, etteivät Natura-arvot todennäköisesti merkittävästi heikenny.

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset	
	Vaikutukset ympäristöön	
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen	
	Vaikutukset matkailuun	
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen	
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen	
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön	
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin	
		NEGATIIVINEN VAIKUTUS
		NEUTRAALI VAIKUTUS
		LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
		POSITIIVINEN VAIKUTUS

7.2.10 Alempiasteinen tieverkko

Alempiasteinen tieverkko sekä metsäautotiet ja tieurat pidetään liikennetarpeiden edellyttämässä kunnossa. Asuttujen alueiden liikenneverkon kunnossapito on etusijalla. Metsäautotiet ja tieurat ovat pelastustoimen, luonnon virkistyskäytön, metsästyksen, marjastuksen ym. luonnontuotteiden keräilyn kannalta merkittäviä yhteyksiä. Vaihtoehtoisten reittien puute korostaa alempiasteisen tieverkon merkitystä Tunturi-Lapin alueella.

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset	NEGATIIVINEN VAIKUTUS
	Vaikutukset ympäristöön	
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen	
	Vaikutukset matkailuun	
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen	
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen	NEUTRAALI VAIKUTUS
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön	LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin	POSITIIVINEN VAIKUTUS

8 Joukkoliikenteen kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 27.10.2006 työryhmän selvittämään Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Työryhmän tehtävänä oli selvittää laaja-alaisesti Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittämislinjaukset pitkällä aikavälillä sekä määrittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan rooli Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittämisessä ottaen huomioon matkailuelinkeinon tarpeet, valtiontaloudelliset ja aluepoliittiset näkökohdat. Työryhmä esittää kaikkiaan kolmeatoista toimenpidettä Lapin joukkoliikenteen ja rataverkon kehittämiseksi.

Seuraavassa on kuvattu Tunturi-Lapin alueelle kohdistuvat toimenpiteet sekä niiden vaikutukset:

Matkailuliikenteen oston soveltuva menomomentti

Valtion budjettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle perustetaan uusi pysyväisluonteinen menomomentti, joka on tarkoitettu joukkoliikenteen oston alue- ja elinkeinopoliittisin perustein koskien kaikkia liikennemuotoja. Momentin käyttöä kokeillaan Lapin maakunnan alueella 3-vuotisena pilottiprojektina, minkä jälkeen tavoitteena on arviointiin perustuen ottaa momentti ja toimintapa käyttöön koko maassa. Varojen käyttöä kohdennetaan seuraaviin asiakokonaisuuksiin:

- Turvataan yöjunaliikenteen ostomenoihin tarvittava määräraha huomioiden välttämättömät investointitarpeet. Yöjunaliikenteen turvaaminen Kolarin rataa ei sähköistetä, varaudutaan yöjunaliikenteen turvaamiseen Kolarin rataosuudella samoin periaattein kuin Kemijärven yöjunaliikenteessä eli aggregaattivaunuhankinnalla.
- Kehitetään matkailuelinkeinon saavutettavuutta palvelevia liikenneyhteyksiä tehostamalla syöttöliikennettä sekä turvaamalla matkaketjun toimivuus Lapin lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin. Liityntäyhteyksien jär-

jestelmää uusitaan joustavammaksi, paremmin matkailuelinkeinon tarpeisiin sopivaksi.

- c. Turvataan matkailuelinkeinon kilpailukyvyille tärkeän reittilentoliikenteen saatavuutta kohdentaen julkista subventiota erityisesti kesäkauden reittilentotarjonnan kehittämiseksi. Kolarin yöjunaliikenteen turvaaminen

Makuuvaunu- ja autonkuljetuskapasiteetin turvaaminen matkailusesonkeina

- Matkailusesonkeina turvataan riittävä matkustaja- ja autonkuljetuskapasiteetti Kolarin juniin.

Reittilentoliikenteen saatavuuden turvaaminen matkailulentoasemilla

- Turvataan matkailulentoasemien reittiliikennettä kohdentaen julkinen subventio tarvittaessa ajallisesti rajattuna erityisesti kesäkauden lentosaa- vutettavuuden varmistamiseen. Menettely tukee matkailun ympärivuotisen kysynnän ja työllistämisen kehittymistä ja luo edellytyksiä matkailukapasiteetin käyttöasteiden kasvulle.

Matkaketjujen turvaaminen kehittämällä syöttöliikenneyhteyksiä

- Kehitetään matkaketjuajattelua turvaamalla matkailukeskusten syöttöliikenteen toimivuus lento- ja rautatieasemilta. Asemilta toimivan syöttöliikenteen vuorotiheyden tulee olla minimissään 2 vuoroa päivässä merkittävimpiin matkailukeskuksiin.

Kansainvälinen yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä

- Lapin kansainvälinen sijainti ja vuorovaikutuksen kasvu Barentsin alueella edellyttää joukkoliikenteen tarkastelua ja yhteyksien kehittämistä yli valtioiden rajojen Ruotsiin, Norjaan ja Venäjälle. Kansainvälistä yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämisessä lisätään.

Julkisen liikenteen peruspalvelutason turvaaminen

- Paikallisia asukkaita palvelevan julkisen liikenteen peruspalvelutaso turvataan riittävällä rahoituksella valtion talousarviossa.
- Alueellisia ja seudullisia joukkoliikennepalveluja kehitetään kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä.
- Otetaan käyttöön uusia liikenteenhoitomuotoja, kuten esteetöntä palveluliikennettä ja kutsuohjattua joukkoliikennettä.
- Matkojen yhdistelyä ja ketjuttamista matkapalvelukeskuksessa hyödynnetään koko maakunnan alueella. Tiedotusta joukkoliikenteen tarjonnasta, aikatauluista ja matkaketjuista tehostetaan.

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

9 Matkailukeskusten liikenteen kehittäminen

Matkailukeskuksia kehitetään kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä tukevalla tavalla. Maakuntakaavassa ohjeistetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen huomioon ottaminen yleiskaavassa.

Toimenpiteitä:

- Matkailukeskusten kevyen liikenteen verkon kehittäminen. Tavoitteena on parantaa kevyen liikenteen reittien yhdistävyyttä sekä turvallisuutta. Matkailukeskusten sisäiset kevyen liikenteen reitit suunnitellaan siten, että kevyellä liikenteellä tehdyt matkat ovat pääsääntöisesti lyhyempiä kuin vastaavat automatkat. Kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelussa otetaan huomioon myös yhteydet retkeilyreiteille, -poluille ja hiihtoladuille.
- Matkailukeskusten joukkoliikenteen kehittäminen joukkoliikennesuunnitelmien pohjalta. Tavoitteena on, että yhä useampi matkailukeskusten sisäinen ja keskusten välinen matka voidaan tulevaisuudessa tehdä henkilöauton sijasta joukkoliikenteellä. Myös kaukoliikenteen liityntäyhteyksiä matkailukeskuksiin kehitetään.
- Huolto- ja jakeluliikenteen kehittäminen
 - o Matkailukeskusten huolto- ja jakeluliikenteen suunnitelmat
- Pelastustoimen edellyttämät liikennejärjestelyt
 - o Helikopterien laskeutumiskaikat
 - o Sujuvan pelastustoiminnan liikenteellisten edellytysten turvaaminen

Toimenpiteiden vaikutuksia

- Matkailuelinkeinon toimintaedellytysten turvaaminen
- Liikenteen ja elinkeinotoiminnan sujuvuuden parantuminen matkailukeskuksissa
- Liikenneturvallisuuden parantaminen ja pelastustoiminnan sujuvuus

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

10 Rautatieverkon kehittäminen

10.1 Tornio - Kolari

Kolarin radan peruskorjaus

Käynnistetään Kolarin radan peruskorjaus vuonna 2008. Peruskorjauksen taso riippuu siitä, syntykö rataosuudelle kaivostoiminnan myötä raskaita kuljetustarpeita.

Käynnistetään Laurila-Kolari -rataosuuden sähköistämisen edellyttämät kannattavuusselvitykset ja suunnittelutyöt.

Poikkeama tavoitetasosta

Kaivostoiminnan myötä lisääntyvä raideliikenne edellyttää vähintään 25 tonnin akselipainon mahdollistamista, tavara- ja henkilöliikenteen häiriöttömän liikenteen edellyttämiä kohtaamispaikkoja. Lisääntyvästä raideliikenteestä aiheutuvat melu- ja värinähaitat otetaan huomioon maankäytössä ja kaavoituksessa.

Yhteyden vaikutuksia

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

10.2 Rautuvaaran ja Äkäsjokisuun ratojen ylläpito; Radan jatkaminen Ylläkselle (Leville?)

Kolarista Rautuvaaraan ja Äkäsjokisuulle ulottuvat radat säilytetään ja pidetään liikennöitävinä Kolarissa ja Ruotsin Pajalassa mahdollisesti käynnistyvän kaivostoiminnan kuljetusratkaisujen turvaamiseksi.

Kaivostoiminnan käynnistyessä varaudutaan jatkamaan raidetta Rautuvaarasta Hannukaiseen ja mahdollisesti myös Äkäsjokisuulta Ruotsin puolen Stora Sahaavaaraan.

Kaivostoiminnan käynnistymisen myötä tulee harkittavaksi rautatieyhteyden ulottaminen edelleen Ylläksen matkailukeskukseen saakka.

Hankkeen kustannukset

Kustannukset (keskimääräisen km-kustannuksen perusteella) 1,5 M€/km (verr. Talvivaaran rata 40 M€/ 26 km)

- Rautuvaara – Ylläsjärvi 19 km (30 M€)

Yhteyden vaikutuksia

- Matkailun toimintaedellytysten kehittyminen
- Kaivosten ja muun teollisuuden kuljetusten sujuvuus
- Tukee LVM:n liikennepoliittista tavoitetta torjua ilmastonmuutosta vähentämällä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä

YHTEISKUN- TATALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

10.3 Jäämeren rata

Jäämeren radan suuntauksesta on esitetty suunnittelun aikaisessa vuoropuhelussa useita erilaisia vaihtoehtoja. Jäämeren radan toteuttamiseen ei kuitenkaan ole esitetty konkreettisia tarpeita tällä kaavakierroksella. Lapin rataverkon täydentämisen osalta etusijalla on Sallan käytävän kehittäminen.

11 Lentoliikenteen kehittäminen

Maakuntakaavassa osoitetaan lentoliikenteen osalta lentoasemat ja tarvittaessa muut lentopaikat/pienlentokentät, mikäli niillä on vähintään seudullista merkitystä. Lentoasemien osalta osoitetaan lentoliikenteen melualueet valtioneuvoston antamien ohjeiden mukaisina.

- Turvataan edellytykset riittävien ympärivuotisten reittilentoliikenteen yhteyksien järjestämiselle Tunturi-Lapin alueelle
- Kehitetään liikenneyhteyksiä Pajala-Ylläs lentoasemalle
- Ylläpidetään olemassa olevat lentopaikat ja lentosatamat sekä tehdään tarvittavat aluevaraukset
- Tehdään pelastustoimen kannalta tärkeitä aluevaraukset helikopterikentille tai laskeutumispaikeille taajamissa ja matkailukeskuksissa. Laskeutumispaiikat varataan yleis- ja asemakaavoituksessa.

Lentoliikenteen kehittämisen vaikutuksia

- Tukee kansallisen ja kasainvälisen saavutettavuuden parantamista
- Parantaa matkailun ja muiden elinkeinojen toimintaedellytyksiä
- Turvaa alueen pelastustoiminnan sujuvuutta

YHTEISKUN- TALOU- DELLISIA VAIKUTUK- SIA	Liikenteelliset vaikutukset
	Vaikutukset ympäristöön
	Vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen
	Vaikutukset matkailuun
	Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen
SOSIAALISIA VAIKUTUK- SIA	Terveydelliset vaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen
	Vaikutukset alueen virkistyskäyttöön
	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin

NEGATIIVINEN VAIKUTUS
NEUTRAALI VAIKUTUS
LIEVÄSTI POSITIIVINEN VAIKUTUS
POSITIIVINEN VAIKUTUS

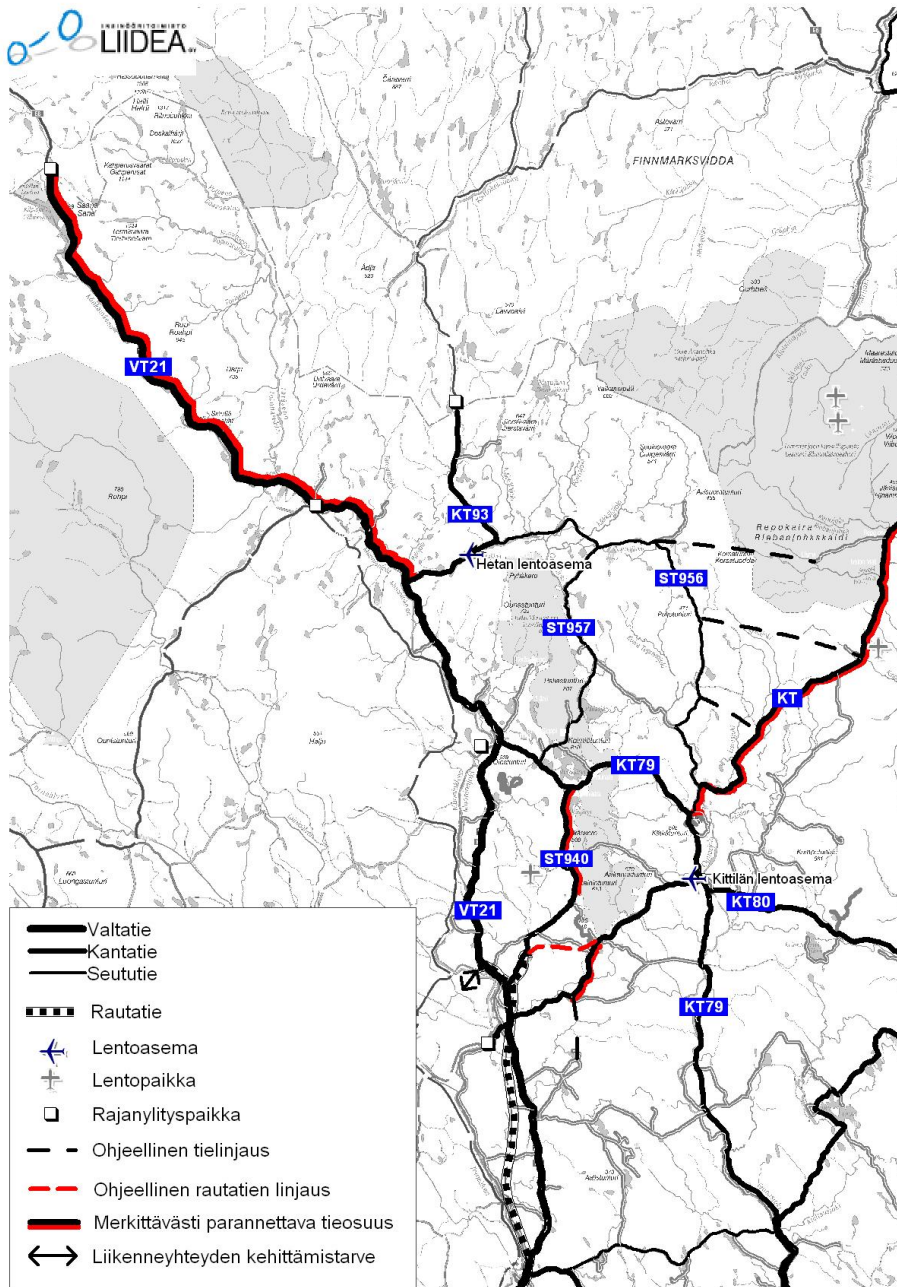
12 Esitys pääliikenneverkoksi

Pääliikenneverkko koostuu alueen tärkeimpien väylien muodostamasta verkosta. Tällaisia väyliä ovat seudun kuntien välisille liikenneverroille oleelliset yhteydet sekä seudulle ja seudulta johtavat pääväylät ja terminaalit.

Tulevaisuudessa pääliikenneverkon rungon Tunturi- Lapissa muodostavat

- Valtatie 21,
- Kantatiet 79 (Rovaniemi-Muonio), 80 (Sodankylä-Kittilä-Kolari) ja 93 (Palojoensuu-Norjan raja)
- Kantatieksi parannettava seututie 955 (Köngäs-Inari)
- Tornio-Kolari-Ylläs -rata
- Kittilän ja Hetan lentoasemat

Muita pääliikenneverkkoon kuuluvia yhteyksiä ovat alueen seututiet (940 Kolarista Äkäsjärvi, 956 Sirkka-Hetta ja 957 Särkijärvi-Peltovuoma), rata Kolarista Äkäsjokisuuhun sekä Aavahelukan ja Pokan lentopaikat.



Kuva 6. Esitys Tunturi-Lapin pääliikenneverkoksi

LIITTEET

NATURA- TARVEARVIOINTI

Uudet tieyhteydet Enontekiön ja Inarin välille

Natura- arvioinnin lähtökohtana on NATURA 2000- alueiden suojelun turvaamiseksi säädetyt luonnonsuojelulain 65 ja 66 pykälät. Ensimmäinen em. säädös koskee arviointivelvollisuutta. Natura-alueen ulkopuolella tai sen läheisyydessä tapahtuvan hankkeen arviointivelvollisuus syntyy, mikäli hankkeen vaikutukset ovat merkittäviä, heikentäviä tai ennalta arvioiden todennäköisiä ja kohdistuvat niihin luontoarvoihin, jotka ovat Natura- alueen suojelun perusteena. Toisen säädös koskee heikentämiskieltoa. Ensimmäisessä vaiheessa Natura- arvioinnissa selvitetään ylittyykö merkittävän haitan kynns (tarvearviointi).

Enontekiön ja Inarin välille on esitetty rakennettavaksi uusi tieyhteys, joka olisi merkittävä Saamelaisalueen sisäisten liikkumistarpeiden vuoksi. Tieyhteydelle on olemassa kolme eri vaihtoehtoa: Nunnainen-Lisma, Pulju-Pokka ja Lompolo-Vierelä.

Tämä on Natura- tarvearviointi, jossa arvioidaan ylittääkö Enontekiön ja Inarin välisien uusien tieyhteyksien rakentaminen merkittävän haitan kynnyksen ja onko luonnonsuojelulain mukainen Natura- arviointi tarpeen laatia.

Yhteysväli Nunnanen-Lisma

Yhteysvaihtoehto, joka lyhentäisi Inarin ja Enontekiön välistä ajomatkaa 110 km. Samaan käytävään tien kanssa voitaisiin rakentaa myös moottorikelkkareitti. Tieyhteyden pituus olisi n. 40 km. Tien kulkisi seuraavilla Natura 2000 alueilla:

- Lemmenjoen kansallispuisto (FI 130 0201, aluetyyppi SCI ja SPA)
 - Alue on luontotyypeiltään monipuolinen ja vaihteleva. Alue on tärkeä pohjoisten metsien, soiden ja jokiluonnon suojelun kannalta. Alueen linnusto on runsasta. Lemmenjoen alue on perustettu luonnonsuojelulain mukaiseksi kansallispuistoksi. Alueeseen kuuluvien vähäisten yksityismaiden toteutuskeino on myös luonnonsuojelulaki. Alue on otettu Natura- verkostoon luontodirektiivin (SCI) ja lintudirektiivin (SPA) perusteella.
 - Luontodirektiivin luontotyypit: Hiekkamaiden niukkamineraaliset niukkaravinteiset vedet 1 %, humuspitoiset lammet ja järvet 1 %, fennoskandian luonnontilaiset jokireitit <1 %, alpiiniset joet ja niiden penkereiden ruohokasvillisuus < 1 %, vuorten alapuoliset tasankojoet, joissa on Ranuncullion fluitantis ja Caltricho-Batrachium- kasvillisuutta < 1 %, alpiiniset ja boreaaliset tunturikankaan 7 %, subraktiset Salix- pensaikot 5 %, alpiiniset ja boreaaliset silikaattialustan niityt < 1 %, kostea suurruohokasvillisuus 1 %, fennoskandian lähteet ja lähdesuot <

1%, *aapasuot 20 %, *palsasuot <1 %, kasvipeitteiset silikaattikalliot < 1 %, boreaaliset luonnonmetsät 45 %, tunturikoivikot 5 %, boreaaliset lehdot < 1%, *puustoiset suot 3 %, *Alnus glutinosa ja Fraxinus excelsior- tulvametsät < 1 %. (* priorisoitu luontotyyppi)

- Luontodirektiivin liitteen II lajit: saukko *ahma, *naali, lapinleinikki ja lettorikko. (* priorisoitu laji)
 - Lintudirektiivin liitteen I linnut: ampuhaukka, hiiripöllö, huuhaaja, kaakkuri, kalatiira, kapustarinta, keräkurmitsa, kuikka, kurki, lapinpöllö, lapintiira, laulujoutsen, liro, metso, palokärki, pohjantikka, pyy, sinirinta, sinisuo-haukka, suokukko, suopöllö, uivelo ja vesipääsky.
- Puljun erämaa (FI 130 0601, aluetyyppi SCI ja SPA)
 - Puljun erämaa on vaihettumisvyöhykettä Kittilän pohjoisten metsäkaivojen ja Enontekiön harvojen metsänrajametsien välissä. Puljun erämaa-alueella pesii useita uhanalaisia ja harvinaisia lintulajeja. Alueella on puolustusvoimien toimintaan liittyviä rakenteita ja laitteita. Natura-alue muodostuu Puljun erämaasta (EMA), lukuun ottamatta luonnonmukaisesti hoidettavia metsiä sekä Raakevuoman-Vuossijängän alueesta, joka kuuluu soidensuojeluohjelmaan (SSO). Puljun erämaa-alue on toteutettu perustamalla siitä erämaalain mukainen alue. Lisäksi Raakevuoman-Vuossijängän alueesta suuri osa on toteutettu muodostamalla siitä luonnonsuojelulain mukainen suoje-lualue. Muun alueen suojelu tullaan toteuttamaan myös luonnonsuojelulain nojalla. Alue on otettu Natura- verkostoon luontodirektiivin (SCI) ja lintudirektiivin (SPA) perusteella.
 - Luontodirektiivin luontotyypit: Kuivat Calluna ja Empetrum nigrum-nummet ja dyynit 2 %, humuspitoiset lammet ja järvet 1 %, alpiiniset ja boreaaliset silikaattialustan niityt 5 %, vaihettumissuot ja rantasuot 10 %, *aapasuot 15 %, kasvipeitteiset silikaattikalliot 3 %, *boreaaliset luonnonmetsät 20 %, boreaaliset lehdot <1 %, *puustoiset suot 6 %, *Alnus glutinosa ja Fraxinus excelsior-tulvametsät 2 %. (*priorisoitu luontotyyppi)
 - Luontodirektiivin liitteen II lajit: *ahma, *naali, saukko lapinleinikki. (*priorisoitu laji)
 - Luontodirektiivin liitteen I linnut: ampuhaukka, helmipöllö, hiiripöllö, kalatiira, kapustarinta, kuikka, kurki, lapintiira, laulujoutsen, liro, metso, palokärki, pohjantikka, sinirinta, sinisuo-haukka, suokukko, suopöllö, uivelo, varpuspöllö, vesipääsky. Alueella on 3 uhanalaista lajia.

Nunnanen-Lisma -välillä tieyhteys jouduttaisiin rakentamaan koskematto-maan erämaahan Lemmenjoen kansallispuiston (FI1300201) ja Puljun erämaan (1300601) Natura 2000 -alueiden lävitse. Molemmat Natura-alueet on liitetty alueverkostoon sekä luontodirektiivin mukaisina SCI- että lintudirektiivin mu-kaisina SPA-alueina. Niiden suojeluperusteina on useita luontodirektiivin luon-totyyppejä, luontodirektiivin liitteen II lajeja sekä lintudirektiivin liitteen I lintu-

lajeja. Koska hankkeella on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia Natura-alueiden suojeluperusteina oleville luontotyypeille ja lajeille, on *hankkeen osalta laadittava Natura-arviointi*.

Yhteysväli Pulju-Pokka

Toinen reittivaihtoehto Inarin ja Enontekiön välille olisi tien rakentaminen Puljun ja Pokan välille. Tie sivuaisi Siukatanjärvien ja Naatsukka-aapan Natura-alueita, muttei kuitenkaan kulkisi niiden kautta. Tieyhteyden pituus olisi n. 45 km.

- Siukatanjärvet (FI 130 0602, aluetyyppi SCI)
 - Alueella on useita lähellä sijaitsevia matalia pikkujärviä ja lampia, joita yhdistävät pienet purot. Siukatanjärvet kuuluu Metsä-Lapin aapasuovyöhykkeeseen. Alue on merkittävä linnuston pesimäalue. Siukatanjärvet kuuluu soidensuojeluohjelmaan (SSO). Alue on toteutettu muodostamalla siitä luonnonsuojelulain mukainen suojelualue (SSA). Alue on otettu Natura- verkostoon luontodirektiivin (SCI) perusteella.
 - Luontodirektiivin luontotyypit: humuspitoiset lammet ja järvet 29 %, vuorten alapuoliset tasankojoet, joissa on Ranuncullion fluitantis ja Callitricho-Batrachium- kasvillisuutta 2 %, *aapasuot 52 %, *luonnontilaiset tai niiden kalt. kuusivaltaisiet vanhat metsät 1 %, *luonnontilaiset tai niiden kat. mäntyvaltaisiet vanhat metsät 3 %, *luonnontilaiset tai niiden kat. vanhat havupuusekametsät 2 %, *luonnontilaiset tai niiden kalt. vanhat havu-lehtipuusekametsät 1 %, *puustoiset suot 10 %. (* priorisoitu luontotyyppi)
 - Luontodirektiivin liitteen II lajit: ahma, karhu ja saukko.
 - Luontodirektiivin liitteen I linnut: ampuhaukka, hiiripöllö, kapustarinta, kuikka, kurki, lapintiira, laulujoutsen, liro, metso, sinirinta, sinisuohaukka, suokukko ja vesipääsky. Alueella on 1 uhanalainen laji.

- Naatsukka-aapa (FI 130 0611, aluetyyppi SCI ja SPA)
 - Naatsukka-aavan alueella on laajoja kaltevia, varpaisia suursaranevoja. Alueen länsiosan kautta menee maantie. Naatsukka-aapa on merkittävä linnuston pesimäalue. Naatsukka-aapa kuuluu soidensuojeluohjelmaan (SSO). Alue on toteutettu muodostamalla siitä luonnonsuojelulain mukainen suojelualue (SSA). Alue on otettu Natura- verkostoon luontodirektiivin (SCI) ja lintudirektiivin (SPA) perusteella.
 - Luontodirektiivin luontotyypit: Hiekkamaiden niukkamineraaliset niukkaravinteiset vedet 1 %, vuorten alapuoliset tasankojoet, joissa on Ranuncullion fluitantis ja Callitricho-Batrachium- kasvillisuutta 2 %, kostea suurruohokasvillisuus 1 %, pohjoiset, borealiset tulvaniityt 5 %, letot <1 %, *aapasuot 50 %, *borealiset luonnonmetsät 20 %, *Alnus blutinoso ja Fraxinus excelsior- tulvametsät 1 %. (* = priorisoitu luontotyyppi)

- Luontodirektiivin liitteen II lajit: *ahma, saukko, lapinleinikki, kiiltosirppisammal, lettorikko. (*Priorisoitu laji)
- Lintudirektiivin liitteen I linnut: ampumahaukka, hiiripöllö, kapustarinta, kurki, laulujoutsen, liro, metso, palokärki, pohjantikka, sinirinta, sinisuohaukka, suokukko, suopöllö ja vesipääsky.

Pulju-Pokka -välillä tieyhteys kulkisi osin nykyisiä metsäautoteita pitkin, tiet sivuavat kahta Natura-aluetta. Puljun päässä linjaus kulkisi Siutakanjärvien Natura-alueen (FI1300602) pohjois-itäpuolella, paikoin Natura-alueen rajalla. Pokan päässä linjaus kulkisi Naatsukka-aavan Natura-alueen (FI1300611) lounaisosan välittömässä läheisyydessä. Siutakanjärvien Natura-alue on suojeltu luontodirektiin mukaisena SCI alueena ja Naatsukka-aapa sekä SCI- että SPA-alueena (lintudirektiivi). Molempien Natura-alueiden suojeluperusteina on useita luontodirektiivien luontotyyppisiä sekä useita lajeja, mm. suurpetoja. On mahdollista, että tiehankkeella voi olla vaikutuksia Natura-alueiden suojeluperusteisiin. Tienrakennukseen liittyvässä nykyisen metsäautotien leventämisestä voi aiheutua mm. kuivatusvaikutuksia Natura-alueen kasvillisuudelle. Lisäksi uusi tieyhteys lisää liikennettä alueella, mistä voi aiheutua vaikutuksia eläimistöille. *Varovaisuusperiaatteen mukaisesti hankkeen vaikutuksista on todennäköisesti laadittava Natura-arviointi.*

Yhteysväli Lompolo-Vierelä

Lompolo-Vierelä -välillä tieyhteys kulkisi olemassa olevaa metsätietä pitkin. Tievälin välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura 2000 -alueverkostoon kuuluvia kohteita. Läheisin Natura-alue on Lompolon päässä lähimmillään n. 1, 3 km etäisyydellä olemassa olevasta tielinjauksesta sijaitseva Kuortano-Saivinvuoma-Launijärven Natura 2000 -alue (FI1300606). *Etäisyys em. Natura-alueelle on sen verran suuri, ettei hankkeen osalta arvioida olevan tarvetta Natura-arvioinnin laatimiseen.*

Johtopäätös

Loppupäätelmä Natura-arvioinnin tarpeesta on se, että mikäli toteutettavaksi valitaan Nunnanen - Lisma väli, on hankkeen osalta laadittava Natura-arviointi. Yhteysvälillä Pulju – Pokka tulisi todennäköisesti laadittavaksi Natura-arviointi. Lompolo – Vierelä yhteysvälillä ei arvioinnin perusteella ole tarvetta Natura-arvioinnin tekemiseen.

Muilta osin Tunturi-Lapin maakuntakaavan liikennesuunnitelmassa on maantieyhteyksien osalta keskitytty olemassa olevien tieyhteyksien laadulliseen parantamiseen. Vaikka joidenkin tieyhteyksien osalta on odotettavissa liikennöintimäärien lisääntymistä, ei tarvetta Natura-arvioinnin laatimiseen olemassa olevien tieyhteyksien osalta synny.