

Asiakas

**Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun liitot, Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin ELY-keskukset, Liikennevirasto**

Asiakirjatyyppi

**Strategia-asiakirjaluonnos**

Päiväys

**15.2.2017**

# **POHJOIS-SUOMEN LIIKENNE- JA LOGISTIIKKASTRATEGIA**



## Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän taustat

Pohjois-Suomelle on tyypillistä harvat liikenneverkot ja pitkät etäisyydet. Kaupunkiseuduilla ja haja-asutusalueilla on hyvin erilaiset liikenneolosuhteet. Pohjois-Suomessa on merkittävät luonnonvarat, matkailu kasvaa voimakkaasti ja elinkeinorakenne on hyvin monipuolista etenkin suurimmilla kaupunkiseuduilla. Pohjois-Suomen sijainti keskellä Barentsin aluetta luo omat erityispiirteensä alueen liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiatyössä on laadittu Pohjois-Suomen yhteinen liikenne- ja logistiikkavisio alueen omien tavoitteiden pohjalta. Lisäksi on määritetty liikenteen ja logistiikan tulevat kehittämissuunnitelmat sekä tärkeimmät hankekokonaisuudet koko Pohjois-Suomen näkökulmasta. Strategiaa laadittaessa käytiin tiivis vuoropuhelu alueen keskeisimpien toimijoiden kanssa ja samalla on huomioitu valtakunnan rajojen ulkopuolisen alueen kehitys. Lähtökohdaksi on ollut maankäytön- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyön tärkeys. Strategiassa on keskitytty maakuntarajat ylittäviin asioihin, joissa Pohjois-Suomen erityispiirteet näkyvät selvimmin. Kaupunkiseutujen sisäiset asiat on jätetty pois tarkastelusta.

Tähän asiakirjaan on kirjattu vain ne asiat, jotka erityisesti korostuvat Pohjois-Suomessa. Koko maata samalla tavalla koskevia tavoitteita ja linjauksia ei käsitellä tässä asiakirjassa. Niitäkin pyritään edistämään Pohjois-Suomessa samalla tavalla kuin muualla maassa.

Strategiatyön tilaajina ovat toimineet Lapin liitto, Kainuun liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukset sekä Liikennevirasto. Konsulttina strategiatyössä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Marko Mäenpää, Jorma Leskinen, Ritva Kuusisto ja Kirsi Översti.

**JUSSILTA LISÄYS STRATEGIAN HYVÄKSYMISESTÄ JA EDISTÄMISESTÄ HALLINNOLLISESSA MIELESSÄ**

# SISÄLTÖ

<b>1.</b>	<b>Tilannekuva maankäytöstä sekä liikenne- ja logistiikkajärjestelmästä</b>	<b>5</b>
1.1	Suunnittelualueen toimintaympäristö	5
1.2	Pohjois-Suomen liikennejärjestelmä	6
<b>2.</b>	<b>Muutoksen mahdollisuudet ja haasteet Pohjois-Suomelle</b>	<b>8</b>
2.1	Liikennepoliittiset ja -tekniset muutokset	8
2.2	Naapurimaiden merkittävimmät liikenteelliset muutokset Pohjois-Suomen kannalta	8
2.3	Keskeisimmät muutostekijät Pohjois-Suomessa	9
2.3.1	Kaivostoiminta	9
2.3.2	Bio- ja metsätalous	10
2.3.3	Matkailu, palveluala ja kauppa	11
<b>3.</b>	<b>Visio, tavoitteet ja toimintalinjaukset</b>	<b>12</b>
3.1	Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän visio	12
3.2	Tavoitteet ja toimintalinjaukset liikenne- ja logistiikkajärjestelmän kehittämiseksi	12
3.3	Maankäytön tulevaisuuden kuva	13
<b>4.</b>	<b>Strategian toteutumista tukevat toimenpiteet</b>	<b>15</b>
4.1	Edistettävät toimenpiteet	15
4.2	Kiireellisimmät väyläinvestoinnit ja pitkän aikavälin kehittäminen	15
<b>5.</b>	<b>Strategian toteutumisen vaikutukset ja seuranta</b>	<b>17</b>
5.1	Vaikutukset	17
5.1.1	Sujuvat matkat ja liikennepalvelut	18
5.1.2	Elinkeinoelämän toimivat kuljetukset	18
5.1.3	Kestävä liikennejärjestelmä	18
5.1.4	Alueellinen kilpailukyky ja yhteistyö	18
5.2	Seuranta	19
<b>Liite</b>		<b>20</b>
	Liikennealan toimijoita ja heidän vastuualueitaan	

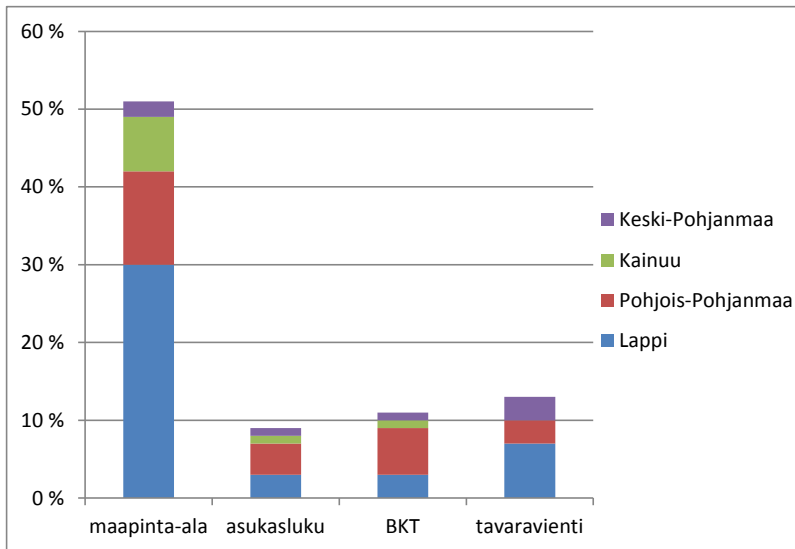
# 1. TILANNEKUVA MAANKÄYTÖSTÄ SEKÄ LIIKENNE- JA LOGISTIIKAJÄRJESTELMÄSTÄ

## 1.1 Suunnittelualueen toimintaympäristö

Pohjois-Suomen asutus ja työpaikat ovat keskittyneet Perämeren rannikolle sekä maakunta- ja aluekeskuksiin. Oulun kaupunkiseutu on Suomen aluerakenteessa kansainvälinen osakeskus ja Kokkola, Kajaani, Rovaniemi sekä Kemi-Tornio maakuntakeskuksia. Perämerenkaari yhdistää pohjoisen Suomen ja Ruotsin rannikkoseutujen satamakaupunkeja sekä teollisuus-, teknologia-, -kauppa- ja osaamiskeskittymiä. Matkailu ja muut palvelut ovat keskittyneet alueen matkailukeskuksiin sekä suurimpiin kaupunkeihin. Merkittävää kaivos-, energia- ja biotuoteteollisuutta on myös asutuskeskittymien ulkopuolella.

Pohjois-Suomen maakuntien yhteenlaskettu maapinta-ala on 51 % Suomen maapinta-alasta. Pohjois-Suomen asukasluku oli vuonna 2016 noin 735 000, eli noin 13 % koko Suomen asukasluvusta. Hieman yli puolet Pohjois-Suomen asukkaista asuu Pohjois-Pohjanmaalla. Väestö on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana muutaman prosentin ja vuonna 2040 asukkaita arvioidaan olevan alueella yhteensä noin 755 000. Kasvun odotetaan suuntautuvan kaupunki-seuduille ja etenkin Oulun seudulle. Osassa Pohjois-Suomea väkiluku vähenee.

Tilastokeskuksen mukaan Pohjois-Suomen maakuntien yhteenlaskettu bruttokansantuote (BKT) oli vuonna 2013 noin 12 % koko maan BKT:sta. Tullin tilastojen mukaan Pohjois-Suomen maakuntien tavaraviennin yhteenlaskettu arvo vuonna 2015 oli noin 13 % koko Suomen tavaraviennistä. Tässä tilastossa ei näy vientiteollisuuteen rinnastettava matkailuelinkeino.



Kuva 1. Pohjois-Suomen prosenttiosuus koko Suomen pinta-alasta, asukasluvusta, BKT:sta ja tavaraviennistä (Tilastokeskus, Tulli 2016)

Matkailutilastojen perusteella Pohjois-Suomessa tehtiin yhteensä yli viisi miljoonaa rekisteröityä yöpymistä vuonna 2015, mikä oli noin neljäsosa koko maan yöpymisistä. Todellinen yöpymisten määrä on selvästi suurempi, koska pienissä majoituspaikoissa yöpymisiä ei rekisteröidä. Lähes puolet Pohjois-Suomen yöpymisistä tehtiin Lapissa ja noin kolmasosa Pohjois-Pohjanmaalla. Matkailijamäärät ovat kasvaneet viime vuosikymmenen aikana yhteensä noin 20 % koko alueella ja kasvun odotetaan jatkuvan. Merkittävin kasvupotentiaali tulee ulkomaisista matkailijoista.

## 1.2 Pohjois-Suomen liikennejärjestelmä

Pohjois-Suomen liikenneverkon rungon muodostavat alueen valtatie, pääradat, Perämeren satamat sekä lentoasemaverkosto. Pohjois-Suomen aluerakenne perustuu pitkälti liikenneverkkoihin.

Päätieverkko yhdistää maakuntien tärkeimmät keskuksat ja logistiset solmupisteet toisiinsa sekä Pohjois-Suomen alueen ulkopuolelle. Päätiät ovat pitkiä ja niiden muodostama verkko on harva. Merkittävimpiä valtateita ovat valtatie 4, 5, 8, 21 ja 22. Merkittävä osa elinkeinoelämän kuljetuksista käyttää näitä valtateita. Valtateiden verkkoa täydentävät kantatiet etenkin Lapissa ja Kainuussa sekä seututiet ja muut maantiet. Kattava maantieverkko on tärkeä metsäteollisuuden ja biotuoteteollisuuden puuraaka-aineen kuljetuksille.

Valtatie 4 on elinkeinoelämälle ja henkilöliikenteelle tärkeä etelä-pohjoissuuntainen yhteys Pohjois- ja Etelä-Suomen, etenkin pääkaupunkiseudun, välillä, jolla tehdään paljon pitkiä matkoja. Valtatie 4 on osa TEN-T ydintieverkkoa ja se yhdistää Pohjois-Suomen Jäämerelle Pohjois-Norjassa. Itäisen Suomen tärkeä etelä-pohjoissuuntainen yhteys on valtatie 5, joka palvelee myös itäisen Lapin matkoja. Valtatie 8 on läntisen Suomen tärkein yhteys, joka palvelee Perämeren satamien, tuotantolaitosten ja asutuskeskittymien liikennettä ja kuljetuksia. Valtatie 21 palvelee läntisen Lapin matkoja ja yhdistää Pohjois-Suomen Pohjois-Norjaan Tromssan alueella. Yhteys on tärkeä kuljetusreitti elinkeinoelämälle, etenkin Pohjois-Norjan kalakuljetuksille. Valtatie 22 yhdistää Kainuun Perämeren satamiin ja tuotantolaitoksiin. Lisäksi se on tärkeä itä-länsisuuntainen yhteys Pohjois-Suomesta Venäjän Karjalaan.

Pohjois-Suomen rataverkko muodostuu Pohjanmaan radasta, joka tulee Helsingistä Seinäjoen kautta Ouluun. Rataverkko jatkuu Oulusta pohjoiseen Kemin ja Tornion kautta Ruotsin rajalle ja Kolariin sekä Rovaniemen ja Kemijärven suuntiin. Lisäksi Savonrata Helsingistä Kuopion ja Kajaanin kautta Ouluun, Helsinki-Joensuu-Kontiomäki-rata sekä Kontiomäellä haarautuva yhteys Venäjän rajalle Vartiukseen täydentävät Pohjois-Suomen päärataverkkoa. Rataverkon suurimmat matkustajamäärät painottuvat Pohjanmaan radalle ja kuljetusmäärät Pohjanmaan radan lisäksi välille Oulu-Kontiomäki-Vartius.

Pohjois-Suomen lentoasemaverkko on kattava ja sillä on suuri merkitys elinkeinoelämälle ja aluetaloudelle. Etenkin monet Lapin lentoasemat ovat elinehto matkailulle. Lentoasemien yhteydet painottuvat Helsinkiin, mutta usealta lentoasemalta on myös suoria yhteyksiä Eurooppaan. Oulun lentoasema on matkustajamääriltään selvästi suurin.

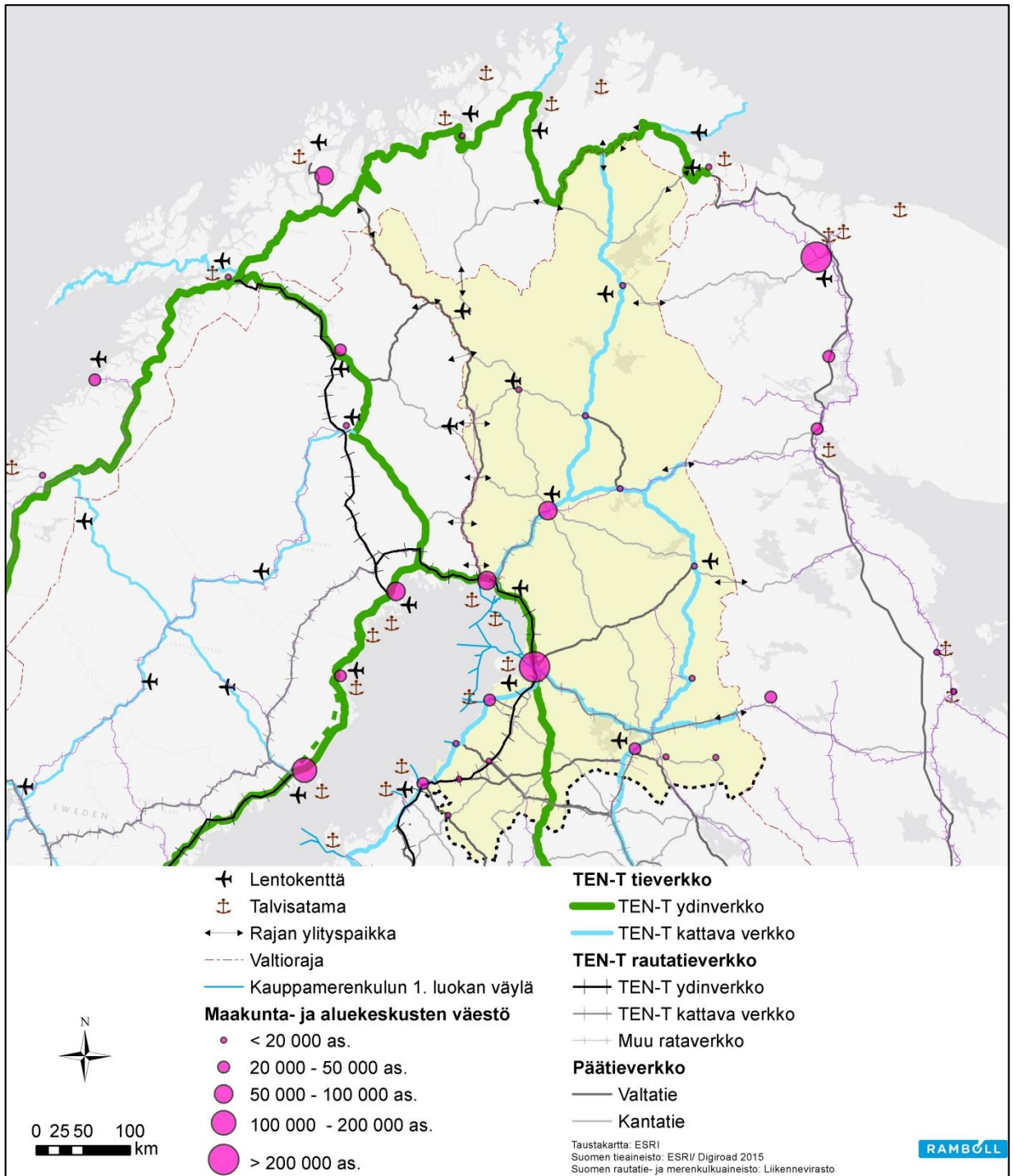
Perämeren satamaverkko on elintärkeä Pohjois-Suomen ulkomaankaupalle. Kaikki satamat palvelevat lähialueen teollisuutta, mutta etenkin Kokkolan, Oulun ja Kemin satamat palvelevat myös laajemman alueen kuljetustarpeita. Jäisenä aikana Perämeren satamien ympärivuotisen toiminnan turvaaminen edellyttää jäänmurtoa.

Pohjois-Suomen logistisessa järjestelmässä korostuvat pitkät kuljetusmatkat sekä metsäteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetukset sekä kaivos-, metalli- ja kemianteollisuuden bulkkikuljetukset Perämeren satamiin. Osa teollisuuden tuotteista kuljetetaan rautateitse ja maanteitse eteläiseen Suomeen jatkojalostukseen tai satamien kautta ulkomaille. Päivittäistavarakuljetukset hoidetaan etelän logistiikkakeskusten kautta. Pohjois-Suomessa kuljetusjärjestelmän haasteena ovat tyhjät paluukyydit.

Euroopan komissio on määritellyt TEN-T liikenneverkon, joka yhdistää Euroopan Unionin jäsenmaat toisiinsa. Verkko on kaksitasoinen multimodaalinen liikenneverkko, joka muodostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkko koostuu Euroopan ja maailmanlaajuisten liikennevirtojen kannalta strategisesti merkittävimmästä verkosta. Erikseen on valittu 9 strategisesti merkittävintä ydinkäytävää. Ydinverkkoa täydentävä kattava verkko on EU:n alueiden saavutettavuutta tukeva multimodaalinen verkko.

Pohjois-Suomessa päärata ja valtatie 4 ja 29 välillä Helsinki-Tornio kuuluvat TEN-T ydinverkkoon, mutta eivät ydinkäytäviin. TEN-T kattava tie- ja rataverkko on esitetty kuvassa 2. Lisäksi

verkkoon kuuluvat Kemin, Oulun, Raahen ja Kokkolan satamat sekä Ivalon, Enontekiön, Kittilän, Rovaniemen, Kemi-Tornion, Kuusamon, Oulun, Kajaanin ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemat.



Kuva 2. Pohjois-Suomen ja sen lähialueen liikennejärjestelmä ja suurimmat keskukset.

## 2. MUUTOKSEN MAHDOLLISUUDET JA HAASTEET POHJOIS-SUOMELLE

### 2.1 Liikennepoliittiset ja -tekniset muutokset

Liikennepalvelujen rajapinnat avautuvat ja sääntely purkautuu. Tämä luo mahdollisuuksia kokonaan uusien liikennepalvelujen ja niitä tarjoavien toimijoiden syntymiselle. Joukkoliikennepalvelujen säilyminen Pohjois-Suomen harvaan asutuilla alueilla vaatii uusien ratkaisujen kehittämistä. Myös matkailijoita palvelevien matkaketjujen ja niiden avoimen informaation kehittämisessä tarvitaan uusia toimintatapoja etenkin omatoimimatkailijoita silmälläpitäen.

Käytöstä perittävät maksut voivat muodostavat tulevaisuudessa osan liikenneinvestointien rahoituksesta. Tällä tavalla myös Pohjois-Suomen tiestöllä liikkuvat ulkomaiset tien käyttäjät on mahdollista saada osaltaan maksuvastuuseen. Järjestelmää suunniteltaessa on huolehdittava siitä, ettei harvan tieverkon, heikkojen joukkoliikennepalvelujen ja pitkien matkojen takana asuvia asukkaita tai siellä toimivia yrityksiä rasiteta kohtuuttomilla maksuilla.

Digitalisaatio ja älyliikenne muokkaavat liikennevälineitä ja liikenteen palveluja uuden tyyppiseksi jo lähivuosina. Liikennevälineiden omistuksesta siirrytään kohti erilaisten kulkutapojen joustavaa käyttöä. Pohjois-Suomessa on hyvät valmiudet kokeilla sekä uudentyyppisiä liikennevälineitä että liikenneinfrastruktuuria vaativissa olosuhteissa.

Ympäristöasioiden merkitys korostuu liikenteessä. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi myös liikenteen päästöjä on vähennettävä merkittävästi. Pohjois-Suomessa on hyvät edellytykset tuottaa puupohjaisia kehittyneitä polttoaineita sekoitettavaksi fossiilisiin polttoaineisiin koko maan tarpeisiin. Merenkulussa ja teollisuudessa voidaan ottaa käyttöön LNG polttoaineeksi päästöjen vähentämiseksi. Tornion uusi LNG-termiinali tuo tähän hyvät mahdollisuudet.

### 2.2 Naapurimaiden merkittävimmät liikenteelliset muutokset Pohjois-Suomen kannalta

Venäjän transitoliikenne näkyy Pohjois-Suomessa lähinnä Kostamuksen kaivoksen tuotteiden kuljetuksissa Kokkolan sataman kautta markkinoille. Transitoliikenne idän suuntaan on keskittynyt eteläisemmille rajanylityspaikoille. Luoteis-Venäjän uusien ratakkeiden toteuduttua rautatieyhteys Aasiaan nopeutuu, jolloin voi syntyä uutta tavaraliikennettä Pohjoisen Euroopan ja Kiinan välille. Pitkällä aikavälillä Jäämeren yhteyksien kehittyminen voi muuttaa Pohjois-Suomen logistista asemaa ja logistiikan suuntautumista.

Pohjois-Norjassa panostetaan Jäämeren rantavesien hyödyntämiseen kalan kasvatuksessa ja erilaisten biopohjaisten raaka-aineiden tuottamisessa. Kalankasvatuksesta syntyy suuria määriä kuljetuksia kalojen kasvatusta markkinoille. Osa kasvatetusta kalasta kuljetetaan tuoreena Pohjois-Suomeen jalostettavaksi tai Pohjois-Suomen kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sieltä edelleen Kaukoitään. Osa kalasta kuljetetaan Pohjois-Suomen kautta itäisen Euroopan ja Venäjän markkinoille. Pohjois-Norjassa kasvatetun kalan määrän ennustetaan lisääntyvän huomattavasti kalankasvatuksen laajentuessa yhä pohjoisemmaksi.

Pohjois-Ruotsissa on suunnitteilla syventää Luulajan satamaa sekä meriväyliä Luulajan lähellä ja Merenkurkussa Tanskan salmien noin 15 metriin syvyyteen. Hankkeen valmistuttua Luulajan satama on jäättömänä aikana saavutettavissa suurimmillakin Itämerellä liikennöivillä aluksilla, jotka voivat ottaa lastia kolminkertaisen määrän nykyisiin suurimpiin aluksiin verrattuna. Talvelta jäät rajoittavat edelleen suurimpien alusten pääsyä pohjoiseen.

Pohjois-Ruotsin Kiirunasta kuljetetaan suuria määriä rautapellettejä ja -rikasteita Malmirataa pitkin Pohjois-Norjan Narvikin satamaan laivattavaksi asiakkaille. Rata on ollut jo vuosia hyvin ruuhkainen. Malmiradan parantaminen etenee vaiheittain tavoitteena kaksoisraide Kiirunan ja Narvikin välille. Ruotsin uuden rannikkoradan vielä puuttuvan osan Norrbotniaban rakentami-



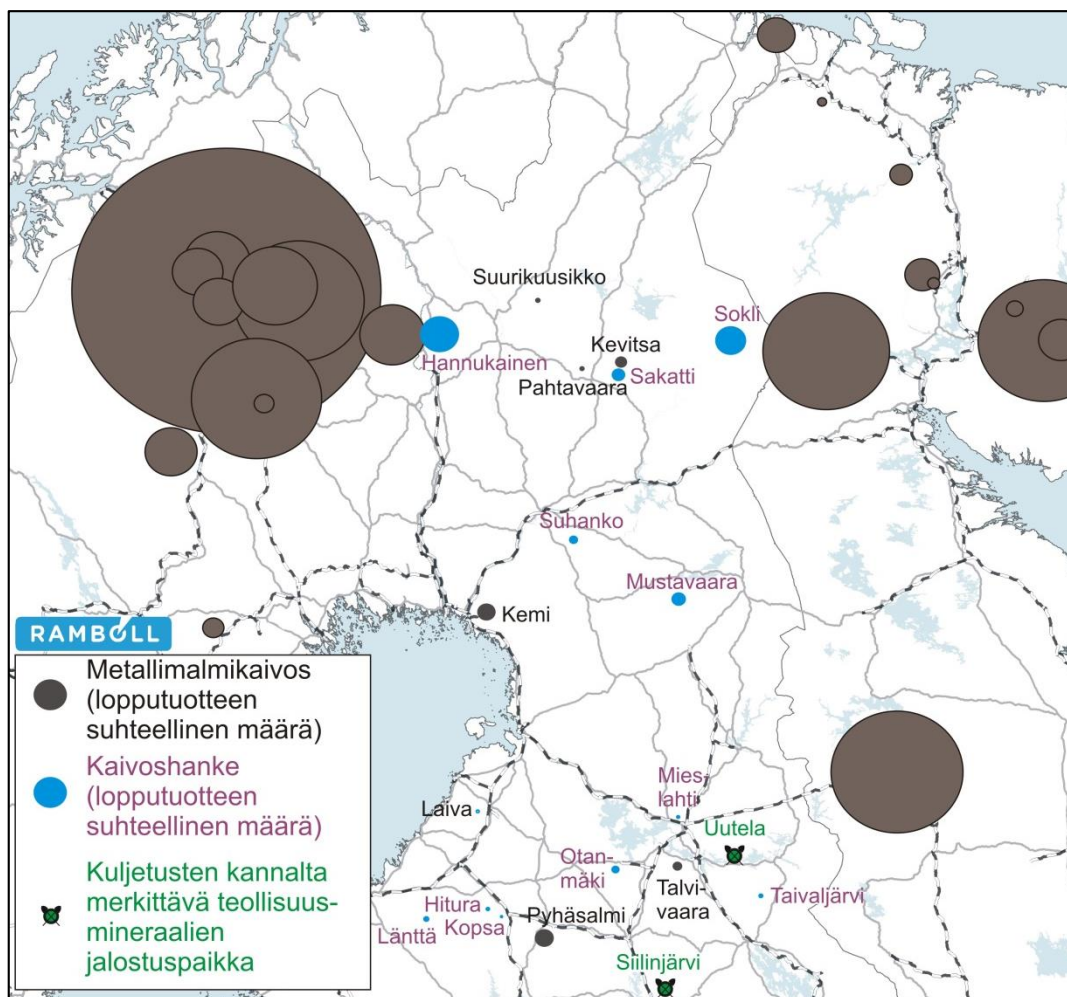
nen on alkamassa Uumajan pohjoispuolella. Sen valmistuttua Luulajaan saakka moderni rautatie ulottuu Haaparannalta Tanskaan ja edelleen Keski-Eurooppaan.

Venäjän pohjoisen rannikon öljy- ja kaasuteollisuus kasvaa voimakkaasti. Öljyn ja kaasun sekä kaivosten tuotteiden kuljetus Koillisväylää pitkin lisääntyy jatkuvasti. Sen sijaan koko Koillisväylän läpi menevän kansainvälisen liikenteen ei odoteta nousevan merkittäväksi niin kauan kuin väylällä tarvitaan jäänmurtaajien avustusta.

## **2.3 Keskeisimmät muutostekijät Pohjois-Suomessa**

### **2.3.1 Kaivostoiminta**

Pohjois-Suomessa on useita toimivia kaivoksia ja runsaasti eri vaiheessa olevia potentiaalisia kaivoshankkeita. Metallien ja muiden kaivostoiminnan tuotteiden kysynnän elpessä maailmanmarkkinahinnat nousevat ja ainakin osa Pohjois-Suomen pitkälle edenneistä kaivoshankkeista toteutetaan kaivoksiksi. Joidenkin jo toiminnassa olevien kaivosten tuotantoa kasvatetaan, mikä lisää liikennettä ja kuljetustarpeita. Kaivoksilla on hyvin erilaisia kuljetustarpeita mm. tuotteista ja niiden määristä, tuotantoprosessista, sijainnista sekä asiakkaista riippuen. Pääsääntöisesti kuljetusmääriltään merkittävimmissä kaivoksissa tuotekuljetusten volyymit ovat selvästi kaivokselle suuntautuvia kuljetuksia suurempia. Talvivaaran kaivos muodostaa tässä poikkeuksen. Pohjois-Ruotsin ja Luoteis-Venäjän suurimpiin kaivoksiin verrattuna tuotteiden kuljetusmäärät Pohjois-Suomen kaivoksilta ovat huomattavasti pienempiä, mutta kaivostoimintaan liittyy merkittäviä kuljetuksia myös kaivoksille päin.

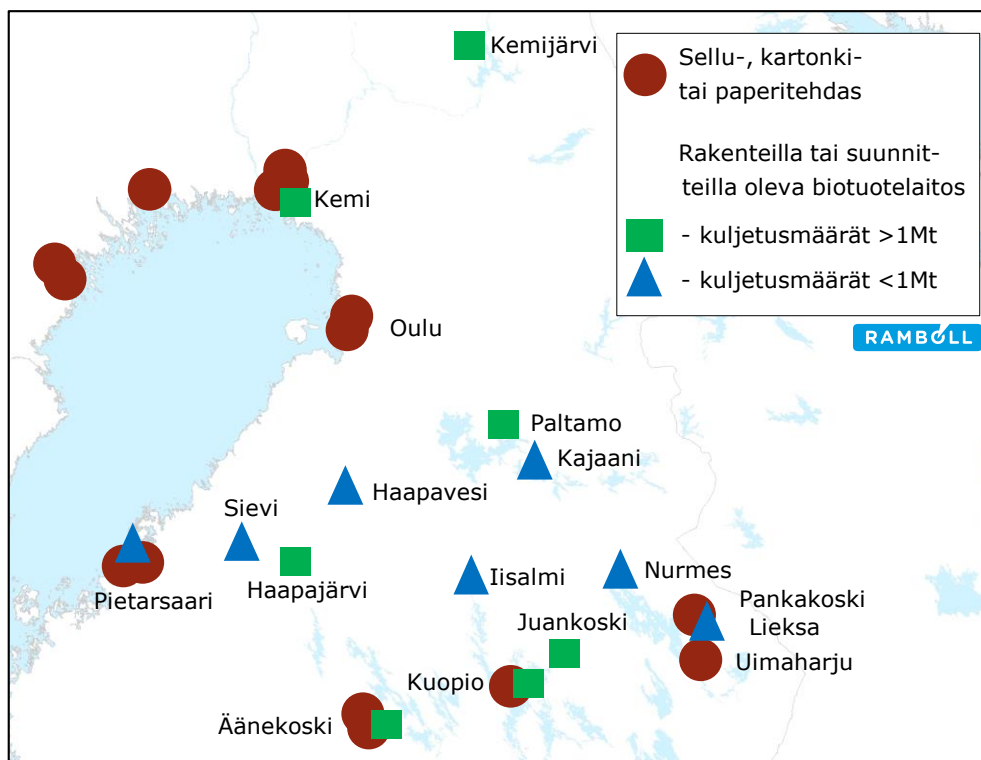


Kuva 3. Pohjois-Suomen kuljetusten kannalta merkittävimmät metallimalmikaivokset ja kaivoshankkeet sekä teollisuusmineraalien jalostuslaitokset. (lähde: Geovista 2016 - Minerals in Barents, GTK 2015).

### 2.3.2 Bio- ja metsätalous

Pohjois-Suomessa on vireillä kymmenkunta biotuotelaitoshanketta. Osa niistä on suunniteltu jo toimivien puunjalostustehtaiden läheisyyteen hyödyntämään tehtaan sivutuotteita, jolloin uutta liikennettä ei synny kovinkaan paljon. Muutamit hankkeet käyttävät toteutuessaan merkittäviä määriä raakapuuta, jolloin kuljetukset metsistä tehtaalle lisääntyvät merkittävästi. Myös loppu- tuotteiden kuljetusmäärät ovat merkittäviä muutamilla hankkeilla. Raakapuuterminaalien merki- tys tulee korostumaan kuljetusketjuissa.

Metsäteollisuuden tuotteiden kysyntä ja hintakehitys ovat eri tuoteryhmissä hyvin erilaisia ja on mahdollista, että joidenkin tuotteiden valmistuskapasiteettia lisätään ja joissakin tuoteryhmissä kapasiteettia Pohjois-Suomessa voidaan joutua vähentämään. Ilmastonmuutos lisää Pohjois-Suomen metsien kasvua, mikä tuo alalle uusia mahdollisuuksia. Tällä hetkellä sellun ja karton- gin kysyntä on vahvaa, kun taas paperin kysyntää laskee. Tämä heijastuu sekä raaka-aineiden että lopputuotteiden kuljetusten määrään ja suuntautumiseen. Myös Pohjois-Suomen sahoilla on laajennuspotentiaalia ja lisääntyviä kuljetustarpeita. Sahatoimintaan liittyy yhä enemmän jatkojalostusta.



Kuva 4. Pohjois-Suomen ja Ruotsin merkittävimpiä sellu-, kartonki- ja paperitehtaita sekä rakenteilla tai suunnitteilla olevia biotuotelaitoshankkeita (Lähde; Metsäteollisuus 2016, Trafikanalys 2015 - Skogens transporter).

Biokaasu sopii nykyisten bensiinikäyttöisten autojen polttoaineeksi melko pienillä autoihin tehtävillä muutoksilla. Polttoaineeksi sopivaa biokaasua voi tuottaa Pohjois-Suomessa pienessä mittakaavassa yhdyskuntajätteestä ja karjan kasvatuksesta syntyvistä kaasuista. Biokaasulla ei voida vaikuttaa ratkaisevasti kasvihuonepäästöjen vähentämiseen valtakunnallisella tasolla, mutta sillä voi olla merkittävä paikallinen vaikutus.

### 2.3.3 **Matkailu, palveluala ja kauppa**

Kansainvälisessä matkailussa Pohjois-Suomeen on vielä paljon kasvun varaa. Matkailu Aasiasta Pohjois-Suomeen on vasta käynnistymisvaiheessa. Keski-Euroopasta pohjoiseen Suomeen suuntautuvaa matkailua kasvattavat uudet suorat lennot Keski-Euroopasta. Omatoiminen matkailu lisääntyy, joten matkaketjujen joustava toiminta ja avoimen informaation lisääminen tulevat entistä tärkeämmiksi.

Erialaisten palvelujen kysyntä ja osuus työntekijöistä on kasvanut Suomessa viime vuosikymmenien aikana, kun taas teollisuudessa ja alkutuotannossa työntekijöiden määrät ovat useilla aloilla laskeneet. Trendin oletetaan jatkuvan.

Pohjois-Suomessa kaupan jakelu tapahtuu Etelä-Suomen suurten logistiikkakeskusten kautta ja Pohjois-Suomen terminaalit palvelevat lähinnä kuljetusalaa. Verkkokaupan lisääntymisen takia varastointia tullaan yhä enemmän keskittämään. Lisäksi toimitusten koko pienenee, mutta samalla niiden määrä kasvaa ja kotiinkuljetusten sekä lähilogistiikan volyymit nousevat.

## 3. VISIO, TAVOITTEET JA TOIMINTALINJAUKSET

### 3.1 Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän visio

#### **Pohjois-Suomi – läsnä maailmalla**

Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmä tukee alueen elinvoimaisuutta, elinkeinoelämän kehittämistä sekä kestäväää alue- ja yhdyskuntarakennetta. Se on kiinteä osa Euroopan ja Barentsin alueen liikenne- ja logistiikkajärjestelmää.

Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset yhteydet alueen sisällä sekä Pohjois-Suomen ja muun Suomen sekä muiden maiden välillä. Kestäviä ja digitaalisia palveluja hyödyntävät matka- ja kuljetusketjut toimivat sujuvasti ja ovat kustannustehokkaita.

### 3.2 Tavoitteet ja toimintalinjaukset liikenne- ja logistiikkajärjestelmän kehittämiseksi

**Pohjois-Suomen pitkistä etäisyyksistä aiheutuviin haasteisiin vastataan hyvän saavutettavuuden ja kustannustehokkaiden matka- ja kuljetusketjujen avulla.**

- Pohjois-Suomen kaupan, teollisuuden ja matkailuelinkeinon kuljetustarpeet sekä Perämeren rannikkoalueen väestö- ja teollisuuskeskittymien väliset yhteydet priorisoidaan.
- Pohjois-Suomen ja arktisen alueen roolia korostetaan kansallisessa ja EU:n liikennepolitiikassa.
- Kansainvälisiä liikenne- ja kasvukäytäviä kehitetään yhteistyössä naapurimaiden kanssa.

**Liikennepalveluja kehitetään ottaen huomioon Pohjois-Suomen erityistarpeet keskus-ten välisillä pitkillä yhteysväleillä sekä harvaan asutuilla alueilla.**

- Digitalisaation tuomia mahdollisuuksia hyödynnetään matkaketjujen kehittämisessä matkailijoiden tarpeet huomioon ottaen.
- Huolehditaan tarkoituksenmukaisista jatkoyhteyksistä säännöllisiltä lentoyhteyksiltä tärkeimpiin keskuksiin ja matkailukohteisiin.
- Hyödynnetään uusia innovatiivisia palveluratkaisuja haja-asutusalueen harvanevan ja vanhenevan väestön liikkumispalvelujen turvaamisessa.

**Pohjois-Suomen liikennejärjestelmä mahdollistaa elinkeinoelämän kustannustehokkaan toiminnan ja kehittämisen.**

- Ennakoidaan uusien kaivosten, biotuotelaistosten tai muiden suuria kuljetusmääriä synnyttävien elinkeinoelämän hankkeiden liikennetarpeet.
- Priorisoidaan valtion panostus meriväylien kehittämisessä koko Pohjois-Suomen näkökulmasta tehokkaimmalla tavalla.
- Varmistetaan jäänmurron jatkuvuus Pohjois-Suomen kaikissa ulkomaankaupan meriliikenteen satamissa ja kehitetään yhteistyötä Ruotsin kanssa.
- Korostetaan lentoliikenteen infrastruktuurin ja palvelujen merkitystä aluetaloudelle.

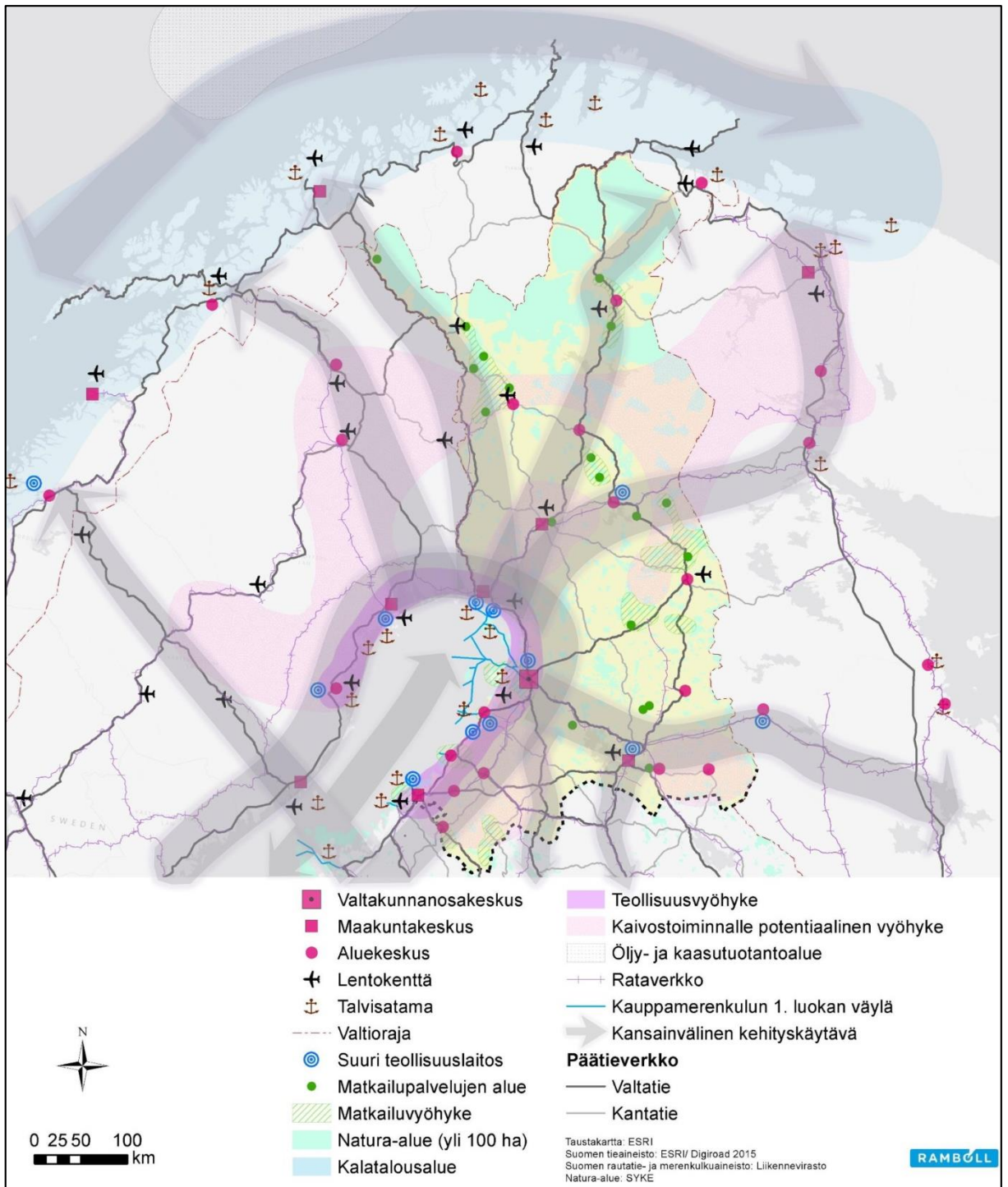
## **Pohjois-Suomi tukee liikenteen päästöjen vähentämistä ja kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen yleistymistä**

- Edistetään kehittyneiden biopolttoaineiden tuotantoa Pohjois-Suomessa varmistamalla raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuksissa tarvittavan liikenteen infrastruktuurin toimivuus.
- Edistetään sähköautojen latauspisteverkon rakentumista, tarvittaessa myös yhteiskunnan tuella.
- Edistetään elinkeinoelämän ja matkustajien tarpeita vastaavien rautatieliikenteen palvelujen kehittämistä Pohjois-Suomessa hyödyntäen markkinoiden avautumisen tuomia mahdollisuuksia.

### **3.3 Maankäytön tulevaisuuden kuva**

Pohjois-Suomen maakuntien maakuntakaavoista ja muista maakunnan kehittämissuunnitelmista koottiin Pohjois-Suomen yhteinen tulevaisuuden kuva. Keskeisessä roolissa ovat kansainväliset liikenteen kehityskäytävät. Niiden yhteyteen rakentuu jatkossa yhä enemmän taloudellista toimintaa ja kansainvälistä yhteistyötä.

Pohjois-Suomessa on pitkät perinteet maankäytön ja liikenteen yhteistyöstä. Elinkeinoelämän ja koko yhteiskunnan toimivuus ovat riippuvaisia toimivista liikenneyhteyksistä, joiden kehittämisessä maankäytön ratkaisuilla on merkittävä rooli. Kestävä kehitys ja kokonaisvaltainen suunnittelu edellyttävät jatkossa yhä tiiviimpää maankäytön ja liikenteen yhteistyötä, jonka merkitys korostuu pitkien välimatkojen Pohjois-Suomessa.



Kuva 5. Pohjoisen alueen maankäytön teemakartta.

## 4. STRATEGIAN TOTEUTUMISTA TUKEVAT TOIMENPITEET

### 4.1 Edistettävät toimenpiteet

Kytetään Pohjois-Suomi osaksi kansainvälisiä liikennekäytäviä yhteistyössä naapurimaiden kanssa.

- *TEN-T ydinkäytävien North Sea–Baltic (NSB) ja Scandinavian–Mediterranean (ScanMed) jatkaminen Pohjois-Suomeen (päärata ja valtatie 4 ja 29 välillä Helsinki–Tornio/Haaparanta).*
- *Pohjoinen tieverkko laajemmin mukaan TEN-T ydin- ja kattavaan tieverkkoon, kun verkkoja päivitetään.*
- *EU:n pohjoisen ulottuvuuden (NDPTL) tieverkon laajentaminen (E8/VT 21 Tornio–Tromssa, KT 93 Palojoensuu–Alta, KT 92 Kaamanen–Näätämö, KT 82 Rovaniemi–Salla–Kandalaksha sekä VT 6 ja VT 9 Kajaani–Niirala–Petrozavodsk).*

Käynnistetään tarvittavat selvitykset Pohjois-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeistä kohteista naapurimaiden toimijoiden kanssa.

- *Koko Barentsin alueen kattavat kehittämishankkeet yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.*
- *Selvitykset Jäämeren radan toteuttamisen edellytyksistä, odotettavissa olevista kuljetusmääristä sekä ratavaihtoehtojen tarkemmista linjauksista yhdessä Norjan kanssa maankäytön suunnittelun tarpeisiin.*

Tehdään tiivistä yhteistyötä Pohjois-Suomen toimijoiden kanssa alueen liikenne- ja logistiikka-järjestelmän kehittämiseksi ja kansalliseen liikennepolitiikkaan vaikuttamiseksi.

- *Perusväylänpidon rahoituksen lisääminen liikenneinfrastruktuurin korjausvelan vähentämiseksi.*
- *Pilottihankkeiden käynnistäminen toimivien matkaketjujen, uusien liikennepalvelujen ja tehokkaampien kuljetusvälineiden sekä nykyisten väylien tehokkaamman kunnossapidon kehittämiseksi.*
- *Liikennesuunnittelijoiden sekä ICT-toimijoiden yhteistyö ja saatavilla olevan tiedon hyödyntäminen digitaalisuuden tuomista mahdollisuuksista liikennejärjestelmän kehittämiseksi.*
- *Selvitykset LNG:n ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä sähkökäyttöisten autojen Pohjois-Suomen liikennejärjestelmälle asettamista tarpeista.*
- *Analyysit Pohjois-Suomen lentoasemien aluetaloudellisista vaikutuksista ja merkityksestä liikenteeseen ja liikennejärjestelmään.*
- *Yhdistettyjen kuljetusten käynnistäminen Pohjois-Suomesta pääkaupunkiseudulle.*
- *Selvitykset uusien puuta käyttävien teollisuuslaitosten tiestölle, rataverkolla ja terminaaleille asettamista muutostarpeista.*
- *Yhteistyö yliopistojen ja alan oppilaitosten kanssa uusien liikenne- ja logistiikka-alan osajien saamiseksi Pohjois-Suomeen.*

### 4.2 Kiireellisimmät väyläinvestoinnit ja pitkän aikavälin kehittäminen

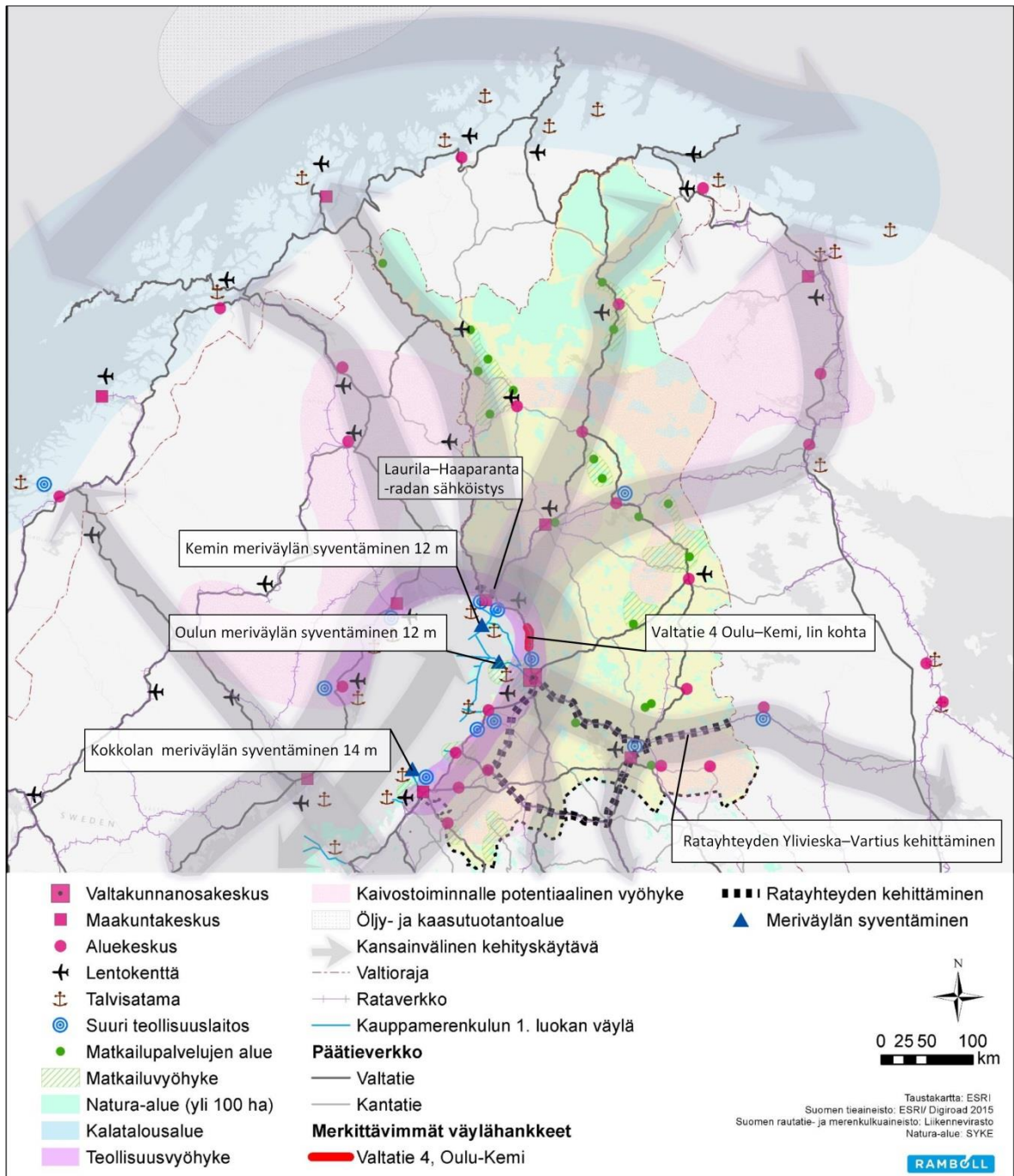
Seuraavassa listassa on priorisoitu koko Pohjois-Suomen kannalta tärkeimmät ajankohtaiset ja nopeasti käynnistettävissä olevat väylähankkeet. Rahoituspäätöksen jo saaneet hankkeet eivät ole mukana listassa. Listaa päivitetään ja täydennetään tarpeen mukaan hankkeilla, jotka sijoituvat pääosin liikenneväylien kehityskäytävälle. Tälle listalle nostettavista hankkeista päätetään yhdessä ja niiden edistämiseksi käytetään koko Pohjois-Suomen painoarvoa.

Ylimaakunnallisen hankelistan ohessa maakunnissa edistetään entiseen tapaan hankkeita ja toimenpiteitä, joiden vaikutukset rajoittuvat maakunnan sisälle. Näiden hankkeiden edistämisestä maakunnat vastaavat pääosin itse.

**Keskeisimmät Pohjois-Suomen väylähankkeet ja toimenpiteet.** Hankkeita ei ole listattu tärkeysjärjestyksessä.

- Liikenneinfrastruktuurin korjausvelan vähentäminen
- Meriväylien kärkihankkeet
  - Hankkeet mahdollistavat tehokkaammat kuljetukset isommilla laivoilla, mikä lisää Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kompensoi pitkiä kuljetusmatkoja. *Esityksissä satamissa väyläsyvyyksen tarve vaihtelee ja painottuu osin nykyisiin kuljetuksiin ja osin tuleviin kuljetustarpeisiin.*
    - Kokkolan meriväylän syventäminen 14 metriin
    - Oulu meriväylän syventäminen 12 metriin
    - Kemin meriväylän syventäminen 12 metriin
- Rataverkon kärkihankkeet
  - Ratayhteyden Ylivieska–Vartius kehittäminen Oulun ja Iisalmen kautta
    - Hanke lisää raideliikenteen kilpailukykyä sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Kehitettävät ratayhteydet lisäävät Perämeren satamien kilpailukykyä Venäjän transito-kuljetuksissa ja palvelevat etenkin kaivos- ja metsäteollisuuden kuljetuksia.
  - Laurila–Haaparanta-radan sähköistys
    - TEN-T ydinrataverkon vaatimuksena on sähköistetty rata. Hanke mahdollistaa operoinnin sähköjunilla Suomen rataverkolta Ruotsin rataverkkoon, mikä lisää raideliikenteen kilpailukykyä sekä tavara- että henkilöliikenteessä.
- Tieverkon kärkihankkeet
  - Valtatie 4 Oulu–Kemi, Iin kohta
    - Käynnissä olevan I-vaiheen toteuttamisen jälkeen merkittävimmäksi pullonkaulaksi jää Iin kohta. Tien liikennemäärät ovat kasvamassa ja toteuttamalla Iin ohitustie voidaan turvata elinkeinoelämän, matkailun ja muun henkilöliikenteen sujuvuus.





Kuva 6. Pohjois-Suomen merkittävimmät väylähankkeet ja perustelut niiden toteuttamiseksi.

## 5. STRATEGIAN TOTEUTUMISEN VAIKUTUKSET JA SEURANTA

### 5.1 Vaikutukset

Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian vaikuttavuutta on arvioitu asiantuntija-arviona suhteessa nykytilaan ja strategiassa asetettuihin tavoitteisiin. Monien toimenpiteiden vaikutusten suuruutta ja toimenpiteiden riittävyyttä halutun tavoitteen saavuttamiseksi on mahdotonta

arvioida täsmällisesti. Toimenpiteiden ja vaikutusten toteutuminen halutulla tavalla on osin epävarmaa, mikä on pyritty ottamaan huomioon arvioinnissa.

#### **5.1.1 Sujuvat matkat ja liikennepalvelut**

Joukkoliikennepalvelujen ja matkaketjujen kehittäminen tavoitteiden mukaisesti mahdollistaa kilpailukykyisen palvelutason kaukoliikenteen pääyhteyksillä. Matkaketjut ja eri liikennemuotojen yhteistyö paranevat kaupunkiseuduilla, lento- ja rautatieasemilla sekä matkakeskuksissa. Matkaketjut hyödyntävät uusia liikennepalveluja sekä digitalisaation tuomia mahdollisuuksia.

Haja-asutusalueilla henkilöliikenne hoidetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti. Digitalisaatio ja yhteistyö tavaraliikenteen kanssa tuo uusia mahdollisuuksia liikennepalvelujen järjestämiseksi. Henkilöauto säilyy kuitenkin pääasiallisena kulkutapana. Liikennepalvelujen rahoituksen niukkuus tekee nykyisten palvelujen säilyttämisestä haastavaa.

Pohjois-Suomen lentoasemaverkko säilyy nykyisellään ja palvelee Lapissa etenkin matkailua ja muualla etenkin elinkeinoelämän tarpeita. Lisääntyvän matkailun ansiosta avataan uusia suoria lentoreittejä Euroopasta Pohjois-Suomeen.

#### **5.1.2 Elinkeinoelämän toimivat kuljetukset**

Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kuljetukset ovat toimivia ja logistiikka tehostuu. Kansainväliset kuljetuskäytävät ovat tärkeitä kuljetusreittejä ja niiden toimivuuteen panostetaan. Lisäksi huomioidaan uusien kaivosten ja biotuotelaitosten kuljetustarpeet. Rautatiekuljetukset ovat kilpailukykyisiä pitkillä kuljetusmatkoilla ja uusia palvelumuotoja on kehitetty.

Päätieverkon kunto on hyvä ja alemmalla tieverkolla toimenpiteitä priorisoidaan elinkeinoelämän tarpeiden mukaan. Rahoituksen niukkuus ja sen painotus käyttäjämääriltään merkittävimpien yhteyksien kehittämiseen asettaa haasteita uusille investoinneille ja alemman tieverkon nykyisen kunnan säilyttämiselle.

#### **5.1.3 Kestävä liikennejärjestelmä**

Ympäristön kannalta kestävämpien liikenne- ja kuljetusmuotojen kilpailukyky paranee ja niiden osuus matkoista ja kuljetuksista kasvaa etenkin suurilla kaupunkiseuduilla ja pitkillä matkoilla. Tätä tukevat parantuneet ja tehostuneet matka- ja kuljetusketjut. Vaihtoehtoiset polttoaineet on otettu Pohjois-Suomessa käyttöön. Liikenteen ympäristöhaitat vähenevät. Yhteistyön lisääminen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa mahdollistaa kestävä ja turvallisen liikennejärjestelmän kehittämisen.

Väestön keskittyminen kaupunkikeskuksiin muodostaa merkittävän haasteen haja-asutusalueiden liikennepalvelujen säilymiselle. Henkilöauton merkitys on edelleen suuri. Ikääntyvän väestön ja harvaan asutun alueen väestön omatoimista liikkumista mahdollistetaan uusien liikennepalvelujen ja digitalisaation avulla.

Toimivimmat matka- ja kuljetusketjut, digitaalisuus sekä uudet liikennepalvelut mahdollistavat yksityisautoilun vähentämisen sekä kuljetusten tehostamisen. Tällä on positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Perusväylänpidon tehostuminen etenkin tärkeimmillä ja vilkkaimmin liikennöidyillä väylillä parantaa liikenneturvallisuutta. Haja-asutusalueilla ja vähäliikenteisillä väylillä infrastruktuurin kunnan mahdollinen heikkeneminen vaikuttaa liikenneturvallisuuteen negatiivisesti.

#### **5.1.4 Alueellinen kilpailukyky ja yhteistyö**

Toimiva liikennejärjestelmä on mahdollistanut vireän ja kilpailukykyisen elinkeinoelämän Pohjois-Suomessa. Myös haja-asutusalueiden elinvoimaisuutta pyritään turvaamaan. Liikenneyhteyksien ja -palvelujen kehittämisessä tehdään tiivistä yhteistyötä Pohjois-Suomessa ja naapurimaiden kanssa. TEN-T ydinverkon käytäviä ja kattavaa verkkoa sekä Pohjoisen ulottuvuuden

tieverkkoa on laajennettu Pohjois-Suomen alueella. Tämä tuo liikenneverkon ja -palveluiden kehittämisen rahoitukselle uusia mahdollisuuksia.

## **5.2 Seuranta**

Neljän pohjoisimman maakunnan ja kahden pohjoisimman ELY-keskuksen edustajista koostuva Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkatyöryhmä seuraa Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategia toteutumista vuosittain ja laatii tarvittaessa ehdotuksia strategian tarkistamisesta tai päivittämisestä.

## Liikennealan toimijoita ja heidän vastualueitaan

Alla olevassa taulukossa on lueteltu Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian kannalta merkittävimmät tahot ja niiden vastuut strategian toteuttamisessa.

Organisaatio	Keskeisimmät tehtävät
Euroopan Unioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EU:n liikennepolitiikka ja lainsäädäntö</li> <li>• TEN-T verkko ja sen rahoitus</li> <li>• Euroopan laajuinen tutkimus ja innovointi</li> </ul>
Liikenneministeriö	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kansallinen liikennepolitiikka ja lainsäädäntö</li> <li>• Omistajaohjaus</li> <li>• Kansallisen liikennestrategian/liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelut ja toteutus</li> <li>• Liikenteen hallinnonalan budjettivastuu</li> <li>• Kansallinen TEN-T verkko ja esitykset siihen liittyen EU:n suuntaan</li> <li>• Pohjoisen ulottuvuuden liikenneyhteistyö</li> <li>• Yhteistyö EU:n ja naapurimaiden ministeriöiden kanssa</li> </ul>
Liikennevirasto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kansallinen liikenneinfrastruktuuri, sen ylläpito ja kehittäminen</li> <li>• Kansallisen liikennestrategian toteuttaminen ja liikennejärjestelmän kehittäminen</li> <li>• Kansalliset liikennetutkimukset ja -selvitykset</li> <li>• Suuret liikenneinfrastruktuurihankkeet</li> <li>• ELY-keskusten ohjaus tienpidossa</li> <li>• Talvimerenkulku ja merikartoitus</li> <li>• Julkisen liikenteen toimintaedellytysten kehittäminen</li> <li>• Liikenteen palvelujen ja markkinoiden kehittäminen sekä edistäminen</li> </ul>
Trafi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikennealaa koskevat luvat, hyväksynyt ja oikeussäännöt</li> <li>• Tutkintojen järjestäminen</li> <li>• Toimialan verotus- ja rekisteröintitehtävät sekä tietopalvelut</li> <li>• Liikennemarkkinoita sekä liikennejärjestelmää koskevien sääntöjen ja määräysten valvominen</li> <li>• Kansainvälinen yhteistyö</li> <li>• Älyliikenteen innovatiivisen kehittämisen edellytysten luonti</li> </ul>
Finavia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lentoasemien ylläpito ja kehittäminen</li> <li>• Lentoyhteyksien kehittäminen ja yhteistyö lentoyhtiöiden kanssa</li> </ul>
ELY-keskukset	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tieverkon yllä- ja kunnossapito sekä maantieliikenteen sujuvuus ja turvallisuus omalla toimialueella</li> <li>• Omalla vastuualueellaan olevien lupien ja avustusten myöntäminen</li> <li>• Joukkoliikenteen ja liikennepalvelujen ylläpito ja kehittäminen</li> <li>• Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa esitettyjen tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden edistäminen yhteistyössä muiden tahojen kanssa</li> <li>• Liikennejärjestelmätyöhön sekä siihen liittyviin tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin osallistuminen sekä tarvittavien toimenpiteiden edistäminen ja toteuttaminen</li> <li>• Yhteistyö elinkeinoelämän, oppilaitosten ja muiden tahojen kanssa</li> </ul>
Maakuntaliitot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian hyväksyminen ja sen tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden edistäminen sekä toteuttaminen yhteistyössä muiden tahojen kanssa</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen osana maakuntakaavoitusta huomioiden Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian tavoitteet, linjaukset ja toimenpiteet</li> <li>• Liikennejärjestelmään liittyviin tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin osallistuminen ja tarvittavien toimenpiteiden edistäminen ja toteuttaminen</li> <li>• Maakunnan ja Pohjois-Suomen edunvalvonta kansallisessa ja kansainvälisessä päätöksenteossa</li> <li>• Yhteistyö elinkeinoelämän, oppilaitosten ja muiden tahojen kanssa</li> </ul>
Kunnat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Katuverkon yllä- ja kunnossapito sekä kehittäminen</li> <li>• Joukkoliikenteen ja liikennepalvelujen ylläpito ja kehittäminen</li> <li>• Oman vastuualueensa kaavoitus</li> <li>• Liikennejärjestelmään liittyviin tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin osallistuminen ja tarvittavien toimenpiteiden edistäminen ja toteuttaminen</li> <li>• Yhteistyö elinkeinoelämän, oppilaitosten ja muiden tahojen kanssa</li> </ul>
Kauppakamarit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elinkeinoelämän edustaminen ja edunvalvonta liikennejärjestelmän kehittämisessä kansainvälisellä, kansallisella ja alueellisella tasolla</li> <li>• Liikennejärjestelmään liittyviin tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin osallistuminen ja tarvittavien toimenpiteiden edistäminen ja toteuttaminen</li> </ul>
Pohjois-Suomen neuvottelukunta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edistää Pohjois-Suomen yhteisiä asioita kansallisella ja kansainvälisellä tasolla</li> <li>• Edistää Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa esitettyjen tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden toteutumista</li> </ul>
Barentsin alueen yhteistyöryhmät	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edistää liikennejärjestelmän yhteen sovitettua kehittämistä maiden rajoista riippumatta</li> </ul>
Alueelliset EU-toimistot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suomen ja oman alueen edunvalvonta EU-tasolla</li> <li>• Pohjoisen liikenneasioiden sekä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa esitettyjen tavoitteiden, toimintalinjausten ja toimenpiteiden edistäminen EU-tasolla</li> </ul>
Etujärjestöt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oman alan edustaminen ja edunvalvonta liikennejärjestelmätyössä yhteistyössä muiden tahojen kanssa</li> </ul>
Yritykset	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhteistyö eri toimijoiden kanssa liikennejärjestelmän kehittämistyössä</li> <li>• Liikennepalvelujen tuottaminen</li> </ul>