



Lausuntopalvelu

Viite: Lausuntopyyntö 1.2.2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa toisen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2024–2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä.

Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman kolme tavoitetta – **saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus** – ovat keskenään rinnakkaisia ja tasavertaisia, ja kaikki kolme tavoitetta pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Lisäksi liikenneturvallisuus on huomioitu investointiohjelman valmistelussa. Liikenne12 tavoitteiden mukaan liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3,0 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa.

Investointiohjelmaan on Lapin osalta kirjattu alla olevat hankkeet.

Maantiet:

Maantieverkon kehittämishankkeet:

- muiden pääväylien parantaminen
- Vt 21 Palojoensuu-Maunu, Enontekiö (1A) 34 M€
- Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (1A) 4M€.
-

Muun tieverkon parantamishankkeet

- Keskisuuret kriittiset sillat:
 - o Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä (1B) 8 M€
 - o St 937 Pellon silta (1B) 12 M€.

Maantieverkon perusväylänpidon parantamishankkeet

- Vt 29 Tornion sillan (L-1614) peruskorjaus, 4,2 M€

- Kt 82 parantaminen Kalliosalmen sillan kohdalla Kemijärvellä 2,8 M€.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen

Parannettavat pyörätiet

- Vt 4, kt 81, mt 9442 "Siltojen lenkki" 4,8 km, Rovaniemi
- Matkailua palvelevat pyörätiet
- Kt 79, Kittilä 10,5 km

Rautatiet:

Kehittämishanke

- Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä peruskorjaukset ja sähköistykset (ehdollinen rahoitusratkaisun löytymiselle) * 19 M€.

Perusväylänpidon parantamishanke

- Kemin aseman matkustajalaitureiden parantaminen, 4-6 M€ ja Tornio-itäinen matkustajalaiturin pidentäminen 0,1-0,4 M€.

Vesiväylät:

- Vesiväylien osalta kehittämishankkeeksi on osoitettu useita pieniä hankekokonaisuuksia, joista yksi on Tornion väylän geometrian parantaminen (1A) noin 2,5 M€.

Väylävirasto on pyytänyt jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
 2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
 3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
 4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
 5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?
-
1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Lapin liiton näkemyksen mukaan investointiohjelmassa ei ole huomioitu muuttunutta geopoliittista tilannetta ja siitä aiheutuneita toimintaympäristönmuutoksia. Huoltovarmuuden ja erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden kannalta keskeiset väylähankkeet on nostettava hankkeiden priorisoinnissa huomattavasti vahvempaan rooliin. Kriittisen infrastruktuurin kehittäminen on koko Suomen turvallisuuden kannalta keskeistä. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseksi erityisesti maa- ja rautatieyhteydet Ruotsiin ja edelleen Norjan satamamiin tulee huomioida investointiohjelmassa nykyistä paremmin. Suomen ja Ruotsin tuleva NATO-jäsenyys korostaa myös pohjoisen maayhteyksien merkitystä turvallisuuden varmistamiseksi,

kuten Valtioneuvoston 2022 tulevaisuusselonteossa on painotettu. Tulevaisuusselonteossa Liikenne- ja viestintäministeriö painottaa, että ” *Kriittisimmän tavaraliikenteen osalta arviointia meriliikenteelle vaihtoehtoisten reittien parantamiseksi ja kuljetusten tehostamiseksi tulee jatkaa. Erityisesti olisi tarkasteltava yhteyksiä pohjoisessa Ruotsiin ja sieltä edelleen Norjan satamiin. Lisäksi tulee tarkastella muita mahdollisia raideyhteyksiä naapurimaihin tai Itämerelle. Kyse on kuitenkin merkittäviä investointeja vaativista pitkän aikavälin hankkeista, joita tulisi arvioida ensisijaisesti kannattavuuden näkökulmasta. Käytännön haasteena on Suomen raideleveys, joka on kytkenyt Suomen perinteisesti Venäjän ja Aasian suuntaan. Myös tieliikenteen toimivuus Ruotsiin ja Norjaan tulee varmistaa. Kansainvälisten yhteyksien pitkäjänteinen kehittäminen tapahtuu tietopohjaisesti osana valtakunnallista 12 vuotista liikennejärjestelmäsuunnittelua.*”

Väyläverkon alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys on syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajemmin, kuin se on nyt otettu. Aluekehityksen ja alueille syntyvien investointien mahdollistaminen vaatii myös liikenneverkon olevan riittävässä kunnossa. Lisäksi energiatuotannon myötä tuulivoimaloiden määrän ennustetaan kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti. Lapissa on vireillä kaavoitusprosessissa tai ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä hankkeita, joissa on noin 700 tuulivoimalaa. Lapin tuulivoimaselvityksessä 2022 tunnistettiin, että alueille mahtuu voimaloita maksimissaan 2861 kpl ja joista merialueella olisi 850 kpl. Tällainen määrä toisi Lapin kuntiin jopa 763 miljoonaa euroa kiinteistöverotuloja 30 vuoden aikana ja vaatisi 22,9 miljardin investointeja tuulivoimayhtiöiltä. Tuulivoimaloiden suurin rakentamispotentiaali on Pohjois-Suomen alueella. Lapin osalta heikentynyt tiestön kunto voi johtaa tilanteeseen, jossa tuulivoimaloiden rakentaminen estyy teiden huonon kunnan vuoksi, jolloin esimerkiksi satamista ei saada kuljettua rakennusmateriaaleja tuulivoimaloille.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelma on kehitetty jatkuvasti arvioinnin perusteella tavoiteltuun suuntaan. Edellisen Valtion väyläverkon investointiohjelman 2023–2030 laatimisen yhteydessä Väylävirastossa on todettu tarve investointiohjelman vaikutusten arvioinnin tarkemmalle kuvaamiselle. Sama tarve on todettu myös suunnitteluohjelman osalta sen valmistelun yhteydessä. Ohjelmien valmistelun yhteydessä käytetty PRIO-työkalua, joka toimii hankkeiden vaikutusten vertailun ja priorisoinnin apuvälineenä. PRIO on alun perin kehitetty parantamaan hankearviointien tuottaman monipuolisen vaikutustiedon hyödyntämistä. PRIO:n tuloksena syntyykin tietoa hankkeiden hyvyydestä suhteessa toisiinsa. PRIO:ssa on yhteensä kuusi määriteltyä tavoitealuetta, jotka muodostetaan pääosin kannattavuuslaskelmalta saataviin hyötykomponentteihin pohjautuen. Tavoitealueet ovat elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen, työ- ja vapaa-ajan matkojen tarpeisiin vastaaminen, liikenneturvallisuuden edistäminen, hiilidioksidipäästöjen väheneminen, ympäristökestävyyden ja terveyden edistäminen ja muut kannattavuuslaskelmalta saatavat hyödyt.

Investointiohjelman valmisteluun integroidulla vaikutusten arvioinnilla on kaksi tehtävää: 1. hankkeiden priorisointi investointiohjelmaa muodostettaessa – arvioinnissa tuotettava tieto tukee hankkeiden priorisointia ja sen läpinäkyvyyttä 2. investointiohjelman kokonaisvaikutusten arviointi – arvioinnissa tuotettava tieto tukee investointiohjelman muokkaamista ja siihen liittyvää päätöksentekoa; vaikutusten arvioinnissa pyritään näkemään vaikutusketjut sekä eri näkökulmien riippuvuussuhteet, ja sitä kautta tekemään johtopäätökset investointiohjelman kokonaisvaikutuksista. Vaikutusten arvioinnissa keskitytään investointiohjelman merkittäviin vaikutuksiin ja toisaalta arvioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista.

Vaikutusten alueellisesta jakautumisesta Lappiin kohdistuu erittäin pieni osuus hankkeista, näin ollen myös hankkeiden hyödyt jäävät erityisesti Etelä- ja Länsi-Suomeen. Investointiohjelmaan sisältyvien, hankearvioidujen Pohjois-Suomen hankkeiden (5 hanketta) yhteiskuntataloudellinen

kannattavuus on 0,7. Hankkeet tuottavat yhteiskuntataloudellisia hyötyjä yhteensä 91 miljoonaa euroa 30 vuoden aikana. Erittäin merkittävä osuus alueen hankkeiden hyödyistä kohdistuu elinkeinoelämän edistämisen tavoitealueelle. Elinkeinoelämälle kohdistuvat hyödyt muodostavat 63 % alueen hankkeiden hyödyistä. Lisäksi Pohjois-Suomen hankkeet ovat muihin alueisiin nähden hiilidioksidipäästöjen vähentämisen osalta tehokkaita, kun hiilidioksidipäästöjen vähentämisen avulla saavutettavat hyödyt muodostavat lähes 7 % hankkeen kokonaishyödyistä.

Lapin osalta hankearvioituneita kohteita *Vaikutusten arviointi valtion väyläverkon investointi- ja suunnitteluohjelman laadinnassa* -julkaisussa on Lautiosaari–Elijärvi ja Tornio–Röyttä peruskorjaukset ja sähköistykset, jotka ovat kestävyyttä painottavia hankkeita, jotka ovat valikoituneet osin sekä kestävyys- että CO2-koreihin. Vt 21 Palojoensuu–Maunu sekä Vt 21 Ailakkalahti–Kilpisjärvi ovat ainoat IO-korin hankkeet, jotka eivät ole valikoituneet muihin vertailun koreihin. Hankkeet ovat pienempiä parantamishankkeita, jotka eivät ole täysin vertailukelpoisia suurempiin kehittämishankkeisiin nähden. Koko Pohjois-Suomen investointiohjelman hankearvioidut hankkeet tuottavat yhteensä 204 miljoonaa euroja hyötyjä 30 vuoden laskenta-aikana.

Lapin liitto pitää ongelmallisena, että turvallisuus näkökulma vaikutusten arvioinnissa keskittyy vahvasti vain liikenneonnettomuuksiin. Kuitenkin esimerkiksi Valtatie 21 Palojoensuu–Maunu yhteysväli ei ole päässyt hankearvioituksi. Julkaisussa kuitenkin todetaan, että yhteysvälillä on runsaasti suistumisonnettomuuksia (vuosina 2014–2015 oli 22 kappaletta), näitä ei ole huomioitu kannattavuuslaskelmassa; turvallisuusnäkökulmasta hanke on siis todellisuudessa hieman tehokkaampi kuin laskelmien mukaiset arviot. H/K-suhde on PRIO-tarkasteluissa laskettu poistamalla rahamääräisiä hyötyjä tuottamattomat toimenpiteet kustannuksista. Valtatie 21 on merkittävä tieyhteys Länsi-Lapissa, jonka merkitys on myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittinen, sillä se on Suomen harvoja maayhteyksiä Norjaan ja edelleen Jäämerelle, mikäli esimerkiksi laivaliikenne Itämerellä on estynyt. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat kapealla, mutkaisella ja huonokuntoisella tiellä kasvaneet, jonka seurauksena tie on hyvin onnettomuusherkkä. Valtateillä on myös runsaasti ulkomaalaisia raskaita ajoneuvoja, jotka eivät ole välttämättä tottuneet ajamaan talvisella ja huonokuntoiselle tieosuudella. Onnettomuuksien sattuessa harva tieverkko johtaa siihen, että valtatiellä 21 tapahtuneiden raskaan ajoneuvon suistumisen tai onnettomuuden jälkeen tieyhteys voi olla poikki useita tunteja korvaavat tieyhteydet ovat pahimmillaan useamman sadan kilometrin mittaisia.

Lapin liiton näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnissa PRIO-työkalun käytössä liittyy isoja haasteita nykyisessä toimintaympäristössä. Huoltovarmuuteen ja erityisesti sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät tekijät eivät tule työkalun käytössä huomioiduksi. PRIO:n tavoitealueista puuttuu kokonaan huoltovarmuuteen liittyvät tavoitteet kokonaan, joka jättää huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät tekijät huomiomatta kokonaan vaikutusten arvioinnista. Vaikutusten arviointi valtion väyläverkon investointi- ja suunnitteluohjelman laadinnassa -julkaisussa ei huoltovarmuuteen liittyviä tekijöitä ole tunnistettu laisinkaan, jolloin investointiohjelman ei ole voitu laatia riittävien vaikutusarviointien pohjalta. **Lapin liitto pitää välttämättömänä ja kiireellisenä, että huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä vaikutusten arviointi tulee ottaa huomioon vaikutusten arviointia laadittaessa ja investointiohjelman hankkeita valittaessa sekä Liikenne12 strategian päivityksessä.**

Lapin liitto toteaa myös, että väyläverkon alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys olisi syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajemmin, kuin se on nyt otettu. Investointiohjelman hankkeet on kohdennettava tasapuolisemmin koko maahan, onhan kyseessä koko maan kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma, johon vaikutuksia tulee arvioida. **Vaikutusten arviointi on kohdistettava myös investointiohjelman korjausvelan määrän kasvuun ja siitä aiheutuviin saavutettavuushaasteisiin sekä logistiikan kasvaviin kustannuksiin esim. metsäteollisuudessa**

erityisesti harvaan asutulla seudulle. Nyt käytössä oleva vaikutusten arviointi antaa liikaa painoarvo hyöty-kustannuslaskelmalle, joka suosii suurempien kaupunkiseutujen liikennehankkeita ja ajan arvostusta.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustasot ajanjaksolla 2021–2032 ovat: Väyläverkon kehittämisen rahoitus noin 6,1 mrd. euroa ja perusväylänpidon rahoitus noin 18 mrd. euroa. Liikenne 12 -suunnitelmassa kehittämishankkeisiin suunnattavasta rahoituksesta noin 2,45 mrd. euroa on varattu jo päätetyille hankkeille. Uusiin kehittämisinvestointeihin on suunnittelukaudella käytettävissä noin 3,22 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta maanteille kohdistuu 43 % (noin 1,4 mrd. €), rautateille 53 % (noin 1,7 mrd. €) ja vesiväylille 4 % (0,13 mrd. €). Lisäksi valtio uusii junien kulunvalvontajärjestelmän (Digirata-hanke), jonka kustannusarvio vuosille 2021–2041 on 1 370 milj. euroa ja josta vuosien 2021–2032 osuus on 390 milj. euroa. Lisäksi valtio varaa vuosina 2024–2032 yhteensä noin 661 milj. euroa MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitteisiin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdolliseen palveluiden kehittämiseen.

Lapin liiton näkemyksen mukaan Liikenne12 mukaisen liikenneverkon rahoitustaso on riittämätön vastaamaan tulevaisuuden liikenneverkon tarpeita. Alueellisten tavoitteiden ja erityisesti korjausvelan vähenemiseen ei voida vastata investointiohjelman toimenpiteillä. Lapin osalta korjausvelka on jo nyt kasvanut kohtuuttoman suureksi. Teiden kunto on päässyt rapistumaan monin paikoin jo merkittävästi ja korjaaminen on entistä kalliimpaa rakenteiden kunnan heikennettyä. Alempi asteisen tieverkon korjaamiseen on monin paikoin jo kiire, sillä niiden kuntoon saaminen on edellytys myös kaivos-, maatalous-, ja metsäteollisuuden toimintaedellytyksiin. Samoin matkailu, kansainväliset kuljetukset ja liikenneturvallisuus kärsivät teiden heikosta kunnosta. Huoltovarmuuden kannalta myös tiestön kunto on kriittinen tekijä. Väestön, tavaroiden, puolustusvoimien ja pelastuskaluston tulee voida liikkua alueella sujuvasti. Rahoitustaso tulee nostaa riittävä tasolle, jotta myös elinkeinoelämän kannalta välttämättömät hankkeet pystytään toteuttamaan.

Investointiohjelmassa tulee huomioida nykyistä paremmin kaivos -ja metsäteollisuuden, matkailun sekä uusiutuvan energian, kuten tuulivoimaloiden liikenneinvestoinnit. Alueelliset erityisolosuhteet ja huoltovarmuuden merkitys on huomioitu puutteellisesti investointiohjelmassa. Valtaosa investoinneista keskittyy Etelä- ja Länsi-Suomen alueelle, jättäen erityisesti Lapin tieverkon kehittämiseen vakavia puutteita.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Tällä hetkellä investointiohjelma ei vastaa Suomen geopoliittista tilannetta ja toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia. Suomen logistinen asema on kansainvälisesti muuttunut ja investointiohjelmassa on huomioitava entistä paremmin myös huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus sekä yhteydet kriisitilanteessa naapurimaihin. Strategista tilannekuvaa tulee päivittää, jotta myös investointiohjelmaan valitut hankkeet ovat tarkkaan valittuja ja oikein perusteltuja. Investointiohjelman laatimisessa tulee panostaa entistä enemmän elinkeinoelämän vaatimaa liikenneverkkoa. Investointiohjelmassa tulee tunnistaa entistä paremmin alueelliset olosuhteet ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Lapin liikennevirrat tulevat jatkossa kasvamaan huomattavasti elinkeinoelämän investointien myötä. Lapin elinkeinoelämä on hyvin riippuvainen teiden kunnosta ja iso osa Suomen viennistä tuotetaan harvaan asutussa Pohjois-Suomessa.

Tulevaisuuden investointipotentiaali Pohjois-Suomen, Pohjois-Ruotsin ja Pohjois-Norjan osalta on huomioita väyläviraston investointiohjelman laatimisessa nykyistä paremmin. Lapissa asuu tällä hetkellä noin 3 % Suomen väestöstä, mutta Lapin viennin osuus on koko Suomen viennistä noin 7 %. Tämän lisäksi kansanvälisen matkailun vientiarvo on noin 520 miljoonaa euroa, jota ei näy viennin tilastoissa. Lapin kauppakamari on arvioinut Pohjois-Suomen tulevaisuuden investointipotentiaalin olevan noin 47 miljardia. Pohjois-Suomen lähialueiden Ruotsin ja Norjan yhteenlasketuksi investointipotentiaaliksi on arvioitu noin 160 miljardia sisältäen Suomen osuuden. Ruotsissa on valtion taholta panostettu huomattavasti Suomea enemmän myös pohjoisten alueiden liikennehankkeisiin, mikä on myös auttanut investointien ja elinvoiman syntymistä pohjoisille alueille. **Pohjois-Suomen investointipotentiaali on huomioitava nykyistä paremmin investointiohjelmassa, ja mahdollistaa liikennehankkeiden avulla niiden toteutuminen.** Pohjois-Suomen investoinnit ovat tärkeitä koko Suomen elinvoiman kasvulle. Tällä hetkellä tieverkko ei ole investointien vaatimassa kunnossa ja riskinä on, että myöskään investoinnit eivät toteudu. Pohjoismaiden investoinneilla on vaikutusta myös elinkeinoelämän ja työvoiman liikkuvuuteen Suomessa.

Elinkeinoelämän näkymät ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat on otettava paremmin huomioon investointiohjelman laatimisessa. Vuorovaikutusta näiden suhteen on syytä parantaa ja saada siitä systemaattisempaa, avoimempaa ja vuorovaikutteisempaa.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Tulevina vuosina on keskeistä uusia ja päivittää valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma seuraavilla 12 vuodelle. Muuttuneet maailmanpolitiikan ja toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten vuoksi Liikenne12 tavoitteet, kriteerit ja toimenpiteet eivät enää kuvaa muuttunutta maailmapoliittista tilannetta. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden mukaan ottaminen Liikenne12 suunnitelmaan on välttämätöntä. Suunnitelman päivittämisen myötä myös Väyläviraston investointiohjelman laatimista tulee ohjata vahvemmin huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät liikennehankkeet. Väyläviraston investointiohjelman laatimisessa tulee huomioida paremmin laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Lain 15 a§:n mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää. Turvallisuus laajasti ymmärrettyä tulee olla ratkaisevassa osassa vaikutusten arviointia ja hankkeiden valintakriteereitä investointiohjelmaan.

Suomen huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta on ensisijaisen tärkeä investoida TEN-T-ydinverkkokäytävään kuuluvan Laurila–Tornio–Haaparanta-yhteyteen. Ratayhteyden kehittämällä tulee varmistaa myös sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen kuljetusten sujuvuus Suomen ja Ruotsin välillä. Se on Suomen ainoa rautatieyhteys Ruotsiin ja edelleen Norjaan, joten se on kriittinen myös huoltovarmuuden näkökulmasta ja kyseiset kohteet on priorisoitava investointiohjelmassa. Huoltovarmuuden kannalta on keskeistä turvata maantie- ja rautatieyhteys Eurooppaan, mikäli se esimerkiksi kriittisissä meriliikenteen häiriötilanteissa tai poikkeusoloissa katkeaa. Investointiohjelmassa on tarpeen huomioida CEF-rahoituksen hakeminen TEN-T-ydinverkkokäytävän ratahankkeille, kuten Oulu–Tornio-välisen ratayhteyden kehittämiseen suunnitelmallisesti. Kemin Ajoksen satamaan johtavan rautatien sähköistäminen on poikkeuksellisen keskeistä Pohjois-Suomen huoltovarmuuden ja elinkeinojen kehittämisen näkökulmasta. Lisäksi ratayhteystarve Kolarista Jällivaaraan on syytä ottaa tarkasteluun yhteistyössä Ruotsin kanssa erityisesti Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta.

Tulevilla investointiohjelman päivityskierroksilla tulee huomioida vahvemmin myös elinkeinoelämän investointien tarpeet etupainotteisesti, joilla samalla tuetaan Suomen kilpailukykyä ja elinkeinoelämän toimintavalmiuksia. Investointiohjelmaan valittavien hankkeiden valinnassa ja

ajoituksessa on huomioitava myös tulevat CEF-rahoitushaut, TEN-T-vaatimusten täyttäminen, hankkeen vaikutusten merkittävyys sekä yleinen markkinatilanne. Investointiohjelman on syytä tukea ja edesauttaa esimerkiksi CEF-rahoituksen saamista Suomen väyläverkolle.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2024–2031 rataverkon kehittämisen talouskehys on 1 605 milj. euroa. Lapin osuus näistä hankkeista on yhteensä noin 19 M€, joka koskee Lautiosaari–Elijärvi ja Tornio–Röyttä peruskorjauksesta ja sähköistystä, joka on ehdollinen rahoitusratkaisun löytymiselle. Perusväylänpidon parantamiseen rahoitusta on käytössä kaudella 420 milj. euroa. Summasta Kemin aseman matkustajalaitureiden parantaminen on 4–6 milj. € ja Tornion matkustajalaiturin pidentäminen 0,1–0,4 milj. €. **Kokonaisuudessaan Lapin osuus rautatiehankkeiden rahoituksesta (2025 milj. €) on 23,1–25,4 milj. € eli noin prosentin luokkaa.**

Investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2024–2031 maantieverkon kehittämisen talouskehys on 1 476 milj. euroa. Käytössä olevaa maanteiden perusväylänpidon parantamisrahoitusta on ajanjaksolle noin 310 M€ ja maanteiden kehittämishankkeista noin 1166 milj. €. Lapin osalta maanteiden kehittämishankkeisiin saadaan rahoitusta 58 M€ ja perusväylänpidon parantamishankkeisiin 7,0 M €. **Lapin maantiehankkeiden osuus valtion investoinneista (yhteensä 1476 M€) on 65,0 M€ eli 4,4 %.**

Kokonaisuudessaan Vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen on varattu investointiohjelmassa 217 M€, josta Lappiin kohdistuva osuus on 2,5 M€ eli alle 1,2 %. Lapin osuus jää investointiohjelman hankkeissa hyvin pieneksi suhteessa koko investointiohjelman talouskehukseen. **Alueiden välinen tasapuolisuus ei toteudu investointiohjelmassa ja jättää harvaan asutut alueet heikompaan asemaan.**

Pohjois-Suomeen kohdistuneet hankkeet parantavat Lapin ja koko Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Päärataan kohdistuvat investointikohteet parantavat myös Lapin saavutettavuutta. **Investointiohjelmaa tulee lisätä TEN-T-ydinverkkokäytävään ja pääväylään kuuluvan Oulu–Laurila-rataosan peruskorjaus- ja parantamishanke.** Yhteysväli on Pohjois-Suomen rautatieliikenteen keskeinen yhdysväli niin henkilöliikenteen kuin tavaraliikenteen, kuten myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Kyseiselle yhteysväliille ei ole korvaavaa rautateiden kuljetusmuotoa, joten se on Pohjois-Suomen ja koko Suomen rautatieliikenteen kannalta korvaamattoman tärkeä. Rataosuuden kehittämisellä on merkittävä vaikutus elinkeinoelämän ratakuljetuksen kasvulle erityisesti raakapuun osalta sekä matkailulle. Pohjois-Suomen tulevaisuuden investoinnit lisäävät rautateiden merkitystä entisestään. Oulu-Laurila-rataosuutta tulee kehittää niin, että se vastaa pääväyläasetuksen mukaisesti rautateiden pääväylien palvelutasoa. Henkilöliikenne Suomen ja Ruotsin välillä tukee Perämerenkaaren kehitystä ja mahdollistaa nykyistä laajemman työssäkäyntialueen. Samoin teollisuuden kilpailukyky paranee alueella. Rataosan parantaminen tukee myös Kolariin suuntautuvan rautatieliikenteen kehittämistä.

Kolarinradan sähköistäminen on otettava mukaan investointiohjelmaa, sillä sähköistäminen tukee erityisesti kestävän matkailun kasvua Tunturi-Lapissa ja alueen elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Rautateiden osalta investointiohjelmaan tulee lisätä Kemijärvi-Salla-Kelloselkä-rautatielinjan suunnittelun aloittaminen, kunnostaminen ja käyttöönotto. Rautatie tukee erityisesti Itä-Lapin saavutettavuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia ja matkailua ja edistää alueen kestäviä kuljetusratkaisuja.

Lapin osalta Liikenne12 tavoitteeksi nostettu saavuttavuus ei kuitenkaan toteudu investointiohjelman myötä. Esimerkiksi maakuntakeskuksien ja aluekeskuksien välisen saavutettavuuden parantamiseen ei kohdistu Lapissa hankkeita. Lisäksi elinkeinoelämän vaatimat liikenneinvestoinnit ovat puutteelliset, jolla voi olla isoja heikennettäviä vaikutuksia elinkeinoelämälle

ja hidastaan uusien investointien syntymistä. Alueellisten tavoitteiden ja erityisesti korjausvelan vähenemiseen ei voida vastata investointiohjelman toimenpiteillä. Lapin osalta korjausvelka on jo nyt kasvanut kohtuuttoman suureksi. **Investointiohjelmalla tulee varmistaa, alempi asteisen tieverkon kunnossapitoon riittävä rahoitus. Lapin osalta huonokuntoisten päällysteiden määrä on lisääntynyt vuosien 2011–2020 aikana noin 530 kilometrillä.** Vuonna 2023 päällysteitä korjataan Lapissa noin 90 kilometriä, kun kestävä määrä olisi 300 kilometriä, jotta tieverkko pysyisi nykyisessä kunnossa. Päällystysrahoituksen tasapuoliseen jakautumiseen tulee myös investointiohjelmalla vastata, jotta koko Suomen saavutettavuus voidaan turvata Liikenne12 tavoitteiden mukaisesti.

Investointiohjelmaan on lisättävä Lapin osalta pääväyläverkolta Vt4 Keminmaa–Muurola ja Vt4 Hirvas–Rovaniemi-hankkeet. Lisäksi kt80 Kittilä–Sodankylä-välistä tieyhteyttä, Kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi-tieosuutta ja Mt 9643 Kemijärven Varrion siltaa ja tieyhteyden parantamista Patokankaan teollisuusalueelle koskevat hankkeet tulee lisätä investointiohjelmaan. Kantatie 82 varrella sijaitsee Länsi-Euroopan suurin ampuma- ja harjoittelualue, jonka käyttö on sotilaallisen liikenteen myötä kasvussa. Kantatie 82 ei vastaa enää sille asetettuja tieluokan vaatimuksia ja tieosuuden parantaminen on välttämätöntä. Kantatie 82 kohdistuvat parantamistoimenpiteet tulee lisätä investointiohjelmaan. Valtatie 4 parantamiseen välillä Keminmaa–Rovaniemi–Sodankylä tulee valtion tasolla panostaa, koska nyt se ei täytä pääväyläasetuksen mukaista palvelutasovaatimuksia. Keminmaan ja Rovaniemen välillä parantamistarpeita ovat ohituskaistajaksojen rakentaminen, vaarallisten kohteiden parantamisia sekä yksityistie- ja tonttiliittymäjärjestelyjä. Lisäksi investointiohjelmaan on lisättävä Kemijärvi-Salla-Kellosekä-rautatielinjan suunnittelun aloittaminen ja kunnostaminen ja Kemin Ajoksen radan sähköistäminen.

Väyläviraston investointiohjelman isona puutteena on, että se ei huomioi Lapin alueen erityispiirteitä eikä kasvupotentiaalia elinkeinoelämän investointien osalta. Investointiohjelma ei nykyisellään tue koko Suomen saavutettavuutta vaan paremminkin heikentää alueiden välisiä kehityseroja entisestään. Liikenne12-suunnitelma ja investointiohjelma tulee päivittää vastaamaan muuttunutta geopoliittista tilannetta erityisesti huoltovarmuuden osalta, mikä korostaa Lapin tärkeää sijaintia ainoana maayhteytenä Suomesta Länsi-Eurooppaan.

Lapin liitto kiinnittää huomioita, että Väyläviraston investointiohjelma on laadittu ilman poliittista ohjausta. Jatkossa on syytä pohtia tulisiko vuosittain laadittavaan investointiohjelman valmistelussa olla mukana myös poliittinen ohjaus.

LAPIN LIITTO

MERK. KATRI KULMUNI

Katri Kulmuni
maakuntahallituksen puheenjohtaja

MERK. MIKA RIIPI

Mika Riipi
maakuntajohtaja

Lausunnon valmisteli aluesuunnittelija Kaisa Kinnunen