



Väylävirasto

Viite: Lausuntopyyntö 17.11.2023 VÄYLÄ/6978/04.00/2023

### **Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032**

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfranhankkeet, jonka talouskehityksen määrittelee Liikenne 12-suunnitelma. Vuosia 2025–2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen.

Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

#### **1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?**

Suomen logistinen asema on kansainvälisesti muuttunut. Muuttuneessa toimintaympäristössä erityisesti huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät investoinnit ovat koko Suomen kannalta elintärkeitä. Lappi on merkittävässä maantieteellisessä asemassa mahdollistamassa raide- ja maantieyhteydet läntisiin naapureihimme Ruotsiin ja Norjaan, sekä niiden kautta Eurooppaan ja Pohjois-Atlantille. Toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ovat tuoneet ilmi riskit Suomen tuonnin ja viennin tapahtuessa pääosin meriteitse Itämeren kautta. Toimivat yhteydet tulee varmistaa ja rahoitusta niiden kehittämiseen tulee kohdentaa ennen riskien toteutumista. Suomen NATO-jäsenyyden ja DCA-sopimuksen tuomat tarpeet tulee huomioida paremmin jatkossa.

#### **2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Perustelut on esitetty investointiohjelmassa liitteineen hyvin. Hankkeiden arvioinnissa parhaassa asemassa ovat lyhyiden etäisyyksien ja tiheän väestön maakunnat harvaan asuttujen ja pitkien etäisyyksien maakuntien, Lappi mukaan lukien, jäädessä heikompaan asemaan. Rahoitus keskittyy Etelä- ja Länsi-Suomen alueelle.

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

TEN-T –asetuksen mukaisesti VT21 kehittäminen osana TEN-T verkkoa. Lapin liitto katsoo, että VT 21:n nouseminen osaksi TEN-T verkkoa kertoo sen tärkeydestä Lapille ja koko Suomelle. VT 21 kehittämistä tulee lisätä.

Lapin liitto nostaa esille myös seuraavat tärkeiksi katsomansa kohteet.

KT 80 Kittilä-Sodankylä ja E 63 osuus Kemijärvelle, KT 82 Vikajärvi–Kemijärvi-tieosuus, Pokan tie, MT 9643 Kemijärven Varrion silta, Patokankaan teollisuusalue. Tieyhteydet palvelevat alueen asukkaiden ja elinkeinoelämän, sekä puolustuksen tarpeita ja niiden korjaus ja kehittämistarpeet on tunnistettu.

Rautateiden osalta investointiohjelmaan tulee lisätä Kemijärvi-Salla-Kellosekä-rautatielinjan kunnostaminen ja käyttöönotto. Rautatie tukee erityisesti Itä-Lapin saavutettavuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia ja matkailua ja edistää alueen kestäviä kuljetusratkaisuja. Ajoksen rautatieosuus tulee sähköistää.

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

Investointiohjelman laatimisessa tulee panostaa entistä enemmän elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden vaatimaa liikenneverkkoa. Investointiohjelmassa tulee tunnistaa entistä paremmin alueelliset olosuhteet ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja potentiaali. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen tulee tuoda kriteerinä mukaan tulevilla ohjelmissa hankkeiden priorisoinnissa.

#### **5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?**

TEN-T-ydinverkkokäytävään ja pääväylään kuuluvaa Oulu-Laurila-rataosuutta tulee kehittää niin, että se vastaa pääväyläasetuksen mukaisesti rautateiden pääväylien palvelutasoa. Yhteysväli on Pohjois-Suomen rautatieliikenteen keskeinen yhdysväli niin henkilöliikenteen kuin tavaraliikenteen näkökulmasta. Kyseiselle yhteysvälille 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.

Hallitusohjelmaan kirjatun investointiohjelman erikseen nimettyä Tornio-Kolari-radan sähköistämishanketta tulee viedä suunnitteluvaiheen jälkeen eteenpäin.

Kemin ja Tornion satamien kehittämiseen tulee kohdentaa rahoitusta tulevaisuudessa. Niiden tärkeys on tunnistettu sekä TEN-T asetuksessa, että DCA-sopimuksessa.

Huoltovarmuuden kannalta on keskeistä turvata maantie- ja rautatieyhteys Eurooppaan ja Pohjois-Atlantille.

#### **6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

##### **Rataverkko**

Rataverkon kehittämisen talouskehys investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2025–2032 on **1 418 M€**. Rataverkon parantamisrahoitusta on käytössä **400 M€**, eli laskennallisesti investointiohjelman ajanjaksolla 50 M€ vuodessa.

Lapin osalta rataverkon kehittämiseen kohdennetaan rahoitusta **21 M€** Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä peruskorjauksiin ja sähköistykseen, sekä parantamishankkeista **4–6 M€** Kemin asemalaiturien parantamiseen. Lapin osuus ohjelman kokonaiskustannuksista on **1,5 %**.

Ohjelman ulkopuolisia käynnissä olevia, tai käynnistyviä ratahankkeita kohdentuu Lappiin kaksi: Laurila-Tornio-Haaparanta rataosan sähköistäminen, josta valtion osuus **18 M€**, sekä Tornio-Kolari rataosan sähköistuksen suunnittelu, josta valtion osuus **7,5 M€**.

Laurila - Tornio - Haaparanta -yhteyden kehittämisen on merkittävä vaikutus henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetusten sujuvuuteen Suomen ja Ruotsin välillä. Tornio – Kolari -ratayhteyden sähköistäminen tukee erityisesti kestävän matkailun kasvua Tunturi-Lapissa ja alueen elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Lisäksi radan sähköistäminen Kolariin avaa mahdollisuuksia Kolari - Jällivaara ja Tunturiratojen edistämiseksi.

Lisäksi ohjelmassa on varattu rahoitusta raakapuun kuormauspaikkojen kehittämiseen. Väyläviraston vuonna 2023 julkaiseman rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuvaselvityksen päivityksen mukaan Lapin osalta odotetaan kuormausmäärän kasvavan vuosien 2022 ja 2025 välillä 2,5 miljoonalla kuutiolla, joka vastaa yli puolitoistakertaista kasvua. Tämä on otettava huomioon raakapuun kuormauspaikkojen kehittämisrahoituksen kohdentamisessa Lappiin.

Rataverkon osalta investointiohjelmassa Lappiin kohdentuva rahoitusosuus on kokonaisuuteen nähden pieni. Ohjelmaan sisältyvät ja yllä mainitut ohjelman ulkopuoliset hankkeet ovat kuitenkin Lapin kannalta erittäin tärkeitä ja Lapin liitto pitää hankkeita hyvin tervetulleina.

## Maantieverkko

Maantieverkon kehittämisen talouskehys investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2025–2032 on **1 249 M€**. Käytössä olevaa maanteiden perusväylänpidon parantamisrahoitusta on ajanjaksolle **320 M€**, eli laskennallisesti investointiohjelman ajanjaksolla 40 M€ vuodessa. Ohjelman rahoitus kohdistuu suurimmaksi osaksi pääväyliin painottuen TEN-T ydinverkkoon. 49,5 % kokonaisrahoituksesta kohdentuu neljään TEN-T ydinverkon kohteeseen.

Lapin osalta pääväylien kehittämiseen kohdennetaan rahoitusta **40 M€** ja muun tieverkon parantamiseen **32 M€**. Maantieverkon perusväylänpitoon kohdistetaan Lapissa **8,6 M€**. **Kokonaisuudessaan Lapin maantiehankkeiden osuus valtion investoinneista (yhteensä 1390 M€) on 80,6 M€ eli 5,8 %.**

Lisäksi ohjelman ulkopuolisia käynnissä olevia, tai käynnistyviä hankkeita kohdentuu Lappiin kaksi: Suhangan kaivoksen tieyhteyden rakentaminen (ehdollinen), josta valtion osuus **3,15 M€**, sekä Vt 4 Hirvas – Rovaniemi – Vikajärvi -hankkeen suunnittelu, josta valtion osuus **4,6 M€**.

Vaikka kokonaisuudessaan Lapin osuus rahoituksesta jää edelleen maantieverkon hankkeissa kokonaiskuvassa pieneksi, on Lappi huomioitu investointiohjelmassa paremmin verrattuna edelliseen, vuodet 2023–2030 kattaneeseen ohjelmaan. Rahoitusta kohdentuu Lapin tieverkolle 25 M€ enemmän, mikä tarkoittaa kokonaiskuvassa kasvua 3,9 % prosenttien osuudesta 5,8 % osuuteen.

Ohjelmassa ei kohdennu uutta rahoitusta Lapin vesiväylien kehittämiseen tai parantamiseen.

## Väylän investointiohjelma on riittämätön Lapin väyläverkon kestävyys-, toimivuuden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Koko investointiohjelma aikavälillä 2025–2032 on yhteensä **2 865 M€**. Lappiin tästä kohdentuu **3,25 %**. Perusväylänpitoon kohdennetaan rahoitusta aikavälillä 2025–2032 yhteensä **744 M€**, josta Lappiin n. **2 %**. Lapissa asuu n. **3 %** Suomen väestöstä, mutta Lappi tuottaa noin **7 %** Suomen viennistä.

Lapin osalta liikenneverkon korjausvelka on kasvanut kohtuuttoman suureksi ja heikentää elinkeinoelämän mahdollisuuksia, turvallisuutta ja huoltovarmuutta. Investointiohjelmalla, tai sen

ulkopuolisilla hankkeilla tulee varmistaa, että hallitusohjelmaan kirjattu korjausvelan purkaminen kohdentuu tieverkolle kattavasti ja alueita tasapuolisesti kohdellen. Lapin tieverkko on harva, joten vaihtoehtoisia reittejä on vähän.

Tuulivoimaloiden määrän ennustetaan kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti Lapissa. Lapin osalta heikentynyt tiestön kunto voi johtaa tilanteeseen, jossa tuulivoimaloiden rakentaminen estyy teiden huonon kunnan ja satamayhteyksien vuoksi

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. Investointiohjelman laatimisessa on välttämätöntä huomioida tulevaisuuden investointipotentiaali tarkemmin ja huomioida myös muiden pohjoismaiden investoinnit. 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 avoimempaa ja vuorovaikutteisempaan suuntaan.

LAPIN LIITTO



Mika Riipi  
Maakuntajohtaja

Lausunnon valmistellut  
Mikko Tervo  
Aluesuunnittelija