

Asia: VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Lausunnonantajan lausunto

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 - suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Ohjelmakokonaisuus toteuttaa pääpiirteissään Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja linjauksia, mutta se ei tunnista Pohjois-Lapin alueen erityispiirteitä ja kehittämistarpeita. Puutteellisesti huomioiduiksi jäävät erityisesti elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden liikennetarpeet sekä näiden edellyttämät liikenneyhteyksien kehittämistoimet. Myös Lapin alueen erityisolosuhteiden ja pitkien etäisyyksien vaikutukset huoltovarmuuteen ja saavutettavuuteen tulisi huomioida nykyistä huomattavasti vahvemmin.

Pohjois-Lapin näkökulmasta keskeisenä puutteena voidaan pitää sitä, että ohjelmakokonaisuudesta puuttuu alueelle kohdistuvia strategisesti merkittäviä perusparannus- ja kehittämishankkeita. Tieverkon turvallisuus ja sujuvuus ovat alueella erityisen tärkeitä, sillä ne tukevat koko Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä (mm. kasvava kaivostoiminta ja matkailu, merkittävä energiainvestointipotentiaali ja vihreä siirtymä, arktinen testaus), Suomen omavaraisuutta, huoltovarmuutta sekä kuntalaisten palveluiden saavutettavuutta. Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta matka-aikojen pidentymisen vaikutukset ovat haitallisia. Eri alueet tulee olla saavutettavissa kohtuukaikaisesti. Tämä korostuu myös perusoikeudellisten palveluiden osalta, sillä Lapin hyvinvointialueen tiedotteen mukaan lappilaisista alle 40 minuutin päässä päivystyksestä asuu vain 66 prosenttia, kun koko maassa luku on 85 prosenttia. Sairaalaverkkoa ja terveystalveluita koskevilla muutoksilla on heikennetty entisestään tätä tilannetta. Päätösten kumulatiivisia vaikutuksia tulee arvioida elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden lisäksi erityisesti työssäkäyvien, lasten ja vanhenevan väestön näkökulmasta.

Pohjois-Lapin kannalta keskeisiä yhteyksiä – VT 4 Rovaniemi–Utsjoki, KT 80 Sodankylä–Kittilä ja ST 955 Inari–Pokka–Kittilä (Sirkka) – tulee tarkastella strategisesti merkittävänä kokonaisuutena. Saavutettavuus on Pohjois-Lapin ja koko Suomen elinvoiman perusta, mikä on tunnistettu myös Pohjoisen Suomen ohjelmassa. Valtioneuvoston strateginen ohjelma korostaa pohjoisen liikenneverkon kehittämistä kokonaisturvallisuuden, itä-länsisuuntaisten liikenneyhteyksien, investointien ja huoltovarmuuden turvaamiseksi. Erityisesti puhtaan siirtymän hankkeet, Pohjois-Suomen, Ruotsin ja Norjan väliset yhteydet sekä Nato-jäsenyyden myötä kasvanut liikenne lisäävät

toimivien liikenneyhteyksien merkitystä. Ohjelmassa tavoitteena on nostaa pitkäjärjestyksellisesti pohjoisen liikenneverkon perusväylänpidon rahoitustasoa. Muuttunut turvallisuuspoliittinen tilanne korostaa toimivien yhteyksien ja kriittisen infrastruktuurin roolia.

Pohjois-Lapin väyläverkoston toimivuudella on erittäin keskeinen ja moninainen vaikutus ei vain Lapille, vaan koko Suomen talouskasvulle, kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle sekä vihreään siirtymän investointien edistämiseksi. Strategisesti merkittävien kehittämistarpeiden tunnistamista ja pitkäjärjestyksellistä yhteistyötä väyläverkon kehittämisessä tulee vahvistaa, jotta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet toteutuvat myös geopolitiittisesti merkittävässä Pohjois-Lapissa.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä katsoo, että perusväylänpidon rahoitus ja toimenpiteet on osoitettu pääosin selkeästi ja priorisoinnin periaatteet kuvattu ymmärrettävästi, mutta rahoituksen kohdentamisessa ei huomioida riittävästi Lapin erityisasemaa pitkien välimatkojen ja taloudellisesti sekä sotilaallisesti merkittävien tieyhteyksien maakuntana. Rahoituksen taso ei riitä Pohjois-Lapin harvan tieverkon toimintavarmuuden turvaamiseen. Perusväylänpidon tarkoitus on varmistaa olemassa olevan väyläverkon liikennöitävyys ja kunto. Perusväylänpidon rahoituksen tasoon esitetty niukennus vuosille 2027–2029 heikentää ennakoivan kunnossapidon edellyttämiä oikea-aikaisia toimenpiteitä. Korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella.

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä korostaa, että perusväylänpidossa tulee huomioida liikennemäärien lisäksi tieyhteyksien merkittävyys valtakunnan sisäisessä liikenteessä, kansainvälisen liikkuvuuden näkökulmasta sekä kansallisen ja kansainvälisen elinkeinoelämän kuljetustarpeiden näkökulmasta. Pohjois-Lapissa vähäinen liikennemäärä ei tarkoita vähäistä merkitystä. On huomioitava, että ajoneuvolla on suuri merkitys tien kuluvedun kannalta, kun vertaillaan esimerkiksi henkilöautoa ja raskaan liikenteen ajoneuvoa. Kunnossapidon tulisi perustua teihin kohdistuvaan tosiasialliseen rasitukseen. Tiestön kunnossapidossa on syytä huomioida paremmin kuljetusten arvo, jota tulee tarkastella taloudellisesti merkittävän raskaan liikenteen, matkailuliikenteen, kaivannaisteollisuuden kuljetuksien, sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja varareittien puutteen näkökulmasta.

Lapissa liikenneyhteydet pohjautuvat muutamien väylien muodostamaan varsin harvaan tieverkkoon, mikä tekee pohjoisen liikenteelle merkittävän haavoittuvuuden. Lapissa jokainen tie on strategisesti tärkeä. Tiestön heikko kunto, korjausvelka, päällysteiden rakenneongelmat ja kuivatuspuutteet uhkaavat alueen logistista toimintavarmuutta. Onkin siis tärkeää huomioida pienet, mutta strategisesti liikenneturvallisuuden kannalta merkittävät ja kiireelliset parannuskohteet, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus ja levähdysalueiden riittävä palvelutaso. Pohjois-Lapissa tarvitaan tiestön päällystämisen lisäksi rakenteiden vahvistamista, kuivatuksen parantamista, kantavuuden nostoa ja talvikunnossapidon varmistamista. Ilmastomuutoksen aiheuttamat nopeat säävaihtelut ja nollakelit lisäävät tarvetta ennakoivaan kunnossapitoon.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä katsoo, että lähivuosina tulisi edistää tulevaisuuden liikennetarpeiden selvittämistä Pohjois-Lapin kunnissa. Selvityksessä tulisi arvioida maantieliikenteen ja raideliikenteen kehittämistarpeet, huomioiden Lapin kansainväliset liikenneyhteystarpeet, kaivostoiminnan lisääntyvät kuljetustarpeet, matkailun tarpeet sekä erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden parantaminen. Lisäksi tulisi edistää itä-länsisuuntaisen maantie- ja raideliikenteen tarpeiden kartoittamista ja tähän liittyvien hankkeiden suunnittelua.

Keskeisenä kohteena turvallisuutta edistävänä itä-länsisuuntaisena yhteytenä KT 80 Sodankylä–Kittilä -yhteyden perusparantaminen tulisi viedä esisuunnittelutason selvityksestä konkreettiseen jatkosuunnitteluun. Kyseisen kantatien varteen on suunnitteilla Ikkarin kultakaivosshanke, jolla on merkittävä taloudellinen vaikutus koko Suomen osalta. Tie on merkittävä myös muun kaivannaisalan kuljetustarpeiden, raskaan liikenteen ja kahden kasvavan matkailukeskuksen – Sodankylän ja Kittilän välillä.

Lisäksi suunnitteluohjelmassa tulisi edistää VT 4 (TEN-T-ydinverkko) Rovaniemi–Utsjoki -yhteysvälin kokonaisvaltaista palvelutaso-, turvallisuus- ja huoltovarmuustarkastelua. Kyseinen tie on erityisesti raskaan liikenteen, logistiikan ja puolustusvoimien käytössä. VT 4:n osalta tarvitaan koko pohjoisen yhteysvälin tarkastelu, johon tulee sisällyttää tien leventäminen, ohituskaistat, raskaan liikenteen tauko- ja pysäköintialueet, kevyenliikenteen väylät sekä paremman talvikunnossapidon ja tien kantavuuden varmistus.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä katsoo, että investointiohjelmaa tulisi muuttaa seuraavan päivityksen yhteydessä siten, että ST 955 Inari–Pokka–Kittilä (Sirkka) perusparantaminen lisätään investointiohjelmaan. Väylävirasto on teettänyt yhdessä Kittilän ja Inarin kuntien kanssa maantie 955 ja 956 välillä Sirkka-Pokka-Inari, Kittilä ja Inari -yhteydestä toimenpideselvityksen vuonna 2024. Kittilän ja Inarin kunnat osallistuivat selvityksen rahoittamiseen. Toimenpideselvityksessä määriteltiin tien kunnostustoimet ja laadittiin kustannusarvio koko tieosuuden korjaamisesta. Suunnitelman pohjalta määriteltyjen toimien avulla todettiin, että liikenteen sujuvuus, toimintavarmuus ja häiriöttömyys paranisivat tien rakenteellisen kunnon parantuessa, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranisivat sekä matka-ajat lyhenisivät merkittävästi.

Seututie 955 on poikittainen tieyhteys, jonka merkitys itä-länsisuuntaiselle liikkumiselle on alueellisesti keskeinen. Tien elinkeinopoliittinen, matkailullinen ja kulttuurinen merkitys sekä sen rooli sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta on laajasti tunnistettu. Lisäksi se on lyhin tieyhteys Inarista Ruotsiin ja sitä kautta edelleen Eurooppaan.

Kyseisen seututien heikko kunto on johtanut merkittäviin liikenneturvallisuusriskeihin ja siihen, että osa tienkäyttäjistä välttää reitin käyttöä turvallisuussyistä. Tien perusparantaminen parantaisi olemassa olevan yhteyden toimivuutta ja turvallisuutta eikä lisää ylläpidettävän väyläverkon määrää. Pokantien käytettävyyden parantaminen tasapainottaisi liikennemääriä tarjoamalla vaihtoehtoisen reitin valtatie 4:lle, lyhentäisi merkittävästi Kittilän ja Inarin, kahden kasvavan matkailualueen välistä matka-aikaa sekä parantaisi Pohjois-Lapin turvallisuutta ja huoltovarmuutta.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena on kannatettavaa, sillä se lisää läpinäkyvyyttä, tukee pitkäjänteistä päätöksentekoa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista. Ohjelmakokonaisuus auttaa hahmottamaan perusväylänpidon, suunnitteluohjelman ja investointiohjelman välisen yhteyden sekä antaa valtion budjetoinnista selkeämmän kokonaiskuvan liikennejärjestelyiden kehittymisen osalta.

Samalla ohjelmakokonaisuus osoittaa Pohjois-Lapin kannalta ongelman, sillä tällaisessa muodossa ei voida riittävästi korostaa alueiden erilaisuutta eikä alueellisten erityispiirteiden huomioimista. Esitettyjen ohjelmien toimenpiteet keskittyvät vilkasliikenteisten teiden ja ratojen sekä kasvavien alueiden ympäristöihin, mikä johtaa harvaan asuttujen alueiden heikkoon huomioimiseen ja eriarvoistaa alueiden kehittymisen edellytyksiä. Ohjelmakokonaisuudessa tulisi paremmin huomioida alueiden erityispiirteet kansainvälisen liikkumisen, sotilaallisen liikkuvuuden, matkailun liikenteen ja elinkeinojen tarvitsemien kuljetustarpeiden osalta. Jos strateginen tieyhteys ei pääse suunnitteluohjelmaan, se ei etene investointiohjelmaan. Jos perusväylänpito ei riitä vähäliikenteiseksi luokitellun mutta strategisesti kriittisen verkon rakenteelliseen kunnossapitoon, Pohjois-Lapin yhteydet jäävät väliinputoajiksi.

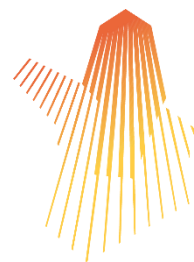
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä kiittää mahdollisuudesta lausua Väyläviraston ohjelmakokonaisuuteen. Kuntayhtymä muistuttaa, että Pohjois-Lapin väyläverkoston toimivuudella on erittäin keskeinen ja moninainen vaikutus ei vain Lapille, vaan koko Suomen talouskasvulle, kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle sekä vihreän siirtymän investointien edistämiseksi.

Pohjois-Lapin Alueyhteistyön kuntayhtymä

www.pohjois-lappi.fi

Jäämerentie 1 | 99600 Sodankylä



**Pohjois-Lapin
alueyhteistyön
kuntayhtymä**

Federation of Northern Lapland
municipalities

Säteri Vilma
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä