

Rovaniemen kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

ROIDno-2024-4774, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma – Liikenne 12

Täältä näkee lausuttavan aineiston sekä pääsee lausumaan kysymyksiin:

[Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

Rovaniemen kaupungin vastaukset:

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

Ohjelmien valmistelu perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Liikenne 12 -suunnitelman1 vision mukaan Suomen liikennejärjestelmä on vuonna 2050 toimiva, turvallinen ja kestävä, edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava sekä Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva. Suomen kokonaisturvallisuutta vahvistava, taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko maan saavutettavuutta ja kehitystä sekä ottaa huomioon eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyvyn.

Ohjelmakokonaisuus ei Lapin eikä Rovaniemen osalta toteuta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita riittävällä tasolla. Erityisesti turvallisuutta parantavat toimenpiteet jäävät Lapin osalta puutteelliseksi. Rovaniemen ja Lapin strateginen merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta tulisi tunnistaa ohjelmakokonaisuudessa nykyistä selkeämmin, jotta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet toteutuisivat. Rovaniemellä sijaitsee Euroopan suurin Rovajärven ampuma- ja harjoitusalue, jonka hyvä saavutettavuus on keskeistä koko Suomen ja Euroopan puolustuksen kannalta. Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävät kokonaisuudet tulisi tunnistaa nykyistä paremmin ohjelmakokonaisuudessa.

Ohjelmakokonaisuuden vaikuttavuuden arviointi pohjautuu vahvasti liikennemäärien kehitykseen. Koko maan liikennejärjestelmän vaikuttavuutta, saavutettavuutta ja toimivuutta tulisi arvioida laajemmin myös eri alueiden välisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Puolustuksen kannalta keskeiset strategiset kokonaisuudet eivät tule huomioiduksi riittävällä vakavuudella, eikä Lapin strategista merkittävyyttä ei tunnisteta tarpeeksi hyvin. Lisäksi alempiasteisella tieverkolla on iso merkitys elinkeinoelämän kannalta, esimerkiksi metsäteollisuuden kuljetukset käyttävät huomattavissa määrin alempiasteista tieverkkoa, yhdysteitä ja

seututietä sekä yksityisteitä, joiden merkitys tulee myös tunnistaa ohjelmakokonaisuuden valmistelussa. Rovaniemellä matkailun voimasta kasvu haastaa tulevaisuudessa valtatieverkon lisäksi voimakkaasti myös kanta-, seutuyhdystie ja alempiasteista liikenneverkkoa. Korjausvelan kasvu alempiasteisella verkolla heikentää alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja hidastaa matkailun kasvua.

Ohjelmakokonaisuudesta herää kysymys, pystytäänkö esitetyllä rahoituksella toteuttamaan Liikenne 12 -suunnitelmaa sen tavoitteiden mukaisesti. Korjausvelan kiihtyvä kasvu, alempiasteisen tieverkon palvelutason heikentyminen ja rahoitusvastuun siirtyminen kunnille ovat ristiriidassa Liikenne 12 -suunnitelman liikenneturvallisuus-, toimivuus- ja saavutettavuustavoitteiden kanssa. Ohjelmakokonaisuuden tavoitteet ovat kannatettavia, mutta rahoituksen riittämättömyys estää niiden täysimääräisen toteutumisen.

Ohjelmakokonaisuuden yhdistäminen perusväylänpidon suunnitelmaan, suunnitteluohjelmaan ja investointiohjelmaan selkeyttää kokonaiskuvaa ja on rakenteellisesti hyvä uudistus.

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

Lausunto:

Perusväylänpidon suunnitelmassa esitetty rahoitus ei kohdennu riittävän tasapainoisesti koko maan tarpeisiin, ja erityisesti Pohjois-Suomen osalta väylien kunto heikkenee suunnitelmakaudella. Korjausvelan kasvu kohdistuu voimakkaimmin vähäliikenteisiin väyliin, joiden kunnan heikentyminen vaikuttaa merkittävästi ihmisten arkeen, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä alueiden saavutettavuuteen. Lapissa jo valmiiksi heikossa kunnossa olevien teiden määrä ja kunto heikkenee entistään suunnittelukaudella.

Perusväylänpidon suunnitteluun osoitettua rahoitusta tulee kasvattaa, jotta tarveselvitykset, esi- ja yleissuunnittelun valmiudet voidaan toteuttaa riittävällä tasolla. Tämä lisää joustavuutta ja mahdollistaisi suunnitelmien toteuttamisen ennakoivammin. Perusväylänpidon suunnitelmassa liikenneturvallisuus on nostettu rahoituksen priorisoinnissa kolmanneksi kohdaksi. Liikenneturvallisuus toistuu useissa kohdissa suunnitelmaa, mutta rahoituksen näkökulmasta liikenneturvallisuudelle ei varata erillistä rahoitusta juurikaan. Liikenneturvallisuudelle on varattu suunnitelmakaudella perustienpidossa edelliskauteen verrattuna uutta mm. pieniin liikenneturvallisuuskohteisiin suunnattavaa rahoitusta 5 miljoonaa euroa vuodessa vuodesta 2027 eteenpäin. 5 M€ on pieni osa, kun sitä verrataan perusväylänpidon kokonaisrahoitukseen (1 432 M€ vuonna 2026). On kuitenkin

perusteltua, että liikenneturvallisuus paranee myös muilla perusväylänpidon toimilla kuin pelkästään vain liikenneturvallisuuteen kohdistuvilla toimilla.

Kuntien näkökulmasta liikenneturvallisuuden parantaminen valtion väylillä on tärkeää. Useissa kunnissa suurimmat liikenneturvallisuusongelmat aiheutuvat nimenomaan taajamia halkovista valtion väylistä, joilla yhdistyvät suuret ajonopeudet ja paikallinen sekä pitkänmatkan liikenne.

Muilta osin rahoitus vaikuttaa jakautuvat perustellusti ja tasaisesti eri tarpeisiin nähden. Suunnitelman kuvat 9. ja 10. ovat havainnollistavia ja vastaava kuva olisi hyvä myös seuraavien vuosien rahoituksen jakautumisesta, jolloin kokonaisuus on selkeämpi hahmottaa.

Suunnitelmassa vaikutukset on kuvattu laajasti, mutta rahoituksen todellisia vaikutuksia väyläverkon kuntoon ei avata riittävän selkeästi. Toimintaympäristön muutoksissa tulee tunnistaa nykyistä paremmin Lapin strateginen merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Liikenne-ennusteissa tulee huomioida matkailun voimakas kasvu, joka lisää liikennemääriä erityisesti talvikaudella. Pelkkään väkilukuun perustuvat ennusteet eivät riitä, vaan matkailijoiden tuottama lisäliikenne tulee sisällyttää laskentaan.

Lapin elinvoimakeskusten esittämät tarpeet Rovaniemen alueen parantamishankkeet, Vt 4 parantaminen Petäjäisen kohdalla ja Kt 78 ja Porokadun liittymän parantaminen, ovat erittäin tarpeellisia. Kt 78 ja Porokadun liittymän parantamisella on jo myönnetty rahoitus, mutta myös Valtatien 4 parantaminen Petäjäisen kohdalla tulee priorisoida perusväylänpidon lisärahoitusta suunniteltaessa.

Rautateiden osalta Oulu–Laurila -välin peruskorjaushankkeen typistymisen ja Olhava–Laurila -osuuden (noin 60 km) jääminen uusimatta heikentävät merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta ja huoltovarmuutta. Kuivajoen ratasillan korjaamatta jättäminen on kriittinen puute. Oulu–Laurila -hankkeen rahoitus tulee varmistaa vielä tämän suunnitelmakauden aikana, sillä pääradan toimivuudella on keskeinen merkitys Lapin matkailun saavutettavuudelle ja koko Suomen puolustukselle.

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

Lausunto:

Rovaniemen kaupungin näkemyksen mukaan suunnitteluohjelmassa näkyy heikosti Lappi. Tämä on ristiriidassa muuttuneeseen geopoliittiseen tilanteeseen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, huoltovarmuuteen ja elinkeinoelämän kasvuun nähden.

Tie- ja siltakohteet

Uudet, alustavassa vaiheessa olevat suunnittelukohteet priorisoitiin monikriteerisellä SCORE-menetelmällä, joka perustuu PRIO-arviointeja varten kehitettyyn ympäristöön ja terveyteen kohdistuvien vaikutusten arviointimenetelmään. Nyt esitetyistä uusista tiesuunnittelukohteista vain Kt 80 Kolari-Sodankylä, TPS ja Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt, TPS kohdistuvat Lappiin.

Jatkosuunnittelukohteista yksikään ei kohdistunut Rovaniemelle tai ainoastaan Vt 4 Simojen silta kohdistui Lappiin.

Suunnittelukohteet 2026–2029. Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelman valintojen avulla pyrittiin edistämään tiekohteiden suunnitelmavalmiutta sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten avulla selvittämään tilannekuvaa ja tulevia suunnittelutarpeita. Uusia alkavia suunnittelukohteita valittiin 26 kappaletta. Vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmista, yksi kohdistuu Rovaniemelle Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi -hanke. Tämän lisäksi esiselvitystä jatketaan Norvajärven uuden tieyhteyden selvittämisen osalta.

Huoltovarmuuden ja Lapin kehittämisen näkökulmasta tiekohteiden uusissa suunnittelukohteissa tulee olla mukana Lapin liikennestrategian kärkitoimenpiteiden mukaisesti myös Valtatie 4 (TEN-T-ydinverkko) välit Keminmaa – Hirvas ja Vikajärvi – Sodankylä. Valtatie 4 on Lapin tärkein pääväylä, joka on merkittävä myös logistiikan ja sotilaallisen liikkumisen näkökulmasta. Keminmaa -Hirvas ja Vikajärvi – Sodankylä ovat luonnollinen jatkumo käynnissä olevalle Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi- hankkeelle.

Lapin liikennestrategian mukaisesti kt78 kehittäminen yhdistämällä kantatie valtatie 4:lle uuden Kemijoen sillan kautta on myös merkittävä kohde, jota tulee edistää. Tämä on merkittävä hanke Rovaniemen kaupungin sisääntulon, raskaan liikenteen sujuvuuden ja varautumisen kannalta.

Lapin liikennestrategian kärkihankkeista tulee nostaa kantatien 82 (Vikajärvi-Kemijärvi-Salla) parantaminen sekä seututie 955 Köngäs – Inari (Pokantie), Lapin huoltovarmuuden vuoksi. Pokantien on nostettu esille myös Lapin turvallisuus- ja vaihemaakuntakaavassa.

Huoltovarmuuden ja liikkuvuuden näkökulmasta tärkeitä kohteita ovat Tornionjoen, Muonionjoen, Karigasniemen ja Sodankylän rajasiltojen parannukset. Siltojen tulee kestää erikoiskuljetukset ja sotilaallisiin tarpeisiin liittyvät kuljetukset.

Lapin elinvoimakeskus on esittänyt suunnitteluohjelmaan kannatettavia kohteita, joita Rovaniemen kaupunki tukee. Suunnitteluohjelmaan vuosille 2026–2029 esitetyistä tiekohteista Vt 4, kt 81, mt 9442 jalankulun ja pyöräilyn väylä, "Siltojen lenkki", tie- ja rakentamissuunnitelman laatiminen on keskeistä Rovaniemen kaupungin jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi. Lisäksi koko kaupungin liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi on aloitettava suunnittelukaudella Kt 78 Kajaanintie, Jätkänkynntilä–Pöykkölä, TS laatiminen.

Ratakohteet

Rataverkon merkittävistä suunnittelukohteista Lappiin kohdistuvat uusina selvityksinä Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys sekä Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, RaS. Tämän lisäksi Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvitykset ja alustava YS on jatkuva selvitystyönä suunnitteluohjelmassa. Näiden siltojen parantamiseen ja kehittämiseen liittyvät selvitykset ja niiden kautta tulevat kehittämistoimenpiteet ovat koko maan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta välttämättömiä.

Ratakohteista eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi on kannatettavaa ja tarpeellista. Eurooppalaisen raideleveyden suunnittelua tulee jatkaa myös Kemi–Rovaniemi–Kemijärvi -välille. Lapin strateginen asema huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja satamayhteyksien näkökulmasta edellyttää, että raideleveyden laajentamisen vaikutukset selvitetään koko Pohjois-Suomen osalta. Yhteys Kemistä Rovaniemelle ja edelleen Kemijärven suuntaan muodostaa logistisesti merkittävän jatkumon, joka tukee sekä elinkeinoelämän kuljetusketjuja että kansallista ja kansainvälistä kriisivalmiutta.

Ratayhteys Rovaniemeltä Sodankylään ja sitä kautta Kolariin nähdään myös selvitystasolla tärkeänä osana huoltovarmuutta sekä kaksoiskäyttöä ajatellen. Suunnitteluohjelmassa on syytä tunnistaa vahvemmin myös Lapin liikenneyhteydet naapurimaiden, ja kohdistaa entistä enemmän toimenpiteitä, jotka edesauttavat näiden yhteyksien parantamista, kun siltojen korjauksia ja uusimisia.

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

Päivityksen yhteydessä investointiohjelman tulee huomioida Suomi alueellisesti tasapainoisemmin ja sisällyttää Lapin tarpeet selkeästi mukaan. Nykyinen ohjelma kohdistaa Lapin alueelle kohtuuttoman vähän investointeja, mikä ei ole hyväksyttävää valtakunnallisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden eikä elinkeinoelämän kehittämisen näkökulmasta. Hankearvioituista kohteista yksikään ei sijoitu Lappiin ja vain kolme koko Pohjois-Suomeen, mikä osoittaa merkittävän alueellisen epätasapainon.

Lapin huomioiminen investointiohjelmassa on välttämätöntä koko Suomen ja Euroopan huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi. Pohjoisen tieverkko muodostaa kriittisen osan valtakunnallisista kuljetusketjuista, ja sen kaksoiskäyttö (siviili- ja sotilaskuljetukset) on keskeistä kriisitilanteissa. Nykyinen investointiohjelma ei myöskään riittävästi tue Lapin elinkeinoelämän kuljetusmahdollisuuksia eikä Rovaniemen matkailun kasvua, vaikka Rovaniemi on koko Lapin logistinen solmukohta ja yksi Suomen

merkittävimmistä kansainvälisen matkailun keskuksista. Investointien kohdentaminen pohjoiseen parantaa liikenneturvallisuutta, mahdollistaa elinkeinoelämän kasvun ja vahvistaa koko maan huoltovarmuutta.

Vuonna 2026 käynnissä olevista maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmista Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi -hankkeen suunnittelu on kohdistunut Rovaniemelle. Hankeen saaminen investointiohjelmaksi on välttämätöntä alueen saavutettavuuden, liikenteen sujuvuuden ja saavutettavuuden näkökulmasta. Valtatien 4 parantaminen ja kehittäminen erityisesti yhteysväliä Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi on sekä huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden sekä elinkeinoelämän ja asukkaiden arjen liikkumisen, kuten liikenneturvallisuuden näkökulmasta välttämätöntä toteuttaa mahdollisimman pian. V4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi rakentaminen tulee käynnistää mahdollisimman pian, jotta alueen kasvavat liikennetarpeet voidaan turvata pitkäjänteisesti.

Investointiohjelmassa esitetty pyöräliikenteen kehittämishanke "Siltojen lenkki" (Vt 4, Kt 81, Mt 9442) on Rovaniemen kaupungin näkökulmasta erittäin kannatettava ja kestävää liikkumista edistävä kokonaisuus. Hanke parantaa merkittävästi kaupunkialueen sisäisiä yhteyksiä, lisää pyöräliikenteen turvallisuutta ja tukee kaupungin ilmasto- ja liikkumistavoitteita. Sen toteuttaminen vahvistaisi erityisesti keskustan läheisten alueiden liikenneturvallisuutta sekä mahdollistaisi sujuvamat ja turvallisemmat reitit arjen ja vapaa-ajan pyöräilyyn. Kaupunkialueen pyöräliikenteen kehittäminen vähentää liikenneturvallisuusriskien määrää ja tukee pitkäjänteisesti kestävästä liikkumisesta edistämistä.

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

Uudistus on hyvä, sillä ohjelmien tuominen yhdeksi kokonaisuudeksi parantaa kehittämisen läpinäkyvyyttä, pitkäjänteisyyttä sekä vertailtavuutta. Nyt kuitenkin ohjelmakokonaisuus on varsin laaja ja näin vaikeasti hahmotettava. Yksittäisten kuntien on vaikeaa saada kiinni laajasta kokonaisuudesta kuntia ja tiettyjä alueita koskevien tietojen osalta. Kokonaisuuden rinnalle olisi hyvä saada tiivistetty esitys tai alueelliset koonnit, joista näkee nopeasti ja konkreettisesti eri alueita koskevat toimenpiteet ja kokonaiskuvan.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ohjelmakokonaisuus on rakenteeltaan selkeä, laaja ja hyvin työstetty. Ohjelmakokonaisuus kuitenkin painottuu vahvasti Suomen eteläosiin ja Lapin rooli jää siinä vähäiseksi. Tämä ei ole alueellisen tasapainon, valtakunnallisen saavutettavuuden eikä huoltovarmuuden näkökulmasta hyväksyttävää. Lapin huomioiminen ohjelmakokonaisuudessa on välttämätöntä, koska pohjoisen liikenneverkko muodostaa kriittisen osan koko Suomen ja Euroopan huoltovarmuutta,

sotilaallista liikkuvuutta sekä kansainvälisiä logistiikkayhteyksiä. Lapin elinkeinoelämä, kuten matkailu, metsäteollisuus ja kaivostoiminta edellyttää toimivia liikenneyhteyksiä. Kokonaisuuden seuraavissa päivityksissä tulee siirtyä nykyistä pitkäjänteisempään ja strategisempaan tarkasteluun, jossa Lapin erityispiirteet, pitkät etäisyydet ja valtakunnallisesti kriittiset yhteydet tunnistetaan selkeästi ja huomioidaan investointien kohdentamisessa.