Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Mikko Tervo	Suomi.fi	19.02.2026 13:27:16 UTC+02:00
Hannu Takkula	Suomi.fi	23.02.2026 08:58:18 UTC+02:00

Mikko Tervo
Projektipäällikkö
Lapin liitto
19.2.2026

Lapin liiton asiantuntijalausunto Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Lapin liitto kiittää eduskunnan valtionvarainvaliokunnan liikennejaostoa mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (jäljempänä Liikenne-12). Lausuntopyynnön mukaisesti Lapin liitto keskittyy tässä asiantuntijalausunnossa erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talouteen liittyviin näkökohtiin.

Liikenne-12 sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet, toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi, sekä valtion rahoitusohjelma ja suunnitelman vaikutusarviointi. Suomen valtion hallitus hyväksyi Liikenne-12-suunnitelman joulukuussa 2025, mitä edelsi alkuvuodesta 2025 käynnistynyt lausuntokierros.

Lapin maakuntahallituksen 2.12.2024 hyväksymä Lapin liikennestrategia sisältää Lapin liikennejärjestelmän visiot kohdevuosille 2036 ja 2050, visioista johdetut tavoitteet, sekä niihin tähtäävät toimenpiteet. Lapin maakuntaohjelma 2026–2029, eli Lappi-sopimus on hyväksytty maakuntavaltuustossa 1.12.2025.

Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Liikennejärjestelmän nykytila ja käynnissä ovat toimintaympäristön muutokset on kuvattu kattavasti Liikenne-12-suunnitelman luvussa 2. Tähän asiantuntijalausuntoon on nostettu kuvauksen kohtia, joihin Lapin liitto toivoo erityisesti kiinnitettävän huomiota.

Suomen viennistä noin 90 ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan merikuljetuksilla. Raideliikenteessä kansainvälisissä yhteyksissä Venäjän liikenne ja transitoliikenne ovat vähentyneet merkittävästi. Suomen sisäisistä kuljetuksista noin 90 % kulkee teillä. Geopoliittisen tilanteen takia Suomen ulkomaankauppa suuntautuu yhä vahvemmin länteen nyt ja lähitulevaisuudessa.

Venäjän hyökkäyssota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet. Huoltovarmuuden näkökulmasta tie- ja maayhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat tärkeitä.

Korjausvelka on kasvanut viime vuosina hitaasti ja vuoden 2025 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa, rautateiden 1,6 miljardia euroa ja vesiväylien 29 miljoonaa euroa. Korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen

ansiosta, mutta korjausvelan hidas kasvu on jatkumassa. Käytettävissä oleva tienpidon rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle tieverkolle, joten korjausvelka kasvaa pääosin vähäliikenteisellä tieverkolla.

Maakuntakeskusten potentiaalinen saavutettavuus joukkoliikenteellä on selvästi heikompi kuin henkilöautolla. Erityisesti pitkämatkaisessa markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on jouduttu karsimaan huomattavasti. Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen vähentyessä ELY-keskukset ovat pyrkineet turvaamaan tarvittavia yhteyksiä etenkin välttämättömille asiointi-, opiskelu- ja työmatkoille, mutta vähenevien resurssien vuoksi yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ei ole aina mahdollista. Etenkin syrjäisemmillä alueilla tämä johtaa tilanteeseen, jossa liikennettä on karsittava reippaastikin, eikä peruspalvelutasonkaan kulkuyhteyksiä voida enää turvata.

Junien kaukoliikenteen valtakunnalliset matkustajamäärät sen sijaan ylittivät koronaa edeltävän tason keväällä 2023.

Lentoliikenteessä Suomessa, toisin kuin muualla Euroopassa, ollaan matkustajamäärissä sekä ulko- että kotimaanlennoilla pääosin vielä jäljessä vuoden 2019 tasosta.

Visio ja tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiselle

Liikenne-12-suunnitelman luvussa 4 on kuvattu suunnitelman visio, kestävä ja saavutettava Suomi, sekä liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kehittämistavoitteille on lisäksi johdettu liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet. Tähän asiantuntijalausuntoon on nostettu tavoitteiden kohtia, joihin Lapin liitto toivoo erityisesti kiinnitettävän huomiota.

Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoidaan TEN-T-verkkojen kehittämistarpeet.

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan huomioiden erityisesti huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen kohdistuvat tarpeet. Liikenneturvallisuutta edistetään osana liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta, kulloinkin voimassa olevan liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti.

Kestävyyttä tavoitellaan eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia parantamalla huomioiden alueiden ominaisuudet sekä liikenteen tehokas, tarkoituksenmukainen järjestäminen ja ympäristövaikutukset.

Alueelliset erityispiirteet

Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta kohdennetaan eri puolille Suomea tällä hetkellä yhtenäisin valtakunnallisin kriteerein riippuen rahoituksen käyttötarkoituksesta. Alueellisten erityispiirteiden kautta voidaan huomioida sellaisia yksittäisiä erityispiirteitä suuralueilla tai kaupunkiseuduilla, jotka eivät tällaisessa valtakunnallisessa tarkastelussa välttämättä nousisi huomioitaviksi. Elinkeinoelämän ja erityisesti vientiteollisuuden uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa. Kansainvälinen saavutettavuus sisältää niin alueiden sisäisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen saavutettavuuden yhdistettynä kansainvälisiin toimiviin yhteyksiin. Mikäli matkat ja kuljetukset eivät toimi maan sisällä, ei myöskään kansainvälinen saavutettavuus ole riittävällä tasolla.

Toimenpide- ja rahoitusohjelma

Luvussa 5 on kuvattu kattavasti toimenpideohjelma ja luvussa 6 valtion rahoitusohjelma. Tähän asiantuntijalausuntoon on nostettu ohjelmista seikkoja, joihin Lapin liitto toivoo erityisesti kiinnitettävän huomiota.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) jatkaa vaikutusarvioinnin kehittämistä mm. liikenneverkon kehittämisen sekä perusväylänpidon rahoituksen käytön osalta, erityisesti huomioiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset laajasti sekä maankäytön kehittämisen mahdollisuudet.

Valtio ja kunnat jatkavat liikennealan julkisien hankintojen kehittämistä. Julkisilla hankinnoilla tuetaan toimialan kestävää kasvua.

Valtio syventää pohjoismaista yhteistyötä erityisesti läntisten yhteyksien osalta.

Rahoitusohjelmassa kuvattu sotilaallisen liikkuvuuden rahoituskokonaisuus on arvio määrärahatarpeesta ja kuvaus olemassa olevista kriittisistä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeista. Rahoituksesta päätetään mahdollisesti erikseen vuoden 2026 aikana.

- Eurooppalaiseen raideleveyteen sekä kuormauspaikkojen kehittämiseen liittyviin lisäsuunnitelmiin ja kiireellisimpiin toteutuksiin
- Siltojen kantavuuteen liittyviin parantamisiin
- Sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen koko maassa, huomioiden myös satamat, satamien takamaayhteydet, erikoiskuljetusreitit ja Pohjois-Suomen rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet
- Varalaskupaikkojen ja varasiltakaluston käytettävyyden varmistamiseen

• Liikenteen solmupisteiden (satamat, lentopaikat, terminaalit) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla

Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Vuodesta 2030 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin.

Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä. Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,5 mrd. (ml. Digirata). Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta n. 9 miljoonaa euroa vuodessa (alkaen vuodesta 2027) kohdistetaan väylien suunnitteluun.

Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2026 alkaen. Rahoitusta ohjataan ennakoiville töille ja radan peruskorjauksen aloittamiseen vuosille 2026–2029 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan kehittäminen"-paketista 100 miljoonaa euroa. Vuodesta 2030 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.).

Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) seuraa maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja auto- ja lentoliikenne) palvelujen kehitystä ja päivittää tarvittaessa seurannan pohjalta palvelutasotavoitteita. Valtio ottaa palvelutasotavoitteet huomioon kaukoliikenteen palvelujen (juna-, linja- auto- ja lentoliikenne) hankintojen suunnittelussa.

Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2026–2027. Valtio selvittää vaihtoehtoisia tapoja ylläpitää valtakunnallista lentoasemaverkostoa nykyisen Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston lisäksi.

Valtio (ministeriöt, virastot) huomioi toiminnassaan satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia satamaverkoston tarkoituksenmukaisesta toiminnasta kaikissa olosuhteissa. Suurten teollisten investointien yhteydessä toimiviin satamiin kiinnitetään erityistä huomiota.

EU-rahoitus

Keskeisin liikennejärjestelmän rahoitukseen liittyvä EU:n rahoitusinstrumentti on tällä hetkellä Verkkojen Eurooppa -väline, joka perustuu Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetukseen (EU 2021/1153). Seuraavan komission monivuotisen rahoituskehyksen 2028–2034 valmistelu on käynnissä.

Naton turvallisuusinvestointiohjelmalla (Nato Security Investment Program, NSIP) katettujen hankkeiden kustannusten pääasiallisen käyttötarkoituksen on oltava sotilaallinen infra, eikä niitä lähtökohtaisesti voida käyttää muun yhteiskunnan toiminnan rahoittamiseen. Mahdollisuudet kohdentaa NSIP-rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen tutkitaan tarkkaan.

Lapin liiton lausunto

Lapin liikennestrategiassa ja Lappi-sopimuksessa on nostettu esiin Lapista länteen suuntautuvat sotilaalliselle liikkuvuudelle ja elinkeinoelämälle tärkeitä rajat ylittäviä maayhteyksiä. Kaikki Suomesta Ruotsiin ja Norjaan suuntautuvat maayhteydet kulkevat Lapin kautta.

Lappi-sopimuksessa todetaan, että nykyisten Lapin raiteiden kehittäminen kaksoisraiteena eurooppalaisella raideleveydellä sekä erityisesti Tunturiradan rakentaminen eurooppalaisella raideleveydellä ovat tärkeitä kehittämistavoitteita. Tunturiradan toteutuminen tukisi huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden lisäksi alueen elinkeinotoimintaa, kuten metsäteollisuutta, kaivostoimintaa ja matkailua. Tunturiradan osalta yhteys Kemijärveltä Sodankylään ja edelleen Kittilän kautta Kolariin on ensisijainen kehittämistavoite. Tunturirataan liittyen on myös osoitettu huomioitavana radan yhteystarpeena Rovaniemi-Sodankylä väli, jotta varaudutaan maankäytön osalta mahdollisiin tulevaisuuden muuttuviin tarpeisiin.

Lappi-sopimuksen tavoitteet sopivat yhteen Liikenne-12-suunnitelman strategisia tavoitteita. Tunturirataa tulee tarkastella uutena yhteytenä Suomesta länteen ja eurooppalaisen raideleveyden tuominen Suomeen Haaparanta – Torniosta alkaen on TEN-T ydinverkkokäytävää kehittävä toimenpide, mikä antaa mahdollisuuksia EU-rahoituksen saamiseksi Suomeen. Molemmilla on toteutuessaan merkittävä rooli huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden mahdollistamisessa.

Lapin liikennestrategian visiossa vuodelle 2026 on asetettu tavoitteeksi elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden kuljetusten toimivuus ja tehokkuus normaali- ja poikkeusoloissa. Strategiassa tavoitteen saavuttamiseksi on katsottu tarvittavan muun muassa liikenteen kaksoiskäyttöisyyden mahdollisuuksien parantamista, sekä elinkeinoelämän kuljetusten edellyttävän palvelutason mahdollistavaa tieverkon rahoitusta.

Liikenne-12-suunnitelman sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kohdennukset tukevat hyvin Lapin alueella tunnistettuja tarpeita. Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole tässä vaiheessa pystytty todentamaan rahoituslähdettä, vaan ne on jätetty myöhemmäksi. Lapin liiton näkemyksen mukaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus tulee varmistaa kansallisesti, mikäli muuta rahoitusta ei ole saatavilla, ja nämä kohteet tulee priorisoida.

Suomen vahvempaa integroituminen osaksi Euroopan liikennejärjestelmää edistävät eurooppalaisen raideleveyden edistämiseksi toteutettavat hankkeet Lapissa. Ratahankkeiden rahoituksista päätettäessä tulisi kiinnittää huomiota Liikenne-12-suunnitelman taustassa kuvattuun toimintaympäristön muutokseen ja nähdä, että pohjoisen ratainvestoinnit ovat kansallisesti merkittäviä ja niitä tulisi priorisoida.

Lapin tieverkko on harva ja alemman tieverkon merkitys kasvaa erityisesti elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet huomioitaessa. Tieverkon korjausvelan kasvu ja korvaavien toimenpiteiden kohdentuminen enenevissä määrin vilkkaasti liikennöidylle ylemmälle tieverkolle haastaa tulee haastamaan tavoitteiden saavuttamisen Lapissa.

Lappi on poikkeus muusta Suomesta lentoliikenteen matkustajamäärien kehityskuvasta. Lappiin suuntautuvien lentomatkustajien määrä, sekä saapuvien ulkomaisten lentojen määrä on ollut vuodesta toiseen radikaalissa kasvussa. Lapin lentokenttien toimintaedellytykset ja kehittäminen tulee turvata valtion taholta.

Lapin liikennestrategian tavoitteeksi vuodelle 2036 on otettu liikenneturvallisuuden nollavisio, mikä on linjassa Liikenne-12-suunnitelman turvallisuutta koskevien strategisten tavoitteiden kanssa.

Pohjoismaisen yhteistyön syventämisessä tulee ottaa huomioon olemassa olevat vanhat ja uudet yhteistyörakenteet, kuten Ruotsin liikenneministeriön aloitteesta syntynyt Platform North -verkosto. Pohjoismaiseen yhteistyöhön tarvitaan selkeä sitoutuminen ja mandaatti, jotta kansalliset ja alueelliset toimijat voivat sitoutua yhteistyörakenteisiin, joilla on todellista vaikuttavuutta.

Lapin liitto pitää tärkeänä, että investointien arvioinnissa otetaan jatkossa enemmän huomioon alueiden erityispiirteitä. Huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä vaikutusten arviointi tulee ottaa huomioon vaikutusten arviointia laadittaessa. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa on hyvä arvioida vaikutuksia myös suhteessa tulevaisuuden investointipotentiaaliin, ja kuinka liikennejärjestelmän avulla voidaan mahdollistaa niiden toteutumisen. Arvioinneissa on keskeistä huomioida väylien merkitys, niiden raskaan liikenteen osuus liikennemääristä ja onko niille olemassa lainkaan käyttökelpoisia vaihtoehtoisia reittejä.

Suunnitelmassa on todettu julkisen liikenteen haasteet erityisesti harvaan asutulla seudulla, sekä heikkenevän rahoituskehyksen. Julkisen liikenteen hankintojen kohdentamisessa tulee ottaa huomioon alueelliset erityispiirteet ja myös harvaan asuttujen alueiden liikenteiden palvelutarpeisiin tulee vastata mahdollisilla uusilla palvelujen toteutustavoilla.

Lapin liiton näkemyksen mukaan toimenpideohjelmassa on hyvin tunnistettu toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, joiden seurauksena kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä. Tämän tulee näkyä myös suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä, jossa priorisoidaan kansainväliset liikenneyhteydet, erityisesti Lapissa, jossa on paljon rajat ylittävää liikennettä.

Pääratatyöryhmä laatii visiota ja strategiaa pääradasta vuodelle 2060. Pääradan vahvistaminen liikenteen sujuvuuden ja palvelutason kannalta on keskeistä kansallisen liikennejärjestelmän toimivuuden osalta. Pääradan kehittämisen painopiste tulisi olla pohjoisessa ja pääradan lisäksi on tärkeää kuitenkin varmistaa myös liityntäraiteiden kehittäminen ensi vaiheessa ratasuunnitelmien edistämisellä etenkin huomioiden aikaisemmin mainitut maayhteydet Ruotsiin (Tunturirata ja Kolari-Svappavaara yhteydet) huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden sekä elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Eurooppalaisen raideleveyden suunnittelu pohjoisessa on tärkeää laajentaa koko Lapin raideverkolle Tornio-Kolari ja Keminmaa-Rovaniemi-Kemijärvi väleille käynnissä olevan Rail Nordica (Tornio-Kemi) lisäksi.

Henkilöjunaliikenteen ostopalveluiden kilpailutus vuodesta 2031 on merkittävä heikennys pohjoisen alueen saavutettavuuteen palvelutason ja matkustusmukavuuden kannalta. Markkinaehtoisen junaliikenteen ja ostopalveluliikenteenä liikennöitävien junien osalta tulisi pakolliset junanvaihdot Oulussa ja Kuopiossa. Pakollinen junanvaihto pidentäisi matka-aikoja merkittävästi ja heikentäisi matkaketjujen sujuvuutta sekä palvelutasoa. Se olisi myös erityisen kuormittava ja matkustusta heikentävä ratkaisu monille käyttäjäryhmille, esimerkiksi lapsiperheille, ikääntyneille, liikuntarajoitteisille sekä henkilöille, joilla on runsaasti matkatavaroita. Tähän asti kiitettävästi toimivien matkaketjujen sujuvuus vaarantuu, mikäli kilpailutuksen myötä muodostuu junanvaihtoja eri operaattorien välillä. On ilmeinen riski, että nyt näköpiirissä olevien muutosten myötä junamatkustamisen houkuttelevuus heikkenee, millä on negatiivisia vaikutuksia itäisen ja pohjoisen Suomen matkailu- ja muulle elinkeinoelämälle, alueelliselle elinvoimalle. Asiakkaiden vaihtaessa palvelutason merkittävien heikennysten seurauksena muihin kuljetusmuotoihin, mikä tarkoittaa väistämättä yksityisautoilua vähentäen ympäristöllisestä kestävän junaliikenteen suosiota. Tämä on ristiriidassa Liikenne-12-suunnitelman liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisen tavoitteiden kanssa.

Lapin liikennestrategian mukaisesti terminaalien ja satamien palvelutason täytyy vastata kysyntään ja kehittyvän kaluston tarpeisiin ja niihin johtavien yhteyksien toimivuus on turvattava. Näiltä osin Lapin liitto pitää hyvänä Liikenne-12-suunnitelman satamia koskevia kirjauksia ja erityisesti Meri-Lapin satamien kytkeytymistä eurooppalaiseen rataverkkoon ja TEN-T ydinkäytäviin.

Lapin liitto pitää hyvänä, että perusväylänpidon tasoa ollaan nostamassa. Nostot kuitenkin ajoittuvat vasta vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Perusväylänpidon rahoitustaso laskee tätä ennen erittäin niukaksi vuosina 2027 2029, minkä taustalla on hallituksen erillisrahoituksen päättyminen, sekä julkisen talouden suunnitelma. Lapin liiton näkemyksen mukaan perusväylänpitoon tarvitaan rahoitusta vähintään korjausvelkaa vähentävän tason verran ja valtion sitoutuminen rahoituskehykseen tulee varmistaa, jotta väylänpitoa voidaan suunnitella pitkäjänteisesti.

Lähivuosien kehittämiseen suunnattu rahoitus on merkittäviltä osin sidottu olemassa oleviin hankkeisiin. Uusiin hankkeisiin käytössä oleva rahoitus on tulevina vuosina hyvin niukka. Lisärahoitusta on vapautumassa vuodesta 2030 alkaen. Tämä aiheuttaa haasteita suunnitelmavalmiuden edistämiselle valmistauduttaessa tulevaan CEF-ohjelmakauteen.

Lapin liitto pitää hyvänä, että Naton turvallisuusinvestointiohjelman mahdollisuudet tutkitaan tarkkaan ja että Suomen valtion tekee töitä suunnitelmavalmiuden eteenpäin viemiseksi, jotta tulevan CEF-ohjelman rahoitushaut olisivat Suomen kannalta menestyksekkäitä. EU:n ja Naton taholla on tiedostettu Lapin yhteyksin tarpeet ja valtion tulee olla aktiivinen niiden kehittämisessä, jotta CEF-rahoitusta voidaan kotouttaa. Tulevan CEF-ohjelman priorisoitavien käytävien listalle on päätymässä Perämerenkaari TEN-T ydinverkon osalta ja myös käytävä Narvikiin kattavan verkon osalta. Tämä kokonaisuus nivoutuu yhteen pohjoisen ratahankkeiden ja muiden kaksoiskäytön kannalta tärkeiden investointien kanssa ja mahdollisuus menestyä CEF-rahoitushauissa tulee hyödyntää EU-rahoituksen kotouttamiseksi.

Tämän asiakirjan on Lapin liiton sähköisessä asiakirjanhallintajärjestelmässä allekirjoittanut vs. maakuntajohtaja Hannu Takkula.