

## Lausuntopyyntö - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030

### Johdanto

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023-2030.

### Tausta

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehityksen määrittelee Liikenne12-suunnitelma. Vuosia 2023-2030 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. Pyydämme tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

### Tavoitteet

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

## Vastausohjeet vastaanottajille

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta, [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi). Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua [Lausuntopalvelu.fi](http://Lausuntopalvelu.fi):hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät [Lausuntopalvelu.fi](http://Lausuntopalvelu.fi):n sivuilta Ohjeet > Käyttöohjeet. Palvelun käyttöönoton tukea voi pyytää osoitteesta [lausuntopalvelu.om@om.fi](mailto:lausuntopalvelu.om@om.fi).

## Aikataulu

Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään 2.5.2022.

## Valmistelijat

Lisätietoja asiasta antavat

Anna Saarlo  
Osastonjohtaja  
+358 29 534 3921  
[anna.saarlo@vayla.fi](mailto:anna.saarlo@vayla.fi)

Tapio Ojanen  
Apulaisjohtaja  
+358 29 534 3209  
[tapio.ojanen@vayla.fi](mailto:tapio.ojanen@vayla.fi)

Mediatiedusteluihin vastaa

Anna Jokela  
Johtaja  
+358 40 043 9955  
[anna.jokela@vayla.fi](mailto:anna.jokela@vayla.fi)

## Liitteet:

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_Lausuntopyyntö.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_Lausuntopyyntö-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_1Ratahankkeet\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_2Maantiehankkeet\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_3Vesiväylähankkeet\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_4MuutHankkeet\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_5MALHankkeet\\_Luonnos\\_01042022.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_1Ratahankkeet\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_2Maantiehankkeet\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_3Vesiväylähankkeet\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_4MuutHankkeet\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

[VaylaverkonInvestointiohjelma\\_2023\\_2030\\_5MALHankkeet\\_Luonnos\\_01042022-sv.pdf](#)

## Lausuntopyyntö

### 1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Yksi tärkeä lähtökohta investointiohjelman laatimiselle on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisema Liikenneverkon strateginen tilannekuva. Siinä on esitetty valtion väyläverkolle enemmän tarpeita kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Siksi myös tilannekuvan mukaisia hankkeita priorisoidaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Väylävirasto valmistelee investointiohjelman lisäksi mm. suunnitteluohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman (Liikenne 12 mukainen perussuunnitelma), joiden sisältö tasapainotetaan ja sovitetaan yhteen investointiohjelman kanssa. Ne perustuvat myös strategiseen tilannekuvaan. Investointiohjelman hankkeet on jaettu koreihin hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekorin 1B hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista ja ne on mahdollista toteuttaa vasta ohjelmajakson loppupuolella.

Tunturi-Lapin Kehitys ry:n näkemyksen mukaan valmistelu perusteet on kuvattu investointiohjelmassa hyvin.

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

Tunturi-Lapin Kehitys ry:n näkemyksen mukaan väyläverkon alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys olisi syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajemmin, kuin se on nyt otettu. Aluekehityksen ja alueille syntyvien investointien mahdollistaminen vaatii myös liikenneverkon olevan riittävässä kunnossa. Vaikutukset kansainväliseen saavutettavuuteen on arvioitu puutteellisesti.

### 3. 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. Investointiohjelmaa muodostettaessa on hyödynnetty vaikutusten arviointia, jolloin arvioinnissa tuotettava tieto tukee hankkeiden priorisointia ja sen läpinäkyvyyttä. Investointiohjelman kokonaisvaikutusten 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. Tunturi-Lapin Kehitys ry:n näkemyksen mukaan väyläverkon alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys olisi syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajemmin, kuin se on nyt otettu.

Aluekehityksen ja alueille syntyvien investointien mahdollistaminen vaatii myös liikenneverkon olevan riittävässä kunnossa. Vaikutukset kansainväliseen saavutettavuuteen on arvioitu puutteellisesti keskittyen esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentokenttään. Vaikutuksia tulisi tarkastella tasapuolisemmin ja ottaa huomioon, että kyseessä on koko maan kattava liikennejärjestelmä, johon vaikutusten arviointi kohdistuu. Vaikutusten arvioinnissa on syytä tarkastella myös investointiohjelman vaikutuksia korjausvelan määrään ja siitä aiheutuviin saavutettavuushaasteisiin erityisesti harvaan asutulla seudulle. Investointiohjelmaan valittujen hankkeiden kohdalla korostetaan Tunturi-Lapin Kehitys ry:n näkemyksen mukaan investointiohjelma hyöty-kustannussuhdetta.

Laskentatapa korostaa kaupunkiseutujen liikennehankkeita ja ajan arvostusta. Ajan arvon tulisi kasvaa esimerkiksi logaritmisesti säästetyn ajan pituuden kasvaessa.

Investointiohjelman kokonaisvaikutuksissa kansainvälinen saavutettavuus on tunnistettu puutteellisesti. Lentoasemien kohdalla huomioidaan ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Lapin lentoasemien kuten koko Lapille tärkeän Enontekiön lentoaseman kansainvälisten yhteyksien kehittäminen on hyvin tärkeää esimerkiksi matkailuelinkeinojen kehittäminen kannalta. Enontekiöllä 10 meur korjausvelka on jäljellä edellisen Valtion omistajan ajalta. Tämä on välttämätöntä jatkumoa 5 meur Valtion rahoituksella myönnetty kiitotiehen kunnostamisen lisäksi. Huomioitavaa on, että tämä panostus nostaisi Enontekiön lentoaseman esimerkiksi Kittilän ja Ivalon lentoasemien kanssa lähemmäs samaa infran tasoa, ei niiden edelle. Vertauksena Finavia on investoinut lähes 100 miljoonaa euroa laajennuksia Rovaniemen, Kittilän ja Ivalon lentoasemille. Lisäksi Lapin poikittaiset yhteydet ja yhteydet naapurimaihin ovat puutteellisesti huomioitu investointiohjelmassa.

#### **4. Miten muuttaisitte investointiohjelmää 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. 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. €). Perusväylänpidon rahoitus suunnittelukaudella on noin 18 mrd. euroa. Rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 % (keskimäärin 765 milj. euroa vuodessa), radoille 39 % (keskimäärin 592 milj. euroa vuodessa) ja vesiväylille 9 % (keskimäärin 141 milj. euroa vuodessa). Väyläverkon suunnitteluun kohdistetaan vuosittain 23 milj. euroa perusväylänpidon rahoitusta.

Tunturi-Lapin Kehitys ry:n 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 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 riittävälle tasolle, jotta myös elinkeinoelämän kannalta välttämättömät hankkeet pystytään toteuttamaan.

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

#### **5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?**

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. Lapin kauppakamari on arvioinut Pohjois-Suomen tulevaisuuden investointipotentiaalin olevan noin 47 miljardia. Pohjois-Suomen lähialueiden Ruotsin ja Norjan yhteenlasketuksi investointipotentiaali 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. Suomen tulee myös tunnistaa Pohjois-Suomen investointipotentiaali 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 tulee ottaa huomioon tulevaisuuden investointipotentiali tarkemmin ja huomioida myös muiden pohjoismaiden investoinnit. Pohjoismaiden investoinneilla on vaikutusta myös elinkeinoelämän ja työvoiman liikkuvuuteen Suomessa.

## 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

### Rataverkon kehittäminen

Investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2023–2030 rataverkon kehittämisen talouskehys on 1 469 milj. euroa. Lapin osuus näistä hankkeista on yhteensä noin 17 M€, joka koskee Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä peruskorjauksesta ja sähköistystä. Perusväylänpidon parantamiseen rahoitusta on käytössä kaudella 402 milj. euroa. Tässä Kemian aseman matkustajalaitureiden parantaminen on 3 milj. € ja Tornion matkustajalaiturin pidentäminen 0,1–0,4 milj. €. Kokonaisuudessaan Lapin osuus rautatiehankkeiden rahoituksesta (1871 milj. €) on 20,1–20,4 milj. € eli noin prosentin luokkaa. Matkailijoiden kiinnostus junalla matkustamista kohtaan kasvaa vahvasti ilmastotietoisuuden kasvun myötä. Tällä hetkellä suurin osa junalla Lappiin saapuvista matkailijoista on kotimaisia.

Tulevaisuudessa

myös rajat ylittävälle kansainväliselle junamatkailulle tulee luoda paremmat edellytykset. Käynnissä oleva

Laurila- Tornio- valtakunnan raja rautatien sähköistys ja peruskunnostaminen mahdollistaa Ruotsista tulevan junaliikenteen yhteensovittamisen Suomen junaliikenteen kanssa. Liikenne ja aikataulut molemmin

puolin rajaa tulee sovittaa yhteen niin, että Ruotsin läpi keski-Euroopasta tuleva matkailija voi jatkaa matkaansa junalla sujuvasti Suomen puolella.

Investointiohjelmaan tarvitaan lisäksi myös investointeja Tunturi-Lappiin Kolarin rataa. Radan sähköistykseen (186km) suunnittelu ja toteuttaminen Kolarin saakka on tärkeä henkilöliikenteen kasvattamisen edellytys Tunturi-Lapin alueelle, jossa on merkittävää matkailuliiketoimintaa useammassa matkailukohteessa. Teollisuuden investoinnit biotuotetuotantoon lisäävät puukuljetuksia alueella, jonka tehokas operointi kasvavien kuljetusvolyymin edellyttää radan sähköistämistä. Kolarin rata palvelee niin Tornionjokilaaksoa, Yllästä, Leviä, Muoniota, Enontekiötä sekä laajasti ympäröiviä alueita. Kolarin radan jatkaminen edelleen Ylläkselle ja Leville palvelisi tulevaisuudessa kasvavaa junamatkailijoiden joukkoa. Lapissa tehtävien investointien lisäksi koko pääradan riittävä kunto ja kapasiteetti on oleellista Lappiin tulevalle rautatieliikenteelle.

### Maantieverkon kehittäminen

Investointiohjelman ajanjaksolle vuosina 2023–2030 maantieverkon kehittämisen talouskehys on 1 136 milj. euroa. Käytössä olevaa maanteiden perusväylänpidon parantamisrahoitusta on ajanjaksolle noin 300 M€ eli investointiohjelman ajanjaksolla keskimäärin noin 38 milj. euroa vuodessa. Ohjelman rahoitus kohdistuu suurimmaksi osaksi pääväyliin. Lapin osalta pääväylien parantamiseen kohdennetaan rahoitusta 27 M€ ja muun tieverkon parantamiseen 23 M€. Maantieverkon perusväylänpitoon kohdistetaan Lapissa 5,6 M€. Kokonaisuudessaan Lapin maantiehankkeiden osuus valtion investoinneista (yhteensä 1436 M€) on 55,6 M€ eli vain 3,9 %.

Maantieliikenteen taso ja turvallisuus ovat tärkeitä Lapin matkailulle. Nyt esitetyssä investointiohjelmassa

on kuitenkin aivan liian vähän investointeja tieverkkoon Lapissa. Ne kohdistuvat vain äärimmäisen haasteellisiin VT21 osuuksiin Enontekiöllä sekä muutamaan siltaan. Tämä investointitaso ei riitä eikä takaa liikenteen tasoa ja riittävää turvallisuutta. Etenkin kotimaisista asiakkaista moni saapuu Lappiin maanteitse omalla autolla. Kotimaisten asiakkaiden määrä on koronapandemian alun jälkeen kasvanut ja ympärivuotistunut kasvattaen liikenteen määriä. Myös lentäen tai junalla saapuvat

siirtyvät Lapissa matkailukohteisiin, palveluiden luo ja luontokohteisiin maanteitse. Tie 940 Äkäslompolosta Muotkavaaraan on esimerkki tiestä, jota matkailijat käyttävät paljon liikkuessaan matkailukohteiden ja luontokohteiden välillä. Se on kuitenkin kapea ja huonossa kunnossa ja sen takia vaarallinen. Sen leventämisen ja kunnostamisen suunnittelu ja toteuttaminen pitäisi lisätä investointiohjelmaan. Lisäksi maantieliikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseksi tulee myös varmistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston laajeneminen.

Investointiohjelmaan on Tunturi-Lapin osalta kirjattu alla olevat hankkeet.

Maantiet:

Maanteiden pääväylien parantamishankkeet

- Vt 21 Palojoensuu-Maunu, Enontekiö (1A) 23 M€

- Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (1A) 4M€.

VT 21 korjausvelka on kuitenkin edelleen huomattava. Hanke sisältää noin 470 km valtatieosuuden parantamisen nykyisellä osin kapealla ja huonokuntoisella tiellä Hanke on jaettu kahteen vaiheeseen. Vaihe 1, kesto: 2-10 vuotta. (73 meur), välillä Palojensuu– Kilpisjärvi. Vaihe 2, kesto 5-20 vuotta, (50 meur) välillä Tornio – Kolari. Hanke liittyy osana valtakunnan rajat ylittäviin Barentsin alueen liikenneyhteyksien kehittämiseen.

VT5 poikittaisliikenteen pääväyläksi ja sen jatkaminen Sodankylästä Tunturi-Lappiin Kittilän kautta aina Muonioon asti. Lapin matkailun kannalta on tärkeää vähentää tieverkon korjausvelkaa paitsi pääteillä myös alemman asteen tieverkolla Pohjois- ja Itä-Suomessa niin, että matkailu voi kehittyä turvallisesti. Erityisesti poikittaisliikenteen Itä-Lapin matkailun kehittymisen kannalta on ensisijaisen tärkeää lisätä valtatie 5 muuttaminen takaisin pääväyläksi Sodankylään saakka ja samalla väylän jatkaminen Tunturi-Lappiin Kittilään ja Muonioon saakka.

Pitkäjänteisellä ja aktiivisella edunvalvonnalla tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n tuen suuntaamiseen alueiden kasvuun. Suomen tulee turvata EU-rahoituksen mahdollisuudet toimimalla kaukonäköisesti muun muassa TENT- verkoston suunnittelussa. Matkailun ekosysteemi pitää EU:n TEN-T-ydinkäytävien jatkamista Pohjois-Suomeen tärkeänä. Tämä tarkoittaa pääradan ja valtatie 4:n välillä Helsinki–Tornio/Haaparanta liittämistä osaksi TEN T-ydinkäytäviä sekä kattavan tieverkon laajentamista pohjoisessa käsittämään valtatie 21.

Vesiväylien kehittäminen

Vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen on varattu investointiohjelmassa 108 M€ josta Lappiin kohdistuva osuus on 2 M€ eli alle 2 %. Lapin osuus jää investointiohjelman hankkeissa hyvin pieneksi suhteessa koko investointiohjelman talouskehukseen. Alueiden välinen tasapuolisuus ei toteudu investointiohjelmassa ja uhkaa 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 näkökulmasta. Kyseiselle yhteysvälille ei ole korvaavaa rautateiden kuljetusmuotoa, joten se on Pohjois-Suomen rautatieliikenteen kannalta korvaamattoman tärkeä. Rataosuuden kehittämisellä on merkittävä vaikutus elinkeinoelämän ratakuljetuksen kasvulle erityisesti raakapuun osalta sekä matkailulle. Pohjois-Suomen tulevaisuuden investoinnit lisäävät rautatien merkitystä entisestään. Oulu-Laurila-rataosuutta tulee kehittää niin, että se vastaa pääväyläasetuksen mukaisesti rautateiden pääväylien palvelutasoa. TEN-T-ydinverkkokäytävään kuuluvan Laurila-Tornio-Haaparanta -yhteyden kehittämisellä tulee varmistaa myös sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen kuljetusten sujuvuus

Suomen ja Ruotsin välillä. 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. Kolariradan sähköistäminen tulee ottaa mukaan investointiohjelmaa, sillä sähköistäminen tukee erityisesti kestävän matkailun kasvua Tunturi-Lapissa ja alueen elinkeinoelämän mahdollisuuksia.

Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta on ensisijaisen tärkeä investointia Ruotsin ja Suomen välisen rautatieliikenteen parantamiseksi ja mahdollistaa henkilöliikenne maiden välillä. Huoltovarmuuden kannalta on keskeistä turvata maantie- ja rautatieyhteys Eurooppaan, mikäli 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.

Lapin osalta Liikenne12 tavoitteeksi nostettu saavuttavuus ei kuitenkaan toteudu investointiohjelman pohjalta. 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 hidastaa 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, että alempi asteinen tieverkon kunnossapitoon riittävä rahoitus. Lapin osalta huonokuntoisten päällysteiden määrä on lisääntynyt vuosien 2011–2020 aikana noin 530 kilometrillä. Vastaavasti jollain ELY-keskuksien vastuualueilla määrä on vähentynyt. Päällystysrahoituksen tasapuoliseen jakautumiseen tulee myös investointiohjelmalla vastata, jotta koko Suomen saavutettavuus voidaan turvata Liikenne12 tavoitteiden mukaisesti.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja väyläinvestoinneissa on tärkeää huomioida kestävyuden kaikki osa-alueet. Raideliikenteen kehittämisellä on merkittävä vaikutus ekologiseen vaikutukseen. Taloudellisen ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta on tärkeää tehdä väyläinvestointeja, jotka mahdollistavat matkailun ja muiden toimialojen kehittyminen myös kasvukeskusten ulkopuolella. Ne luovat työpaikkoja ja mahdollistavat asumisen ja elämisen peruspalveluineen pienemmilläkin paikkakunnilla.

Kunnioitavasti,

Tunturi-Lapin Kehitys

Tunturi-Lapin Kehitys ry on seutukuntaorganisaatio, jonka tehtävänä on kehittää koko Tunturi-Lappia sekä edistää yhteistyötä eri toimijoiden välillä niin kotimaassa kuin kansainvälisestikin. Tunturi-Lappi on yksi Lapin maakunnan kuudesta seutukunnasta. Tunturi-Lapin Kehitys perustettiin kehittämään aluetta kokonaisvaltaisesti, ja tällä hetkellä siihen kuuluu kaksi kuntaa: Muonio ja Enontekiö.