



## **LAUSUNTO LUONNOKSESTA LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUKSEKSI MAANTEIDEN JA RAUTATEIDEN RUNKOVERKOSTA JA NIIDEN PALVELUTASOSTA**

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta LVM:n asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta.

Luonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi runkoverkkoasetus, jolla säädettäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvista maanteista ja rautateista. Lisäksi runkoverkkoasetuksella säädettäisiin runkoverkolla noudatettavasta palvelutasosta siihen kuuluvilla maanteilla ja rautateilla. Asetus ei näin ollen koske vesiväyliä, kuten Etelä-Karjalalle ja koko Itä-Suomelle tärkeää Saimaan kanavaa ja syväväylää.

Runkoverkkoasetuksen valmistelu on kytkeytynyt maantielain (503/2005) ja ratalain (110/2007) uudistukseen. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain ja ratalain muutokset hyväksyttiin kesällä 2018 eduskunnassa ja ne tulivat voimaan 1.8.2018. Runkoverkkopäätöksen valmistelu on myös osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.

Asetuksen valmistelun tavoitteena on säätää maanteiden ja rautateiden kuulumisesta valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon siten kuin liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain (572/2018) 4 §:n 3 momentissa ja ratalain (573/2018) 4 §:n 3 momentissa säädetään. Esityksen keskeisenä tavoitteena on lisäksi varmistaa runkoverkkoon kuuluvien maanteiden ja rautateiden muuta tie- ja rataverkkoa korkeampi palvelutaso.

Luonnoksen mukaan yhtenäisen ja korkean matkojen ja kuljetusten palvelutason varmistaminen runkoverkkopäätöksellä edistäisi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä tarjoaisi tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi. Runkoverkko perustuisi olemassa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Runkoverkolla luotaisiin edellytyksiä uusien palvelujen kehittymiselle sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle.

LVM:n määrittelyn kriteereinä on käytetty maanteiden ja rautateiden liikennemääriä, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Lisäksi runkoverkon määrittelyssä on otettu huomioon TEN-T-ydinverkko. Määrittelyssä on huomioitu sekä nykytilanne, että ennusteet tulevasta kehityksestä.

### **Luonnos asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta**

Runkoverkkopäätös osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua on tärkeä asia, koska se mahdollistaa koko maan keskeisen liikenneverkon pitkäjänteisen kehittämisen.

Runkoverkkopäätöksen ohella ratkaisevaa on kuitenkin se, kuinka paljon valtion ja muuta rahoitusta on käytettävissä sekä runkoverkon että muun liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen. Siksi perinteisen budjettirahoituksen lisäksi on otettava käyttöön myös muita rahoitusmalleja, jotka mahdollistavat kumppanuushankkeet yksityisten sijoittajien ja yritysten sekä maakuntien ja kaupunkien kanssa, jotta isojenkin investointien toteutusta voidaan nopeuttaa.

Valtioneuvoston päätöksessä valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista todetaan, että kestävä ja yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisellä voidaan merkittävästi vaikuttaa ilmastonmuutokseen, talouteen ja energiavarmuuteen. Maan eri osien vahvuuksien ja voimavarojen hyödyntämistä elinkeinotoiminnan kehittämisessä ja uudistamisessa voidaan tukea toimintakykyisten keskusten ja niitä ympäröivien alueiden välisellä verkostoitumisella.

Monipaikkainen asuminen yleistyy ja tiiviimmät sekä väljemmät alueet kytkeytyvät toisiinsa entistä vahvemmin. Maan kilpailukykyyn parantamiseksi ja asukkaiden hyvinvoinnin turvaamiseksi on tärkeää, että alueet ja yhdyskunnat kehittyvät elinvoimaisina eri puolilla Suomea ja että niiden vahvuuksia ja voimavaroja voidaan hyödyntää tehokkaasti ja kestävästi. Monikeskuksinen aluerakenne tukee maan eri osien vahvuuksien hyödyntämistä.

*Etelä-Karjalan liiton mielestä asetusluonnoksessa tulisi paremmin ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka kohdistuvat liikennejärjestelmään. Asetusluonnoksen esitys erityisesti maanteiden runkoverkoksi painottuu liiaksi pääosin Etelä- ja Länsi-Suomeen.*

Liikennejärjestelmän kehittämisellä voidaan merkittäväällä tavalla vaikuttaa maakuntien saavutettavuuteen, elinvoimaan ja kehittymiseen sekä turvata asukkaiden liikkumisen alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa. Valtion tulee maakuntien saavutettavuuden ja elinvoiman parantamiseksi kohdistaa liikennejärjestelmän kehittämistoimia myös Itä- ja Pohjois-Suomen alueelle näiden alueiden aluekehityksen vahvistamiseksi.

*Etelä-Karjalan liiton mielestä elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä kasvu- ja vientimahdollisuuksien kehittäminen vaatii runkoverkkopäätöksessä suuremman painoarvon riippumatta väylien henkilöliikennemäärästä. Siksi yhteydet merkittäviin vientisatamiin ja rajanylityspaikkoihin kuuluisi olla mukana runkoverkkojen määrittelykriteereissä.*

Maanteiden runkoverkon palvelutaso jaettaisiin asetusluonnoksen mukaan kahteen luokkaan. Palvelutasoluokassa I turvattaisiin pitkänmatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen tulisi olla pääosin vähintään 80 km/h ja moottoriteillä pääosin 120 km/h. Palvelutasoluokassa II turvattaisiin alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkänmatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen tulisi olla pääosin vähintään 80 km/h.

Valtatie 6 muodostaa merkittävän liikenne- ja kasvukäytävän Etelä-Suomesta Kaakkois-Suomen kautta Itä-Suomeen ja Kainuuseen. Elinkeinoelämän kuljetukset, työmatkaliikenne, matkailuliikenne ja saavutettavuuden parantaminen edellyttävät turvallista ja hyväkuntoista liikenneväylää vuodenaikasta riippumatta.

*Etelä-Karjalan liiton näkemyksen mukaan maanteiden runkoverkon palvelutaso tulee olla asetusluonnoksessa esitettyä tavoitteellisempi. Valtatietä 6 ja sen kehittämistä tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena ja huomioida valtatie merkitys Itä-Suomelle*

*ja Suomen itärajan rajaliikenteelle riittävällä tavalla maanteiden runkoverkkoa ja palvelutasoa koskevassa päätöksenteossa.*

Asetusluonnoksen rautateiden runkoverkko on kokonaisuutena kattava ja muodostaa verkollisen kokonaisuuden. Luonnoksessa on huomioitu myös raideyhteydet Karjalan radalta Vainikkalan ja Imatran raja-asemille. Nämä yhteydet ovat merkittävät sekä tavara- että henkilöliikenteen kannalta ja sen vuoksi niiden on tärkeää olla rautateiden runkoverkossa.

Asetusluonnoksen mukaan rautateiden runkoverkon rataosuuksilla noudatettava palvelutaso määräytyisi kunkin rataosuuden pääasiallisen liikenneprofiilin mukaan. Runkoverkon pääasiallinen liikenneprofiili Karjalan radalla Lappeenrannasta Joensuuhun on asetusluonnoksessa esitetty olevan tavaraliikenne. Itä-Suomen maakuntien ja muiden tahojen yhteisenä tavoitteena on Savon ja Karjalan ratojen henkilöjunaliikenteen nopeuttaminen ja uuden itäradan rakentaminen Helsinki-Vantaan lentoasemalta Porvoon ja Koskenkylän kautta Kouvolaan. Vaikka ns. lentorataa ja itärataa ei tässä asetuksessa voidakaan vielä huomioida, on niihin varauduttava tulevassa pidemmän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä Uudenmaan ja Kymenlaakson maakuntakaavoituksessa.

*Etelä-Karjalan liitto toteaa, että Itä-Suomen saavutettavuuden parantaminen sekä henkilöliikenteessä pitkänmatkainen matkustaminen ja elinkeinoelämän kuljetukset edellyttävät Karjalan radan sisällyttämistä rautateiden runkoverkkoon sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.*

Edellä olevaan viitaten Etelä-Karjalan liitto esittää asetusluonnoksen täydentämistä seuraavasti:

#### **Maanteiden runkoverkko:**

- Runkoverkkoon lisätään **valtatie 13 välillä Lappeenranta-Nuijamaan raja-asema ja kantatie 62 välillä Imatra-Imatran raja-asema**. Nämä ovat elinkeinoelämän ja kansainvälisen liikenteen kannalta merkittävät yhteydet valtatieltä 6 itärajan rajanylityspaikoille. Venäjä parantaa omalla puolellaan yhteyksiä sekä Nuijamaan että Imatran raja-asemille, mikä mahdollistaa liikennemäärien nousun kyseisillä reiteillä ja siten kasvattaa liikennemääriä myös Suomen puolella.
- Runkoverkkoon lisätään **valtatie 13 välillä Mikkeli-Lappeenranta**. Tämä on elinkeinoelämän kannalta tärkeä poikittaisyhteys keskisestä Suomesta itärajan raja-asemille.
- Runkoverkkoon lisätään **valtatie 26 välillä Luumäki-HaminaKotkasatama**. Tämä on elinkeinoelämän kannalta merkittävä yhteys yhteen Suomen suurimmista vientisatamista.
- Runkoverkkoon kuuluvien maanteiden palvelutaso tulee olla tavoitteellisempi: **palvelutasoluokassa I nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 100 km/h.**

#### **Rautateiden runkoverkko:**

- **Karjalan rata lisätään runkoverkkoon liikenneprofiililtaan henkilöliikenneradaksi myös välillä Lappeenranta-Joensuu**. Raideliikenteen tukeminen on tärkeää Suomelle asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.
- Runkoverkon henkilöliikennoradoilla palvelutaso tulee olla tavoitteellisempi: **nopeus pääsääntöisesti vähintään 140 km/h.**

**Muut huomiot:**

- Runkoverkkoehdotuksen yhteenvetokartoissa Saimaan syväväylä on jätetty virheellisesti pois TEN-T-ydinverkosta. Liikenneviraston karttojen mukaan **syväväylä kuuluu ydinverkkoon, joten se tulee merkitä myös runkoverkkoehdotuksen yhteenvetoon ydinverkkona.**