

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

## **Heinolan kaupungin lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032**

Heinolan kaupunki antaa seuraavat huomiot lausuntonaan luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-31 sekä suunnitelman vaikutusten arviointiraportista:

- 1) Pitkäjänteinen ja kokonaisvaltainen suunnitelma tulee tarpeeseen. Suunnitelman tavoitteet ovat kannatettavia. Etelä-Suomen strateginen kasvukolmio Turku-Helsinki-Tampere tulisi laajentaa kattamaan myös Lahden kaupunkiseutu.
- 2) Liikenneverkoille tulee turvata riittävä perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien rahoitus, lähtökohtaisesti jatkossakin edelleen valtion rahoituksena.
- 3) Heinolan kaupunki ei pidä hyväksyttävänä suunnitelmaluonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallin nykyistä kattavampaa hyödyntämistä. Malli sisältää riskin epäoikeudenmukaisuudesta sekä kuntien ja alueiden välistä epätasa-arvon lisääntymisestä.
- 4) Joukkoliikenteen rahoitus ja kokonaisvaltainen kehittäminen tulee turvata. Suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen saavutettavuus-, kestävyys- ja tehokkuus -tavoitteiden saavuttamiseksi joukkoliikenteessä on panostettava rautatiehenkilöliikenteen lisäksi kattavasti myös pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kehittämiseen ja palvelutasoon.
- 5) Verovaroin tulee toteuttaa vain niitä valtakunnallisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisen linjaksi tulee valita Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien kehittäminen, joka on Väyläviraston selvityksen mukaan ainoa taloudellisesti ja liikenteellisesti kestävällä pohjalla oleva vaihtoehto. Rataverkon pitkän tähtäimen kehittämisessä

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

tulee huomioida myös Lahti-Heinola-Mikkeli ratayhteys, joka todettiin Väyläviraston selvityksessä idän suunnan uusista ratayhteisistä hyöty-kustannussuhteeltaan parhaaksi vaihtoehdoksi. Lentoradan toteuttamista puolletaan.

6) Sekä nykyisiä että sopimusvalmisteluvaiheessa olevia MAL-kaupunkiseutuja tulee kohdella yhdenvertaisina sopimuskumppaneina.

### **Perusteluinaan em. huomioihin kaupunki esittää seuraavaa:**

*1) Pitkäjänteinen ja kokonaisvaltainen suunnitelma tulee tarpeeseen. Suunnitelman tavoitteet ovat kannatettavia. Etelä-Suomen strateginen kasvukolmio Turku-Helsinki-Tampere tulisi laajentaa kattamaan myös Lahden kaupunkiseutu.*

Suunnitelmaluonnoksen vision mukaan vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Visio on kestävä ja kunnianhimoinen. Myös suunnitelman tavoitteet liikennejärjestelmän saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta ovat hyvin kannatettavia ja vision mukaisia.

Suunnitelmaluonnoksessa on pääosin otettu huomioon Etelä-Suomen maakuntien (Päijät-Häme, Uudenmaa, Varsinais-Suomi ja Kymenlaakso) yhteistyössä laatima Etelä-Suomen liikennestrategia. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien vuoksi. Tämän roolin tulee näkyä suunnitelman ratkaisuisissa. Turku–Helsinki–Tampere -kasvukolmion korostaminen on kuitenkin näkökulmana liian kapea, Merkittäväksi liikennekäytäväksi on selvityksissä tunnistettu Helsinki–Lahti–Kouvola-yhteys, joka tavaraliikenteen merkityksellä arvioituna on tasavertainen Helsinki–Tampere-välin kanssa ja kaksinkertainen Helsinki–Turku-käytävään nähden.

5888/08.00.00.00/2020

18.02.2021

*2) Liikenneverkoille tulee turvata riittävä perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien rahoitus, lähtökohtaisesti jatkossakin edelleen valtion rahoituksena.*

Suunnitelmaluonnoksessa esitetyn hyvän ja selkeän tavoitteen mukaan liikennejärjestelmän rahoitustason tulisi olla sidottu bruttokansantuotteeseen. Myös perusväylänpidon rahoituksen sitominen kustannustasoon edistää pitkäjänteisyyttä, ja korjausvelan esitetään vähenevän 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin. Perusväylänpidon rahoitustason nosto ja korjausvelan vähentäminen on nähty tärkeinä myös Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa

Liikenneverkon kehittämistarpeet ylittävät kuitenkin edelleen esitetyn rahoitustason. Lisäksi rahoitusta luvataan kasvattaa seuraavien hallitusten puolesta ja suunnitelman ensimmäisinä vuosina rahoitustaso on niukempi. Rahoitustason nousu seuraavalla hallituskaudella jää kuitenkin todellisuudessa epävarmaksi, kun koronasta aiheutuva poikkeustilanne on kasvattanut merkittävästi valtionvelkaa.

Valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toimii, joten sen tulee vastaisuudessaakin kantaa päävastuu väyläverkosta ja verkon kehittämisinvestoinneista. Valtion tienpidon kustannuksiin ei pidä myöskään lähteä hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelmassa kuvataan väylänpidon rahoitustaso ja rahoituksen jakautuminen eri väylä- ja liikennemuodoille. Edistettävät liikennehankkeet konkretisoituvat vasta Väyläviraston vastuulla olevissa suunnittelu- ja investointiohjelmissa, joka laaditaan 6–8 vuodeksi. Investointiohjelma tulee olemaan työn keskeinen asiakirja, johon kiinnostus jatkossa kohdistuu. Suunnittelu- ja investointiohjelmien valmistelussa tulee huomioida tämän suunnitelman tavoitteet kestävyydestä, tehokkuudesta ja saavutettavuudesta.

5888/08.00.00.00/2020

18.02.2021

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta. Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä, että toimenpiteet saadaan kohdistettua oikein. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Palvelutasotavoitteen määrittely vain TEN-T-ydinverkkokäytävien teille ja radoille ei kuitenkaan riitä, vaan palvelutasolle on määriteltävä tavoitteet vähintään runkoverkkoasetuksen mukaisille pääväylille.

Jo laaditut liikenneverkon luokitukset toimivat hyvin toimenpiteiden tehokkuuden varmistamisen yhtenä työkaluna. Pääsääntöisesti on hyvä, että luokituksiin ei puututa. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallinen merkittävyys on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Ennakoiva kunnonhallinta vähentää tilanteita, joissa väylän kunto pääsee heikkenemään kestävämmän paljon. Tehokkuuden kannalta on erittäin hyvä, että ensisijaisesti pyritään parantamaan kunnossapitoa, lisäksi kehittämishankkeet tulisi myös nähdä yhtenä vaihtoehtona ratkoa valtakunnallisia haasteita yhteiskuntataloudellinen tehokkuus huomioiden. Laajennusinvestoinnit on perusteltua rajata hankkeisiin, joiden toteuttaminen edistää kestäviä rakenteita.

*3) Heinolan kaupunki ei pidä hyväksyttävänä suunnitelmaluonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallin nykyistä kattavampaa hyödyntämistä. Malli sisältää riskin epäoikeudenmukaisuudesta sekä kuntien ja alueiden välistä epätasa-arvon lisääntymisestä.*

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään yhteisrahoitusmallin nykyistä kattavampaa hyödyntämistä väyläverkon investointihankkeissa silloin, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille, kuten kunnille. Tämän ns. hyötyjä maksaa -periaatteeseen perustuvan mallin mukaan kunta tai muu taho maksaa saamansa hyödyn perusteella osan valtion vastuulle kuuluvista liikenneverkon uusien kehittämishank-

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

keiden investointikustannuksista. Hyötyjä voi olla yritys tai kunta (maan arvon nousu).

Esitetty yhteisrahoitusmallin vakiinnuttaminen vaikuttaa kohtuuttomalta erityisesti kuntien näkökulmasta, koska se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Se muodostaisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Ns. erityiseen hyötyyn perustava osallistuminen tien- tai radanpidon kustannuksiin kirjattiin v. 2016 maantielakiin (10 §) ja ratalakiin (7 §). Yhteisrahoitusmalli poikkeaa siitä, mitä lainsäätäjät on tarkoittanut, sillä se tekee erityisestä syystä yleisen linjan.

Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille merkittäviä lisäkustannuksia katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä samaan aikaan, kun kunnan rahoituspohjasta sote-uudistuksen myötä leikataan yli puolet tuloista.

Esitys lisäisi myös kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Valtion hankkeiden peruste nojaisi kuntien kykyyn maksaa hankkeista merkittävä osa. Kun kuntien koko ja käytettävissä olevat resurssi vaihtelevat paikallisten olosuhteiden mukaan, johtaisi tällainen malli helposti siihen, että lähinnä varakkaat kunnat voisivat parantaa asemaansa.

Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja kunnat katuverkosta.

Kuntien maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Maankäyttötulot kattavat osittain kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia. Korvaustasot perustuvat lakiin (MRL 12a luku). Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Kuntien tulisi kattaa vaje verotuksella.

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

Mallin keskeinen ongelma on se, että väestön keskittyessä valtakunnallisesti muutamaan keskukseen, maanarvonnousun hyödyntämisen mahdollisuudet ovat muualla Suomessa pääosin vähäisiä tai sattumanvaraisia.

*4) Joukkoliikenteen rahoitus ja kokonaisvaltainen kehittäminen tulee turvata. Suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen saavutettavuus-, kestävyys- ja tehokkuus -tavoitteiden saavuttamiseksi joukkoliikenteessä on panostettava rautatiehenkilöliikenteen lisäksi kattavasti myös pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kehittämiseen ja palvelutasoon.*

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Pääkaupunkiseudun raideliikenteen ratkaisut heijastuvat koko maahan ja sujuvan raideliikenteen turvaaminen Helsingin ja Pasilan välillä Pesararadan avulla edistää koko maan junaliikenteen ennakoitavuutta. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena.

Rajallisten resurssien käytön kannalta on viisasta, että joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan niille kaupunkiseuduille, joilla nykyinen tai piilevä kysyntä on suurinta. Peruspalvelutaso on kuitenkin taattava myös muualle.

Kulunvalvonnan kehittämisellä rataverkon kapasiteettia saadaan kasvatettua tehokkaasti. Suunnitelmassa on todettu, että joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää monen eri tahon yhteistyötä ja eri tavoin tuotettujen palveluiden yhteensovittamista. Matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen on kiinnitetty huomiota. Näihin panostaminen on tehokas tapa edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Samalla tulee tunnistaa valtion rooli henkilöliikenteen solmukohtien kehittämisessä kuntien rinnalla erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvien solmupisteiden osalta. Joukkoliikennepalveluiden yhteensovittamisesta on kuitenkin hyötyä vain, jos palvelut ovat kunnossa. Joukkoliikenteen järjestäminen ensisijaisesti markkinaehtois-

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

sa on hyvä lähtökohta. Etenkin syrjäisillä alueilla on kuitenkin harvinaista, että liikkumispalvelut syntyvät markkinaehtoisesti. Täydentävän palvelun hankintaan on oltava riittävästi rahoitusta, jotta voidaan varmistaa tärkeiden yhteysvälien palvelu ilman katkoja siinäkin tapauksessa, että markkinaehtoista palvelua ei jostain syystä synny tai se lakkaa.

Yksi raideliikenteen lisäämistä rajoittava tekijä on käytettävissä olevan kaluston määrä. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää.

Suunnitelman mukaan kestäviä liikkumis- ja kuljetusmuotoja on kehitettävä myös kaupunkiseutujen ulkopuolella. Harvaan asutun maamme rataverkko ei ole kovin tiheä, joten edes kaikki seutukaupungit eivät kuulu rautateiden henkilöliikenteen piiriin. Koronapandemian aiheuttamat muutokset etätyön ja monipaikkaisen asumisen lisääntymiseen jäävät todennäköisesti pitkäaikaisiksi trendeiksi, joilla on vaikutusta kasvukeskusten ulkopuolisten alueiden elinvoimaan.

Maamme aluerakenteen ja liikenneverkon rakenteen vuoksi on siis erittäin keskeistä kehittää rautateiden henkilöliikenteen lisäksi myös pitkämatkaisen linja-autoliikenteen palvelutasoa. Tämä tukee erityisesti seutukaupunkien ja maaseutukuntien elinvoimaa. Esimerkiksi Heinolan näkökulmasta on hyvin tärkeää linja-autoliikenteen palvelutason säilyminen Lahden ja pääkaupunkiseudun suuntien lisäksi Jyväskylän ja Mikkelin maakuntakeskuksiin ja pidemmällekin kyseisillä valtaväylillä. Maamme joukkoliikenneverkostossa on huomioitava lähimpään maakuntakeskukseen ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvan pendelöinnin lisäksi muutkin matkustustarpeet.

*5) Verovaroin tulee toteuttaa vain niitä valtakunnallisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisen linjaksi tulee valita Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien kehittäminen, joka on Väyläviraston selvityksen mukaan ainoa taloudellisesti ja liikenteellisesti kestäväällä pohjalla*

5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

*oleva vaihtoehto. Rataverkon pitkän tähtäimen kehittämisessä tulee huomioida myös Lahti-Heinola-Mikkeli ratayhteys, joka todettiin Väyläviraston selvityksessä idän suunnan uusista ratayhteyksistä hyöty-kustannussuhteeltaan parhaaksi vaihtoehdoksi. Lentoradan toteuttamista puolletaan.*

Erittäin kannatettavaa on, että suunnitelmaluonnoksen mukaisesti verovaroin toteutetaan vain yhteiskuntataloudellisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Lisäksi suunnitelmassa korostetaan tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Se on myös vaikutusten arvioinnin tavoitteena ja pidämme painotusta erittäin tärkeänä.

Suunnitelmaluonnokseen sisältyy kuitenkin ristiriitaa suunnitelman yleislinjausten ja maamme itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisen välillä. Väyläviraston v. 2019 laatiman selvityksen mukaan hyöty/kustannussuhteeltaan paras vaihtoehto itäsuunnan ratayhteyksien kehittämiseksi on nykyisten, Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien parantaminen. Linjaus itäisen suunnan ratayhteyksien kulkemisesta Lahden kautta paalutettiin jo siinä vaiheessa, kun valtio päätti Kerava-Lahti -oikoradan rakentamisesta.

Väyläviraston selvityksestä ilmenee, että itäisten ratayhteyksien kehittäminen tämän linjauksen pohjalta on ainoa taloudellisesti ja liikenteellisesti kestäväällä pohjalla oleva vaihtoehto. Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien kehittäminen toteuttaisi liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeistä strategista tavoitetta, jonka mukaan nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.

Rataverkon pitkän tähtäimen kehittämisessä tulee huomioida myös Lahti-Heinola-Mikkeli ratayhteys, joka todettiin Väyläviraston selvityksessä idän suunnan uusista ratayhteyksistä hyöty-kustannussuhteeltaan parhaaksi vaihtoehdoksi.

Heinolan kaupunki puoltaa myös lentorata-hanketta. Lentorata parantaisi merkittävästi Lahden kaupunkiseudun ja Päijät-



5888/08.00.00.00/2020  
18.02.2021

Hämeen saavutettavuutta niin kansainvälisesti kuin kansallises-  
tikin. Lisäksi lentorata nopeuttaisi koko itäisen Suomen kaupun-  
kien yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentokentälle sekä mahdollistai-  
si vuorotarjonnan lisäämisen.

Suunnitelmaluonnoksessa on yleisellä tasolla tunnistettu riskiksi,  
että toteutukseen voi päätyä hankkeita, jotka eivät paranna pal-  
velutasopuutteita eivätkä ole yhteiskuntataloudellisesti kannat-  
tavia. Pidämme merkittävänä uhkana, että kannattamattomaan  
hankkeeseen ohjattu määräraha syrjäyttää jonkin tarpeellisen  
investointikohteen. Toteutettavien hankkeiden valintaa tulisi oh-  
jata suunnitelman mukaisesti yhteiskuntataloudellinen kannatta-  
vuus ja tietoon perustuva päätöksenteko. Riskiksi on tunnistettu,  
että toteutukseen voi päätyä hankkeita, jotka eivät paranna pal-  
velutasopuutteita eivätkä ole yhteiskuntataloudellisesti kannat-  
tavia. Pidämme merkittävänä uhkana, että kannattamattomaan  
hankkeeseen ohjattu määräraha syrjäyttää jonkin tarpeellisen  
investointikohteen. Toteutettavien hankkeiden valintaa tulisi oh-  
jata suunnitelman mukaisesti yhteiskuntataloudellinen kannatta-  
vuus ja tietoon perustuva päätöksenteko

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toistaiseksi vie-  
lä yleisellä tasolla. Tämä on ymmärrettävää suunnitelman yleis-  
piirteisyys huomioiden. Vaikutuksia julkiseen talouteen olisi kui-  
tenkin ollut syytä arvioida esitettyä tarkemmin, koska suunnitel-  
massa luvataan kasvattaa liikenteen rahoitusta aiemmasta.  
Useassa kohdassa todetaan, että vaikutukset tarkentuvat suun-  
nittelun edetessä, joten suunnitelman seurannalla on tärkeä roo-  
li jatkossa. Vaikutusten arvioinnin kehittämisen tarve on tunnis-  
tettu ja arviointia tulee kehittää siten, että se palvelee myös alu-  
eellista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

*6) Sekä nykyisiä että sopimusvalmisteluvaiheessa olevia MAL-  
kaupunkiseutuja tulee kohdella yhdenvertaisina sopimuskump-  
paneina.*

Luonnoksessa todetaan valtion sitoutuvan neljän suurimman  
kaupunkiseudun (Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu) kanssa  
solmittujen MAL-sopimusten mukaisiin toimenpiteisiin. Heinolan  
kaupunki katsoo, että valtion tulee aivan vastaavasti sitoutua

5888/08.00.00.00/2020

18.02.2021

myös uusien MAL-kaupunkiseutujen (Lahti, Jyväskylä ja Kuopio) kehittämiseen ja toimenpiteiden toteuttamiseen. Uudet MAL-kaupunkiseudut tulee huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja rahoituksessa, käsitellen niitä tasavertaisesti vanhojen MAL-seutujen kanssa myös liikennehankkeiden rahoituksessa. EU:n rahoituskanavien, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen parempi hyödyntäminen liikennehankkeissa on hyvä tavoite. Tällaisen lisärahoituksen saaminen edellyttää suunnitelmavalmiuden parantamista. On kuitenkin realismia, ettei EU-rahoituksen varaan lasketa liikaa. Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa kuitenkaan johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa. Hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly tämän suunnitelman talousraamiin niiden merkittävien kustannusarvioiden vuoksi. Onkin pohdittava, mistä rahoitus kaikkiin esitettyihin hankeyhtiöihin järjestyy samalla kun liikenteeseen osoitettua rahoitusta aiotaan kasvattaa aiemmasta.

**Heinolan kaupunki**