

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Syrjäinen sijainti keskeisistä vientimarkkinoista, pitkät välimatkat ja vaikeat talviolosuhteet tekevät yritysten logistiikasta ja alueiden tavoitettavuudesta hankalan. Tavaroiden kuljetusmatkat ovat Suomessa Euroopan pisimpiä, joten liikenteen palvelut ovat niin yrityksille kuin kansantaloudelle tärkeitä. Suunnitelman toteutuksessa päähuomio on kiinnitettävä alueiden saavutettavuuteen, liikenteen sujuvuuteen ja infrastruktuurin tasoon yritysten toimintaedellytyksiä silmällä pitäen.

Liikenneverkkojen keskeiset ongelmat liittyvät nykyisten tieverkoston ja rautateiden ylläpidon riittämättömään rahoitukseen ja korjausvelan hallintaan. Etenkin tieverkoston kunto vaikeuttaa yritysten toimintaedellytyksiä. Jopa 30 prosenttia yrityksistä kokee, että tiestön kunto haittaa yrityksen toimintaa.

Suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Etelä-Karjalassakin tämä tarkoittaa erityisesti suoraa maantie- ja rautatieyhteyksiä Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Myös suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa Itä-Suomen maakuntakentiltä. Lentoliikenteellä on keskeinen merkitys matkailualalle ja kansainvälisille yrityksille. Lentoja ja lentokenttien palvelukapasiteettia on oltava riittävästi. Myös rataverkolla on iso rooli henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä yritysten logistiikkaketjun osana.

Olisi tärkeää, että valtionavustuksia jatketaan Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille myös tulevana vuosina. Erittäin kannatettavaa on, että lentoasemien ja -paikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan erityisesti reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän mahdollisesti kasvaessa tulee lisätä myös kokonaistuen määrää.

Kansainvälinen rajaliikenne, erityisesti EU:n ulkorajan ylittävä maantie- ja rautatieliikenne idän suuntaan tulee tuoda esille myös strategisissa linjauksissa osana kansainvälisiä liikennekäytäviä. Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie- ja rautatieylytyspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä- ja Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla.

Nuijamaan rajanylityspaikka on itärajan vilkkain ylityspaikka vastaten noin kolmanneksesta itärajan henkilöliikenteen ylityksistä, mutta se ei ole mukana pääväyläasetuksessa. Kirjaus siitä, että pääväyläverkkoa ei ole tarpeen muuttaa, on väärä ja sitä tulisi muuttaa siten, että valtatie 13 välillä Lappeenranta-Nuijamaa lisätään pääväyläasetukseen.

Itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erittäin tärkeänä lähitulevaisuuden toimenpiteenä on pidettävä kuitenkin Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista.

Rajaliikenteen osalta tulee huolehtia toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistaa tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Venäjän puolen infrahankkeiden kanssa. Suomen logistisen kilpailukyvyn ja toimintavarmuuden turvaamiseksi tulee huolehtia siitä, että kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on riittävästi sekä maantie- että rautatieliikenteessä. Tämä on tärkeää, jotta voidaan varmistaa, että Suomi onnistuu suunnitelmassa esitetyn vision mukaisesti hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä. Suomen viennin kannalta on tärkeää, että rajanylityspaikat ovat kansainvälisiä ja siten mahdollistavat tavarankuljetuksen molempiin suuntiin. Riittävällä rajanylityspaikkojen määrällä turvataan toimivat matka- ja kuljetusketjut.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikennejärjestelmän suunnitteluluonnoksessa lisärahoitusta on priorisoitu olemassa olevan liikenneverkon kunnossapitoon. Liikenneverkkojen keskeiset ongelmat liittyvät nykyisen tieverkoston ja rautateiden ylläpidon riittämättömään rahoitukseen ja korjausvelan hallintaan, joten rahoituksen priorisointi on oikeansuuntainen. Tiestön kunnolla on suora yhteys alueelliseen aktiiviteettiin. Rahoituksen suuntaaminen riittävässä määrin tiestökorjausvelkaan ja maanteiden talvihoitoon tulee varmistaa.

On hyvä linjaus myös, että valtion väyläverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet. On ymmärrettävää, että samalla osalla vähäliikenteisistä liikenneverkoista korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten. On kuitenkin huolehdittava, että myös pienien yritysten toimintaedellytykset tulee huomioitua vähäliikenteisillä osuuksilla.

Väyläverkon ylläpidon ja korjausvelan lisärahoituksen myötä kehittämisinvestointien rahoitus pysyy aikaisempien vuosien tasolla. Maantieverkon kehittämisessä rahoitusta kohdistetaan suunnitelman mukaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lähtökohta on hyvä.

Suunnitelmassa todetaan, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan suuremmat kuin käytettävissä oleva rahoitus. Jotta kuljetusten tehokkuutta ja saatavuutta pystytään jatkossa kehittämään, on tärkeää, että myös muita mahdollisia rahoitusratkaisuja haetaan aktiivisesti.

Suunnitelmassa todetaan, että vuoden 2027 jälkeisellä rahoituskaudella valtio voi hakea CEF-rahoitusta itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämiseen (Kouvola-Luumäki-Imatra sekä Luumäki-Vainikkala), mikäli suunnitelmassa kuvatut pääradan ja Turku-Helsinki -ratayhteyden kehittämishankkeet ovat edenneet suunnitellusti. Ei ole hyvä, että suunnitelmassa mainittujen itäisen suunnan ratayhteyksien kehittäminen ja rahoittaminen sidotaan muiden hankkeiden etenemiseen. CEF-rahoitusta tulisi hyödyntää myös itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisessä jo uudella rahoituskaudella 2021–2027.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Kyllä, visio on oikeansuuntainen.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Kyllä, mutta... Toimenpiteitä pitää tarkastella riittävän taajaan.

### **Vaikutusten arviointi**

#### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Ei

#### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Kyllä, ehkä jopa liian tarkan.

## Yleistä

### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Strategista tilannekuvaa päivitettäessä liikenne-ennusteissa on jatkossa huomioitava päästövähennystavoitteiden edellyttämät kulkumuotosiirtymät sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Oleellinen osa liikenneverkkojen palvelutasoa on niiden mahdollistama ajallinen saavutettavuus. Strategisessa tilannekuvassa tulee käsitellä myös alueiden ajallista saavutettavuutta eri liikennemuodoin ainakin pääkaupunkiseudulta ja tuoda esille mahdolliset erot alueiden välillä.

Holtari Jami  
Etelä-Karjalan Yrittäjät