

**From:** Valtteri Simola <valtteri.simola@lahdenteollisuusseura.fi>  
**Sent:** 11. helmikuuta 2021 10:51  
**To:** Kirjaamo LVM  
**Subject:** Lausunto valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan  
**Attachments:** Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta LTS  
10022021.pdf

Terveisin

Valtteri Simola  
Toiminnanjohtaja

Lahden Teollisuusseura ry  
Aleksanterinkatu 14, 15110 Lahti

valtteri.simola@lahdenteollisuusseura.fi  
+358 50 5556 827

[www.lahdenteollisuusseura.fi](http://www.lahdenteollisuusseura.fi)

## **LAUSUNTO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021–2032**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristöarviointi.

**Lahden Teollisuusseura ry** antaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta sekä sen vaikutusten arvioinnista seuraavan sisältöisen lausunnon:

### **Suunnitelma pääosin hyvin valmisteltu – idän suunnan rata vastoin yleistä linjaa**

Suunnitelmaluonnoksen vision mukaan vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Suunnitelman tavoitteet liikennejärjestelmän saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta ovat kannatettavia ja vision mukaisia.

Suunnitelman tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset ovat osittain ristiriitaisia keskenään. Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, että toteutetaan ensisijaisesti tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Varsinkin kestävä liikenteen edistämistoimenpiteiden hyötyjä tulee arvioida laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa. Vaikka tehokkuutta painotetaan suunnitelmaluonnoksessa hyvin voimakkaasti, suunnitelmassa toisaalta linjataan, että kaikkien yritysten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään parannetaan. Käyttäjien tyytyväisyys on hyvä mittari liikennejärjestelmän toimivuudelle, mutta kaikkien käyttäjien tyytyväisyyden parantaminen lienee mahdotonta tai ainakin tehotonta.

Erittäin kannatettavaa on, että suunnitelmaluonnoksen mukaan 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.

Räikeä ristiriita suunnitelman yleislinjausten ja harvojen mainittujen hankkeiden välillä on itäisen ratasuunnan kohdalla. On käsittämätöntä, että

hankeyhtiövalmistelua jatketaan yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomaksi todetun Lontorata–Porvoo–Kouvola-linjauksen pohjalta.

### **Nykyinen liikenneverkko saatava nopeasti kuntoon – kilpailukykyimme kärsii nykyisestä tilanteesta**

Suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja linjausten mukaan nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Näiden linjausten perusteella itsestään selvä ja ainoa vaihtoehto idän suunnan raideliikenteen nopeuttamiseksi on nykyisen rataverkon parantaminen.

Me alueellisen teollisuuden ja elinkeinoelämän edustajina ja suurina työllistäjinä vaadimme että nämä perusasiat on saatettava välittömästi kuntoon. Elinkeinoelämä ei voi odottaa toimintaedellytyksiensä paranevan tai työssäkäynnin alueiden kehittyvän pitkänajan kuluessa vaan suunnittelu ja toteutus on saatava liikkeelle välittömästi. Liiketoiminnan perusedellytykset: työvoiman liikkuvuus ja raaka-aineiden kuljettaminen ja investointien kannattavuus on varmistettava myös tulevaisuudessa.

Vaikka hankkeiden toteutusta vietäisiin eteenpäin hankeyhtiön kautta, julkisella rahoituksella on erittäin merkittävä rooli ja hankkeiden toteutuksen edellytyksenä tulee olla yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Pidämme erittäin tärkeänä, että linjaus itäisen suunnan hankeyhtiöstä on sekundäärinen vaihtoehto ja toteuttamiskelpoinen vasta kun olemassa olevan rataverkoston kaikki kehittämistoimet on saatettu loppuun.

### **TEN-T sitoumuksista pidettävä kiinni**

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. Oletamme että Valtioneuvosto pitää sitoumuksesta kiinni.

## **VT12 kehittäminen Lahdesta itään ja länteen tärkeää**

Lahden alueen logistinen sijainti on merkittävä alueen elinkeinoelämän kannalta. Sijainti ja hyvät yhteydet niin henkilö- kuin rahtiliikenteen kannalta on mahdollistanut erityisesti alueen perheomisteisten, globaalisti toimivien yritysten kehittymisen viime vuosikymmenten aikana. Maantieliikenteen kannalta tärkeä kehityshanke tulevaisuudessa on VT12 kehittäminen sekä itään (Iitti, Kausala) sekä länteen (Hollola-Tampere).

## **Kasvukolmiota merkityksellisempi on koko Etelä-Suomen tilanne**

Etelä-Suomen maakuntien – Päijät-Hämeen, Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Kymenlaakson – yhteistyössä laatima Etelä-Suomen liikennestrategia on pääosin otettu huomioon valtakunnallisessa suunnitelmassa. Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien vuoksi.

Turku–Helsinki–Tampere-kasvukolmion korostaminen on näkökulmana kapea, sillä 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.

Pääkaupunkiseudun raideliikenteen ratkaisut heijastuvat koko maahan ja sujuvan raideliikenteen turvaaminen Helsingin ja Pasilan välillä Pissararadan 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.

## **MAL-kaupunkiseudut samalle viivalle**

MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin hankkeisiin suunnitelmaluonnoksessa esitetty rahoitus on riittämätön. Luonnoksessa todetaan valtion sitoutuvan neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa solmittujen MAL-sopimusten mukaisiin toimenpiteisiin ja suunnitelmaluonnoksessa sekä rahoituksessa tulee huomioida myös uudet MAL-kaupunkiseudut Lahti, Jyväskylä ja Kuopio. Neuvotteluja MAL-sopimuksesta käyvät uudet kaupunkiseudut tulee nähdä tasavertaisina ns. vanhojen MAL-seutujen

(Helsinki, Turku, Tampere, Oulu) kanssa myös liikennehankkeiden rahoituksen näkökulmasta.

EU:n rahoituskanavien parempi hyödyntäminen liikennehankkeissa on hyvä tavoite. Tällaisen lisärahoituksen saaminen edellyttää suunnitelmavalmiuden parantamista. Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla läpinäkyvää ja hankeyhtiömallilla rahoitettavien raideliikennehankkeiden tulee olla yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Lahdessa

10.2.2021

Lahden Teollisuusseura ry



Pär-Gustaf Relander

puheenjohtaja



Teresa Kemppi-Vasama

varapuheenjohtaja

Yhteystiedot:

toiminnanjohtaja Valtteri Simola

[valtteri.simola@lahdenteollisuusseura.fi](mailto:valtteri.simola@lahdenteollisuusseura.fi)

050 5556827

Lahden Teollisuusseura ry

Aleksanterinkatu 14, 15110 Lahti

y-tunnus 0149741-8