

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Tärkeää olisi varmistaa riittävä rahoitus ja erilaisten rahoitusmallien löytäminen ja hyödyntäminen. Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty yhteisrahoitusmallia hyödynnettäväksi nykyistä kattavammin, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (esim. kunnat). Lappeenrannan kaupunki kuitenkin katsoo, että yhteisrahoitusmallia tulee vielä korjata huomioimalla kuntien ja valtion tehtävät, vastuut ja rahoitusasema kokonaisuutena.

Tavoitteiden saavutettavuus vaatii pitkäjänteisyyden vahvistamista. Investointiohjelman ottaminen osaksi tämän työn valmistelua ja vuorovaikutusprosessia on tärkeä osa tätä pitkäjänteisyyttä.

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

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

Suunnitellut rahoituskokonaisuudet on pääosin suunnattu oikein. Alueiden erityispiirteiden tunnistaminen on kuitenkin jäänyt suunnitelmassa ja investointiohjelmassa liian vähälle huomiolle.

EU:n rahoitusta tulee pystyä hyödyntämään nykyistä paremmin osana maamme liikenneverkkoinvestointien rahoittamista. Valtatie 6 toimii pohjoisen Euroopan vilkkaimpana

liikenneväylänä EU:n ja Venäjän välillä. Se on tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia päätieyhteyksiä ja erittäin merkittävä raskaan liikenteen kuljetusreitti. Tämän vuoksi se tulee nostaa EU:n TEN-T -ydinverkkoon kuuluvaksi liikenneväyläksi Lappeenrannasta Imatralle ja Joensuuhun asti. Tämä pätee myös Karjalan rataan Luumäen ja Joensuun rataosuudella.

Tämän lisäksi on kuitenkin tärkeää, että liikenneinfran investoinnit kohdentuvat alueellisesti tasaisesti huomioiden pääväyläverkoston lisäksi muutkin väylät.

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

Itäiseen Suomeen Karjalan radan kautta suuntautuvan raideliikenteen kapasiteetin nostamista tulee tarkastella, sekä henkilöliikenteen että teollisuuden kuljetustarpeita ajatellen. Luumäki-Joutseno välin kaksoisraiteen eteenpäin vieminen on elintärkeää Itäisen Suomen elinkeinoelämän ja saavutettavuuden varmistamiselle. Kolmioraiteet (Imatralle sekä Luumäelle) ovat myös tärkeä osa kansainvälisiä raideyhteyksiä ja raidekapasiteettia tarkastellessa. Metsäsektorin merkitys aluetaloudelle Etelä-Karjalassa ja lähimaakunnissa sekä koko Suomen kansantaloudessa on mittava. Suora työllisyysvaikutus alueella on noin 8000 henkilöä. Jotta me kaikki voisimme jatkossakin nauttia hoidettujen metsien tuomasta ilmastohyödystä sekä metsäteollisuuden työpaikoista, on metsäteollisuuden toimintaedellytykset turvattava myös logistiikan ja liikenneinfran kehittämisellä.

Lappeenrannan kaupunki ja Etelä-Karjalan Liitto yhdessä esittävät, että Luumäki-Joutseno-kaksoisraiteen rakentaminen sisällytetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkeimpiin hankkeisiin. Edelleen tärkeää on nopeuttaa raideyhteyksiä itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä.

Lappeenrannan ja Etelä-Karjalan alueelle on lisäksi useita merkittäviä rajanylityspaikkoja, ja niihin johtavien väylien palvelutasoon tulee kiinnittää huomiota. Rajanylityspaikkojen liikenne kulkee kumpaankin suuntaan ja rajan toisella puolella tehtyt/suunnitellut kehittämistoimenpiteet vaikuttavat liikennemääriin ja kulkutapaosuuksiin myös Suomen puolella.

Merkittäviä sisävesisatamia ja niiden kehittämistä tulee arvioida. Saimaan kanavan sulkujen pidennys on erittäin merkittävä toimenpide. Saimaan alueen tavaraliikenne mielletään monesti sisävesiliikenteeksi, mutta Saimaan syväväylän ja Saimaan kanavan kautta kulkeva tavaraliikenne on pääsääntöisesti kansainvälistä meriliikennettä ulkomaille ja ulkomailta Suomeen.

Saimaan matkailun vetovoiman vahvistamiseksi ja veden laadun parantamiseksi on perusteltua edistää sisävesien kanavahankkeita samalla hyödyntäen elvytys- ja muuta ulkopuolista rahoitusta.

Kansainvälistä saavutettavuutta arvioidessa tulisi huomioida muutkin lentoasemat kuin Finavian omistuksessa olevat. On tärkeä pystyä varmistamaan ja säilyttämään toimintaedellytykset myös maakunnallisilla lentokentillä.

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

Vuoteen 2050 ulottuva visio- kestävä ja saavutettava Suomi. Toimenpideohjelma kokonaisuudessaan edellä mainitut muutokset huomioiden ja toteutuessaan vie kehitystä tavoiteltuun vision. Vision toteutuminen vaatii pitkäjänteistä ja aitoa vuorovaikutus työtä eri osapuolten kesken.

### **Vaikutusten arviointi**

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

Vaikutusten arvioinnin lähestymistapa on pääosin hyvä ja riittävän laaja eikä sitä ole tarpeen täydentää. On tärkeä kuitenkin tunnistaa alueiden erityispiirteet ja arvioida vaikutuksia myös aluekohtaisesti.

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

Arvioinnin lähtökohta on suunnitelmalle asetetut tavoitteet.

1. Saavutettavuus
2. Kestävyys
3. Tehokkuus

Jokaisen tavoitteen osalta on arvioitu seuraavat vaikutukset:

- saavuttavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- taloudellinen kestävyys
- ekologinen kestävyys
- sosiaalinen kestävyys
- liikennejärjestelmän turvallisuus

Näiden arviointien perusteella saa riittävän kuvan suunnitelman vaikutuksista.

### **Yleistä**

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

Valmistelun ja vuorovaikutuksen tulee olla jatkuvaa ja aktiivista viranomaisten ja alueellisten asiantuntijoiden kanssa. Yhteistyö alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien kanssa, alueelliset kuulemiset sekä lausunnot ja kyselyt ovat tärkeä osa hyvin onnistunutta ja aitoa vuorovaikutusprosessia. Jatkossa tulisi varmistaa aito vuorovaikutteinen prosessi kuntien kanssa alueelliset erityispiirteet huomioiden niitä koskevien toimenpiteiden ja linjausten, kuten yhteisrahoituksen periaatteiden valmistelussa. Ratkaisuja tulee valmistella ja hakea yhteisesti.

Simonen Sanni  
Lappeenrannan kaupunki