**Eduskunnan liikennejaosto**
Lausunnon toimitusosoite kaisa-iso-sipila@eduskunta.fi

**ASIANTUNTIJALAUSUNTO**
Lappeenranta, 19.10.2016

ASIA Liikenneverkon kehittämistarpeet alueen elinkeinoelämän näkökulmasta
VIITE Asiantuntijakuuleminen 20.10.2016

**EDUSKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017 (HE 134/2016).

Etelä-Karjalan kauppakamari toimii kauppakamarilaissa säädettynä kauppakamarina sille määrättynä toiminta-alueenaan Etelä-Karjalan maakunta. Kauppakamarin perustehtävänä on toiminta-alueensa elinkeinoelämän edunvalvonta. Liikenneverkon kehittämistarpeiden esiintuonti yritysten näkökulmasta on kauppakamarityön keskiössä.

**1 KAUPPAKAMARIRYHMÄN YHTEINEN NÄKEMYS**

Kauppakamariryhmän yhteisenä näkemyksenä tuomme esiin seuraavaa:

1.1 Liikenneverkon kehittämistarpeet elinkeinoelämän näkökulmasta

Tehokkaat tavara- ja henkilöliikenneyhteydet ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta kriittisiä tekijöitä. Suomen maantieteellinen sijainti lisää vienti- ja tuontikuljetusten kustannuksia suhteessa Keski-Euroopassa sijaitseviin tuotantolaitoksiin ja synnyttää haasteita erityisesti pienen- ja keskisuuren teollisuuden kilpailukyvylle. Henkilöliikenteen tehostaminen on välttämätöntä työvoiman liikkuvuuden lisäämiseksi ja kansainvälisten yhteyksien varmistamiseksi. Tavaraliikenteen kustannustehokkuuden kannalta kriittinen tekijä on keskeisen liikenneverkon kunto ja kapasiteetti. Henkilöliikenteessä tavoitteena on oltava julkisen liikenteen kehittämisellä merkittävästi laajentaa työssäkäyntialueita.

1.2 Hyväkuntoinen ja kapasiteetiltaan riittävä liikenneverkko tukee Suomen kilpailukykyä

Investoinnit liikenneväyliin ovat pitkään olleet Suomessa riittämättömiä, mikä on johtanut jo rakennetun infrastruktuurin rapautumiseen. Kuten vuoden 2017 talousarvioesityksessä mainitaan, maanteiden, rautateiden ja vesiväylien korjausvelka oli vuonna 2015 yhteensä jo noin 2,5 mrd. euroa. Esitetty tavoite korjausvelan vähentämiseksi on oikea ja siihen varatut lisäresurssit erittäin tervetullut elinkeinoelämän kannalta. Perusväylänpidon rahoituksen nosto 200 milj. €/vuosi on välttämätöntä, mutta kehityshankkeita ei silti saa unohtaa.

Keskeisen maantieverkon kapasiteetti ja kunto on nostettava tasolle, mikä mahdollistaa raskaan liikenteen tasaisen 80 km/h nopeuden sisältäen henkilöautoliikenteelle 100 tai 120 km/h nopeuden. Raskaiden ajoneuvojen jarrutusten ja kiihdytysten väheneminen paitsi lisää kuljetuksen kustannustehokkuutta, niin myös parantaa yleistä liikenneturvallisuutta.

## 2 ETELÄ-KARJALAN ELINKEINOELÄMÄN NÄKÖKULMA

Liikenneverkon kehittämistarpeet Etelä-Karjalan elinkeinoelämän ja valtion talousarvion 2017 kirjatusta näkökulmasta

### 2.1 Keskeneräinen väylähanke

Valtatie 6 yhteysvälillä Lappeenranta-Taavetti/budjettikirjaus:

**Hanke-erittely**

| | Hyväksytty | Valmis liikenteelle | Sopimus-valtuus milj. € | Ulkopuolisen rahoituksen osuus sopimus-valtuudesta milj. € | Arvioitu käyttö milj. € | Määräraha v. 2017 milj. € | Rahoitus-tarve myöhemmin milj. € |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Keskeneräiset väylä-hankkeet** | | | | | | | |
| **Tiehankkeet** | | | | | | | |
| Vt 8 Turku—Pori | LTA I 2013/ LTA II 2014 | 2018 | 92,5 | 2,5 | 83,1 | 6,9 | - |
| Mt 101 Kehä I parantaminen | TA 2014 | 2017 | 32,0 | | 16,4 | 9,0 | 6,6 |
| Vt 6 Taavetti—Lappeen-ranta | LTA I 2014 | 2018 | 76,0 | | 47,7 | 24,0 | 4,3 |
| Vt 3 Tampere—Vaasa, Laihian kohta, 1. vaihe | TA 2015 | 2017 | 27,0 | | 15,0 | 12,0 | - |

Elinkeinoelämän kannalta aivan keskeisen yhteysväylän eli valtatie 6:n perusparannus on käynnissä. Sille allokoidut määrärahat vuodelle 2017 (24,0 milj. euroa) ja myöhempi rahoitustarve (4,3 milj. euroa) on varmistettava.

### 2.2 Uusi väylähanke

Luumäki-Imatra-Venäjän raja, ratayhteyden parantaminen/budjettikirjaus:

570 **31.10**

**Hanke-erittely**

| | Hyväksytty | Valmis liikenteelle | Sopimus-valtuus milj. € | Ulkopuolisen rahoituksen osuus sopimus-valtuudesta milj. € | Arvioitu käyttö milj. € | Määräraha v. 2017 milj. € | Rahoitus-tarve myöhemmin milj. € |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vt 12 Lahden eteläinen kehätie | TA 2017 | 2021 | 198,0 | | | 12,2 | 185,8 |
| Luumäki—Imatra—Venäjän raja, ratayhteyden parantaminen | TA 2017 | 2022 | 165,0 | | | 3,0 | 162,0 |
| **Uudet väylähankkeet yhteensä** | | | 609,0 | | | 27,2 | 581,8 |
| **Keskeneräiset ja uudet väylähankkeet yhteensä** | | | 2 034,0 | 2,5 | 1 004,1 | 272,8 | 759,6 |

Uusien hankkeiden perusteluina esitetään seuraavaa:

Budjettikirjauksen perusteluosa:

> *Luumäki—Imatra—Venäjän raja, ratayhteyden parantaminen*
> Hankkeen tavoitteena on parantaa teollisuuden kuljetusten kannalta tärkeän rataosan välityskykyä ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä sekä parantaa henkilöliikenteen palvelutasoa ja häiriötilanteiden hallintaa.
>
> Hanke sisältää kaksoisraideosuuden rakentamisen välille Joutseno—Imatra. Rataosan Luumäki—Imatra käyttöikänsä päässä olevaa päällysrakennetta uusitaan. Lisäksi tehdään muita ratayhteyden parannustoimia kuten raiteenvaihto- ja liikennepaikkamuutoksia, siltaratkaisuja sekä meluntorjuntaa.
>
> Hankkeen kustannusarvio on 165 milj. euroa (MAKU 2010: 130). Hankkeen H/K-suhde on 0,7. H/K-suhde ei sisällä häiriöherkkyyden ja täsmällisyyden parantamisen hyötyjä.

Budjettikirjauksen 165 milj. euroa sisältää Imatra-Joutseno -kaksoisraiteen sekä Luumäki-Imatra välin parannustoimenpiteitä; mukaan lukien Lauritsalan ratapihan raideinfran parantamisen. Saimaan kanavan ja Pontuksen sekä Imatran Mansikkakosken sillat kaksoisraiteineen sisältyvät jo päätettyyn korjausvelkamäärärahaan.

Perustelut uudelle väylähankkeelle

### 2.2.1 Liikennepoliittinen selonteko ja hallituksen kehysriihi

Edellisen hallituksen ja eduskunnan vahvistamassa liikennepoliittisessa selonteossa yksiselitteisesti seuraavan 10-vuotiskauden yhtenä kärkihankkeena on Luumäki-Imatra -kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Venäjälle. Etelä-Karjalan elinkeinoelämä toivoo, että hanke toteutuu kokonaisuudessaan. Sen kokonaiskustannusarvio on noin 354 milj. euroa.

Sipilän hallitus lupasi kehysriihessä keväällä 2016 kaksoisraiteelle 165 miljoonaa euroa.

### 2.2.2 Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035

Kaakkois-Suomen liikennestrategiassa 2035 (Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Etelä-Karjalan liitto ja Kymenlaakson liitto, Liikennevirasto ja maakuntien kunnat) Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän keskeiset yhteysvälit on esitetty toimijoiden hyväksymässä priorisointijärjestyksessä. Palvelutasotarpeiden ja tavoitteiden perusteella priorisoituna ensimmäisenä hankkeena on Luumäki-Imatra-Imatrankoski -rataosuus.

Kyseinen rataosuus on keskeinen osa ns. Salpausselän liikennekäytävää ja se kuuluu TEN-T –liikenneverkon kattavaan verkkoon. Rataosa on Suomen rataverkon vilkkaimpia yksiraiteisia ratoja, jossa tavarajunaliikenteen suuri määrä aiheuttaa sen, että välityskyky on osan aikaa vuorokaudesta käytetty lähes loppuun. Tämä tekee rataosuudesta herkän häiriöille ja ne vastaavasti aiheuttavat aikatauluongelmia sekä tavara- että henkilöjunaliikenteelle.

Budjettiesityksen kirjauksen mukaisesti hankkeen tavoitteena on muiden muassa parantaa teollisuuden kuljetusten kannalta tärkeän rataosa välityskykyä ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.

### 2.2.3 Imatra-Imatrankoski-Venäjän raja -ratayhteys

Budjettiesitykseen kirjatun otsikon mukaisesti hankkeen 1. vaiheeseen olisi liitettävä mukaan raidevälin Imatra-Imatrankoski-Venäjän raja –ratayhteys. Otsikosta poiketen tekstin perusteluosassa ei ole mainintaa valtakunnanrajalle vievästä yhteysvälistä.

Eduskunta hyväksyi ja Tasavallan Presidentti vahvisti Suomen ja Venäjän välisen raideliikennesopimuksen kesäkuussa 2016. Venäjän puolella sopimus on ratifioitavana. Parhaillaan on myös loppusuoralla sopimuksen teknisten liitteiden parafoiminen. Prosessin pitäisi valmistua lokakuussa 2016, minkä jälkeen voidaan tehdä ratifiointiasiakirjojen vaihto. Sopimus tulisi voimaan 30 päivän kuluttua ratifiointiasiakirjojen vaihdosta, oletettavasti vuoden 2016 loppuun mennessä.

Periaatteessa sopimus mahdollistaa raideliikenteen muuallakin kuin vanhassa sopimuksessa määritellyillä ylityspaikoilla (=Vainikkala). Käytännössä raideliikenne on mahdollista aloittaa, kun rajavaltuutetut toteavat puitteiden ylityspaikalla olevan riittävässä kunnossa. Tämä edellyttänee investointeja rajanylitys- ja tarkastusinfraan.

Raideliikennesopimus mahdollistaa entistä laajemman liikennöinnin Imatran Pelkolan ja Svetogorskin rajanylityspaikan kautta. Venäjä on rakentanut Pietarin rataverkolta uuden sähköistetyn kaksoisraiteen Losevon ja Kamennogorskin välille; se valmistui alkuvuodesta 2016. Lisäksi Venäjä on ilmoittanut parantavansa raideosuuden kyseiseltä raideväliltä Svetogorskiin; tämä kaksoisraideosuus valmistuisi vuonna 2020. Uusi Venäjän puolen ratayhteys Imatra/Pelkola-Svetogorsk -rajanylityspaikalle mahdollistaa suoran tavaraliikenneyhteyden EU:n ja Venäjän laajan rautatieverkon kautta Kiinaan ja muualle Kauko-itään ja samalla vähentää paineita Vainikkalan rajanylityspaikalla.

Etelä-Karjalasta Venäjälle, Kiinaan ja Kauko-itään suuntautuvan vientiteollisuuden kannalta raideliikenne Imatran Pelkolan rajanylityspaikan kautta tarkoittaa kustannussäästöjä, koska tällä hetkellä junat järjestellään Kouvolassa, josta ne edelleen matkaavat Vainikkalan kautta Venäjälle. Matkassa tämä tarkoittaa noin 200 kilometrin säästöä yhteen suuntaan. Raideliikenne jakaantunee uuden yhteyden myötä jatkossa siten, että Imatra-Svetogorsk raidevälillä tavaraliikenne korostuu ja raideyhteys Vainikkalan kautta Venäjälle tullee olemaan henkilöliikenteen (Allegro) sekä vaarallisten aineiden (VAK) kuljetusten pääväylä.

### 2.2.4 Suunnitteluraha Imatra-Imatrankoski-Venäjän raja -ratayhteydelle

Edellä kohdassa 2.5 kerrottu huomioon ottaen olisi ensiarvoisen tärkeää, että mitä pikimmiten tehtäisiin ratasuunnitelma Imatra-Imatrankoski-Venäjän raja –raideyhteydestä. Etelä-Karjalan elinkeinoelämä toivoo, että suunnitteluraha saataisiin mukaan jo vuoden 2017 budjettiin.

### 2.3 Valtatie 13/Myttiönmäki

Päätieksi huonolaatuinen valtatie 13 (Mikkeli Lappeenranta) on tärkeä yhteys tavarakuljetuksille Sisä-Suomesta Etelä-Karjalaan ja Venäjän rajanylityspaikoille. Tieväliä

käyttävät sekä vientiteollisuuden kuljetukset yleisesti että metsäteollisuuden puutavarakuljetukset.

Yksi yhteysvälin ongelmallisimmista kohdista sijaitsee Savitaipaleen Myttiönmäellä. Sen merkitys ulottuu koko Mikkeli-Lappeenranta –yhteysvälille, vaikka itse kohde on muutaman kilometrin mittainen.

Hankkeen kustannusennuste on noin 11,6 milj. euroa. Etelä-Karjalan elinkeinoelämä toivoo hankkeen saavan rahoituksen valtion vuoden 2017 talousarviosta.

**3 Päiväys ja allekirjoitus**

Lappeenrannassa, 19.10.2016

**ETELÄ-KARJALAN KAUPPAKAMARI**
Logistiikka- ja teollisuusvaliokunta

**Teuvo Solismaa**
Johtaja, UPM Kaukas
Etelä-Karjalan kauppakamarin hallituksen jäsen
Etelä-Karjalan kauppakamarin logistiikka- ja teollisuusvaliokunnan puheenjohtaja