10.5.2021 Dnro

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto koskien Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Alueiden kytkeytyminen globaaliin liikennejärjestelmään

Suunnitelman strategisissa linjauksissa Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat edelleen vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta (s. 36). Satamien ja lentoasemien rooli nähdään olennaisena osana kansainvälisiä matka- ja kuljetusketjuja maantie- ja rautatieliikenteen rajanylityspaikkojen jäädessä vähälle huomiolle.

Itä-Suomelle tunnusomaisissa piirteissä mainitaan kansainvälisten liikenneyhteyksien merkityksen korostuminen erityisesti kuljetusketjuissa (maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulku Saimaan kanavan kautta ja lentoliikenteen suorat kansainväliset yhteydet). Tämä on hyvä kirjaus, koska kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee Itä- ja Kaakkois-Suomen kautta. Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie- ja rautatieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuudelle. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään merkittävästi henkilöliikennettä Itä- ja Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla.

Kansainvälisyys korostuu Itä-Suomessa ja erityisesti Kaakkois-Suomessa, jossa sijaitsee myös Suomen viennin kannalta merkittäviä yrityksiä ja jossa tarve kansainväliseen kanssakäymiseen on jatkuvaa sekä yritysten että paikallisten asukkaiden näkökulmasta. Toimivat rajanylityspaikat ovat kansainväliselle Etelä-Karjalalle ja koko Kaakkois-Suomelle elinehto. Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuonna 2019:

- Henkilöiden tekemien rajanylitysten määrä oli 82 % kaikista itärajan rajanylityksistä. Etelä-Karjalan alueella henkilöiden tekemien rajanylitysten määrä oli 56 % kaikista itärajan rajanylityksistä.
- Kaikkien ajoneuvojen rajanylitysten määrä oli 72 % kaikista itärajan rajanylityksistä.

Konsernihallinto

PL 11, 53101 Lappeenranta | Villimiehenkatu 1 | puh. 05 6161

kirjaamo@lappeenranta.fi | www.lappeenranta.fi

- Etelä-Karjalan alueella junamatkustajien rajanylitysten määrä oli 100 % kaikista itärajan ja koko Suomen rajanylityksistä.

Suunnitelmassa mainitaan Helsinki-Vantaan lentoaseman 22 miljoonaa matkustajaa vuodessa, mutta unohdetaan mainita Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen 8 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Lisäksi Euroopan suurin lentoyhtiö on ilmoittanut rakentavansa Lappeenrannan lentoasemasta Suomen hubinsa, josta on useita suoria reittilentoyhteyksiä Euroopan eri kentille. Suomen lentoliikennestrategiassa tarvittaisiin vastaavaa näköalaa kuin Ruotsissa ja Norjassa, jossa pääkaupunkiseudun ulkopuolisilla lentokentillä on tärkeä roolinsa.

Kaupungin lausunto on kiitettävästi huomioitu Finavian verkoston ulkopuolisia lentoasemia koskevassa tarkastelussa myöhemmin sivulla 72. Valtion tuen tarpeeksi Finavian verkoston ulkopuolisille kentille on arvioitu n. 1 mij. € vuodessa. Lappeenrannan kaupunki esittää, että kohtaan lisätään lause: *Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän kasvaessa tulee lisätä myös kokonaistuen määrää.*

Viranomaisyhteistyöllä tulee varmistaa, että Nuijamaa-Viipuri- tieyhteys saadaan Venäjällä rakenteille. Jos Suomi ei pysty tarjoamaan riittävän toimintavarmaa rajaliikennettä, siirtyvät kuljetukset nopeasti muualle ja Suomi menettää mahdollisuutensa olla matkojen ja kuljetusten kansainvälinen solmupiste.

Suomen sisäisen saavutettavuuden parantaminen

Alueiden saavutettavuutta tulee kehittää tasapuolisesti. Itä-Suomen ajallinen saavutettavuus esim. raidehenkilöliikenteessä on heikompi kuin Länsi-Suomen. Itä-Suomen maakuntien ja kaupunkien yhteisenä tavoitteena on kolmen tunnin junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin (ja Pietariin), mikä vastaa Länsi-Suomen nykyisten raideyhteyksien palvelutasoa.

Suunnitelmassa sanotaan, että ”Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja […] Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle”. Nuijamaan rajanylityspaikka on itärajan vilkkain ylityspaikka ja vastaa yksistään noin kolmanneksesta kaikista itärajan henkilöliikenteen ylityksistä, mutta se ei ole mukana pääväyläasetuksessa. *Lappeenrannan kaupunki pitää puutteellisena suunnitelman kirjausta (s. 53) siitä, että pääväyläverkkoa ei ole tarpeen muuttaa ja katsoo, että valtatie 13 välillä Lappeenranta-Nuijamaa tulee lisätä pääväyläasetukseen.*

Alueellisten erityiskysymysten huomioiminen

Suunnitelmassa on huomioitu alueellisina erityiskysymyksinä mm. suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt, sisävesiliikenne Itä-Suomessa, saaristoalueiden

yhteysalus- ja maantielauttaliikenne sekä erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen yrityksiä koskevat pitkät kuljetusetäisyydet ja rajaliikenne.

Itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä muodostetaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erityisen tärkeänä lähitulevaisuuden toimenpiteenä kaupunki ja itäisen Suomen Liitot yhteisessä rintamassa pitävät eritoten Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista. Näillä toimenpiteillä voidaan merkittävästi parantaa koko itäisen Suomen saavutettavuutta. Kriittisin kapasiteettivaje on Luumäen ja Imatran välillä, mille yhteydelle tulisi rakentaa kaksoisraide välittömästi käynnissä olevan perusparannustyön jatkoksi. Tämän rataosan rakentamista on kiirehtinyt voimakkaasti myös Elinkeinoelämän keskusliitto EK.

Rautatieliikenteen investointeja puoltavat vahvasti ilmastoasiat. Lappeenrannan kaupunki on vuoden 2021 EU:n Green Leaf voittajakaupunkina päättänyt, että kaupungin oma ajoneuvokalusto toimii uusiutuvalla energialla. Kunnallinen jätehuoltoyhtiö on juuri avannut uuden biokaasulaitoksen ja sen myötä useita liikennejakeluasemia maakunnan alueella.

Luontopainotteiset harrastukset, pyöräilyn suosion kasvu, Unescon statukset ja päästöttömyys toimivat vahvana perusteena sille, että koko eteläisen Saimaan ympärille tulisi rakentaa yhtenäinen kevyen liikenteen ja pyöräilyn verkosto.

Itä-Suomen maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Pohjois-Savo) on tuotu voimakkaasti esille vesikuljetusten lisäämistä osana kestävämpää liikennejärjestelmää. Onkin hienoa, että suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta.

Lappeenrannan kaupunki on osaltaan kehittämässä Mustolan satamasta päästötöntä satamaa sekä edistämässä Saimaan alusten siirtymistä vähäpäästöisiin polttoaineisiin. Esimerkillistä olisi, että Finncarriers Oy:n ylläpitämät Saimaan alueen autolautat/lossit muutettaisiin asteittain sähkötoimisiksi ja edistettäisiin näin samalla kotimaista alan yritystoimintaa.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Liikenneverkko ja solmukohdat

Suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia.

Kaupunki suhtautuu kriittisesti suunnitelmassa esitettyyn yhteisrahoitusmalliin kaavamaisine prosenttiosuuksineen. Kaavamaisuus ei ole perusteltua, koska hankkeet ovat luonteeltaan erilaisia. Lähestymistapa johtaisi vääjäämättä myös valtion omistaman infran rahoitusvastuun siirtymiseen kunnille. Tämä olisi vastoin valtion ja kuntien työnjakoa ja ristiriidassa myös lainsäädännön kanssa. Käytäntö, että kunnat osallistuisivat 50 %:lla erilaisiin valtion verkolla toteutettavien kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavien tie-, raide- tai muiden infrahankkeiden kustannuksiin, on kestämätön kuntien talouden kannalta.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Liikenne12-suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomessa on siirrytty tietotyössä merkittäviltä osin etätyöskentelyyn. Etätyön, -opiskelun ja -palvelujen lisääntyessä liikkuminen muuttaa muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen ja kestävämpien liikkumismuotojen käyttöön kasvavat.

Lappeenranta-Imatra- kaupunkiseutu on huolissaan 5G-verkon kehittämisestä Suomen itärajan läheisyydessä. Tehokkain 5G-verkko ei tule Suomen itäisimpiin osiin siitä syystä, että Venäjällä on käytössä samat taajuudet. Tämä voi osaltaan estää tai hidastaa liikenteen digitaalisten palvelujen käyttöönottoa itärajan läheisyydessä. Muuta maata heikommat viestintäverkot voivat heikentää ihmisten mahdollisuutta siirtyä etätyöhön. Liikkumistarpeen vähentäminen on olennainen osa liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsemisessä ja sen vuoksi tulee varmistaa, että viestintäverkot mahdollistavat etätyön ja -opiskelun sekä etäpalvelujen käytön myös itärajan läheisyydessä.

Muut toimenpiteet

Itäisen suunnan nykyisten ratayhteyksien kehittäminen on tärkeää alueellisen/maakunnallisen taajamajunaliikenteen edellytysten parantamiseksi. Suunnitelmassa todetaan, että ”rautatieliikenne on jakautunut maantieteellisesti epätasaisesti ja suurin osa matkustajaliikenteestä keskittyy Helsingin seudulle ja Etelä-Suomeen”. Etelä-Karjalassa pidetään tärkeänä, ettei suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä lisätä entisestään eroa eteläisen Suomen ja muun Suomen mahdollisuuksissa hyödyntää rautateitä myös alueellisessa liikenteessä. Ratayhteyksien tasapuolinen kehittäminen maan eri alueilla on tärkeää, jotta vähäpäästöinen liikkuminen on mahdollista myös muualla kuin eteläisessä Suomessa.

Kaupunki esittää, että rautateiden TEN-T-ydinverkkokäytävää jatketaan Luumäeltä Imatran rajanylityspaikalle asti.

TEN-T-verkkoa ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevissa keskusteluissa tulee olla mukana kaikki alueet. Suunnitelmassa todetaan, että Verkkojen Eurooppa -välinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa.

Suunnitelmassa mainitaan Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen sekä Rail Baltica -ratahanke, joka parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Lappeenrannan kaupungin ja Etelä-Karjalan liiton mielestä on tärkeää, että näiden hankkeiden lisäksi keskusteluissa ovat mukana myös Suomen viennin edistämisen kannalta tärkeät yhteydet Venäjälle ja Aasiaan.

Kaupunki pitää hyvänä, että itäisen suunnan raideyhteyksien (Kouvola–Luumäki–Imatra sekä Luumäki–Vainikkala) kehittäminen CEF-rahoituksella on nyt nostettu aiemmin annetun lausunnon mukaisesti samaan asemaan pääradan ja Turku-Helsinki -ratayhteyden kehittämishankkeiden kanssa. Kansainvälisen logistisen kilpailukyvyn varmistamisen kannalta on tärkeää, että CEF-rahoitusta voidaan hyödyntää myös itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisessä jo uudella rahoituskaudella 2021–2027. Verkkojen Eurooppa -asetuksen mukaan tukea voidaan myöntää rautatie -, maantie -, sisävesi- ja meriliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä myös TEN-T-verkon kytkemiseksi kolmansien maiden liikenneverkkoihin. Näin ollen itäisen suunnan ratayhteydet täyttävät kaikki tuelle asetetut kriteerit.

Mustolan satama tulisi lisätä maamme ensimmäisenä sisävesisatamana TEN T-satamien joukkoon.

Markku Heinonen
kehitysjohtaja
LAPPEENRANNAN KAUPUNKI