ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

Lausunto

Lausunto **eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle** valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2026–2037)

Etelä-Karjalan liitto katsoo, että Liikenne 12 -suunnitelma ei riittävästi tunnista Kaakkois-Suomen erityispiirteitä, jotka liittyvät Suomen sijaintiin Euroopan unionin ulkorajalla, muuttuneeseen turvallisuusympäristöön sekä metsäteollisuuden kuljetustarpeisiin. Näillä tekijöillä on kuitenkin merkittävä vaikutus koko Suomen kokonaisturvallisuuteen, vientiteollisuuden kilpailukykyyn ja liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Etelä-Karjalan liiton mukaan liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee tunnistaa nykyistä vahvemmin Kaakkois-Suomen rooli sekä kokonaisturvallisuuden että teollisuuden kuljetusjärjestelmien näkökulmasta.

## Aluksi

Etelä-Karjalan liitto pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12) keskeisenä strategisena ohjausvälineenä, jolla linjataan Suomen liikennejärjestelmän palvelutasoa, saavutettavuutta ja toimintavarmuutta pitkällä aikavälillä.

Suunnitelmassa liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet ja niistä johdetut strategiset linjaukset ovat pääosin kannatettavia. Myös ajatus suuralueiden alueellisten erityispiirteiden huomioimisesta suunnitelman toimeenpanossa on perusteltu.

Etelä-Karjalan liiton näkemyksen mukaan suunnitelmassa ei kuitenkaan tunnisteta riittävästi alueiden erityispiirteitä eikä muuttuneen logistisen ja turvallisuuspoliittisen toimintaympäristön vaikutuksia. Tämän vuoksi suunnitelma jättää osin huomioimatta liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden, kestävyyden sekä alueellisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä kehittämistarpeita.

Koska suunnitelman toimeenpanon todetaan perustuvan myös alueellisiin erityispiirteisiin, Etelä-Karjalan liitto haluaa tuoda esiin keskeiset Etelä-Karjalan ja Kaakkois-Suomen näkökulmat, joita suunnitelmassa ei ole huomioitu riittävästi.

## Etelä-Karjalan liikennejärjestelmä

Etelä-Karjalan liiton näkemyksen mukaan Liikenne 12 -suunnitelma ei tunnista riittävästi Etelä-Karjalan ja Kaakkois-Suomen erityispiirteitä, jotka liittyvät

- Suomen sijaintiin Euroopan unionin ulkorajalla,
- muuttuneeseen turvallisuusympäristöön, ja
- metsäteollisuuden merkittäviin kuljetustarpeisiin.

Näiden tekijöiden vuoksi liikennejärjestelmän kehittämistarpeet alueella ovat valtio- ja kansantalouden kannalta valtakunnallisesti merkittäviä.

### Liikennejärjestelmä osana kokonaisturvallisuutta

Euroopan unionin ulkorajalla sijaitseva Etelä-Karjala on Suomen kokonaisturvallisuuden kannalta keskeinen alue. Maakunnassa sijaitsee kaksi tieliikenteen, kaksi raideliikenteen, yksi vesiliikenteen ja yksi lentoliikenteen rajanylityspaikka. Rajan läheisyydessä Venäjän puolella sijaitsee tiheä väestö, merkittävä tie- ja rataverkko sekä useita suuria kaupunkeja, mikä korostaa maakunnan liikennejärjestelmän merkitystä myös turvallisuusympäristön näkökulmasta.

Etelä-Karjalassa ja Kaakkois-Suomessa väyläverkon toimintavarmuus on osa kansallista kokonaisturvallisuutta. Liikennejärjestelmän tulee turvata rajavalvonnan sujuvuus, viranomaisten liikkuminen, rajaliikenteen hallinta, laittomien ilmiöiden torjunta sekä alueellisen vakauden ylläpitäminen myös nopeasti muuttuvissa turvallisuustilanteissa. Tässä myös vähäliikenteisen tieverkon merkitys rajavalvonnalle on keskeinen.

Kaakkois-Suomessa digitaalisiin yhteyksiin kohdistuu Venäjän häirintää, jota voidaan torjua ainoastaan kiinteillä laajakaistayhteyksillä. Toimivat tietoliikenneyhteydet raja-alueella ovat välttämättömiä myös siksi, että rajaseudun asukkaat osallistuvat rajaturvallisuuden ylläpitämiseen tekemällä havaintoja ja ilmoittamalla niistä rajaviranomaisille.

Etelä-Karjalan ja Kaakkois-Suomen väyläverkolla on merkittävä rooli myös sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta, mikä korostaa liikenneinfrastruktuurin toimintavarmuuden ja kapasiteetin merkitystä muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Rajavartiolaitos ja Puolustusvoimat ovat alueella vahvasti edustettuina. Kaakkois-Suomen rajavartiosto ja Raja- ja merivartiokoulu sijaitsevat Imatralla. Maasotakoulu toimii Lappeenrannassa ja Haminassa. Suomen suurin varuskunta, Karjalan prikaati, sekä Utin jääkärirykmentti ja Puolustusvoimien logistiikkarykmentti sijaitsevat Kouvolassa. Liikennejärjestelmän on turvattava näiden yksiköiden liikkuminen kaikissa olosuhteissa.

### Liikennejärjestelmä kilpailukyvyn mahdollistajana

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että Venäjän hyökkäyssodan vuoksi Venäjän liikenne ja transitoliikenne ovat vähentyneet merkittävästi. On kuitenkin syytä todeta, että transitoliikenteen vähenemisestä huolimatta liikennemäärät Karjalan radalla ovat kasvaneet ja Suomen vilkkain tavaraliikenteen rataosuus sijaitsee edelleen Kouvolan ja Luumäen välillä.

Suunnitelmassa todetaan myös, että Venäjältä tulleiden raakapuukuljetusten loppuminen on muuttanut kuljetusvirtoja. Koska Suomen metsäteollisuuden käyttämästä raakapuusta lähes neljännes (23 %) käytetään Etelä-Karjalassa, näkyy tämä muutos lisääntyneinä kuljetuksina erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rataverkolla.

Suunnitelmassa arvioidaan Saimaan sisävesiliikenteen merkitystä valtakunnan tasolla vähäiseksi. Etelä-Karjalan liitto katsoo, että tämä aliarvioi sisävesiliikenteen merkitystä metsäteollisuuden kuljetusketjuissa. Suomen metsäteollisuuden käyttämästä raakapuusta lähes neljännes käytetään Etelä-Karjalassa, ja lähes kaikki Saimaalla kuljetettava raakapuu (99 %) päätyy Etelä-Karjalan tehtaille. Näin ollen Saimaan sisävesiliikenne on merkittävä osa koko Suomen metsäteollisuuden logistiikkaketjua.
Saimaan raakapuukuljetuksista noin 60 % kuljetetaan aluksilla ja 40 % uittamalla. Sisävesiliikenteen kehittämisen suurin este on aluskannan rajallinen määrä ja korkea ikä. Ikääntyvä tonnisto rajoittaa kuljetuskapasiteetin kasvua, heikentää energiatehokkuutta ja lisää toimintavarmuuteen liittyviä riskejä. Uusien alusten tuominen alueelle on haastavaa, koska Saimaan kanavan liikennöintiin liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä.

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että perusväylänpidon rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä vilkkaiden yksiraiteisten osuuksien välityskyvyn parantamiseen. Etelä-Karjalan liitto pitää tätä linjausta erittäin tärkeänä. Etelä-Karjalassa ja Kymenlaaksossa sijaitsee Euroopan suurin metsäteollisuuden keskittymä, joka käyttää yhteensä noin kolmanneksen Suomen metsäteollisuuden raakapuusta. Tämä näkyy muun muassa siinä, että Karjalan radalla Luumäen ja Lappeenrannan välisellä yksiraiteisella rataosuudella kulkee tavaraliikennettä enemmän kuin Pääradan vilkkaimmalla kaksiraiteisella osuudella.

Kansainvälisillä markkinoilla kestävyys on yhä keskeisempi kilpailutekijä, mikä lisää painetta vähäpäästöisiin kuljetusketjuihin. Karjalan radan kapasiteetin puute rajoittaa raideliikenteen kilpailukykyä ja nostaa vientiteollisuuden kuljetuskustannuksia, mikä heikentää alueen tuotantolaitosten kilpailukykyä.

Radan heikko välityskyky vaikuttaa myös henkilöliikenteeseen. Esimerkiksi 73 000 asukkaan yliopistokaupunki Lappeenrannan vuorotarjonta on huomattavasti vähäisempi kuin useilla selvästi pienemmillä Pääradan varren paikkakunnilla. Niukka vuorotarjonta näkyy myös selvästi korkeampina lipunhintoina.

Lisäksi on syytä huomioida, että Karjalan rata kuuluu Lappeenrantaan asti Euroopan unionin TEN-T-ydinverkkoon. TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat yhteydet ovat koko Euroopan kannalta strategisesti merkittäviä liikennekäytäviä, joiden kehittäminen on myös osa Euroopan unionin liikennepolitiikkaa sekä sotilaallisen liikkuvuuden vahvistamista.

Etelä-Karjalan liitto katsoo, että osittain TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan Karjalan radan kehittäminen on näin ollen paitsi alueellisesti myös Euroopan laajuisen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta perusteltua.

## Etelä-Karjalan liiton keskeiset johtopäätökset

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että Liikenne 12 -suunnitelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa:

- Karjalan radan välityskykyä parannetaan Luumäki–Joutseno-rataosuudella siten, että hanke voidaan toteuttaa viimeistään vuoteen 2030 mennessä. Rata kuuluu Lappeenrantaan asti EU:n TEN-T-ydinverkkoon. Välityskykyä tulee parantaa myös Imatran ja Joensuun välisellä rataosuudella.
- Saimaan sisävesiliikenteen toimintaedellytyksiä vahvistetaan erityisesti aluskannan uudistumisen edistämiseksi.
- Raja-alueiden väyläverkon ja tietoliikenneyhteyksien toimintavarmuus huomioidaan osana kansallista kokonaisturvallisuutta ja muuttunutta turvallisuusympäristöä.

Etelä-Karjalan liitto korostaa, että Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisellä on merkitystä paitsi alueen saavutettavuudelle myös Suomen kokonaisturvallisuudelle, vientiteollisuuden kilpailukyvylle ja EU:n ulkorajan toimivuudelle.



Maakuntajohtaja
Satu Sikanen