

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Itä- ja Kaakkois-Suomen näkökulmasta tärkeimpiä toimenpiteitä ovat:

Ajallisen saavutettavuuden parantaminen ja alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään

Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat suunnitelmassa vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Etelä-Karjalan liiton mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itä- ja Kaakkois-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Myös suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa Itä-Suomen maakuntakentiltä.

[Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille jatketaan myös tulevina vuosina. Erittäin kannatettavaa on, että lentoasemien ja -paikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan erityisesti kansainvälisen reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän mahdollisesti kasvaessa tulee lisätä myös kokonaistuen määrää.](#)

Etelä-Karjalan liiton mukaan kansainvälinen rajaliikenne, erityisesti EU:n ulkorajan ylittävä maantie- ja rautatieliikenne idän suuntaan tulee tuoda esille myös strategisissa linjauksissa osana kansainvälisiä liikennekäytäviä. Kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee Itä- ja Kaakkois-Suomen kautta. Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie- ja rautatieyhteyksien on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä- ja Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla.

Suomen sisäisen saavutettavuuden parantaminen

Alueiden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuuden kehittämisen tulee edistää alueiden saavutettavuutta 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. Myös lentoyhteydet Helsingistä itäisen Suomen maakuntakentille (Kuopio, Joensuu ja Kajaani) tulee turvata, sillä kolmen tunnin juna ei tule toteutumaan 12-vuotisella suunnitelmakaudella, ja Kajaanin osalta lentoliikenne tulee olemaan pitkälläkin aikavälillä ainoa tapa alle kolmen tunnin yhteydelle.

TEN-T ydinverkkokäytävien kehittämisessä tulee huomioida ja tunnistaa sen positiiviset ja negatiiviset vaikutukset, joita sen kehittämisellä väistämättä on eri alueille. Tietyille ydinverkkokäytävien valuma- ja etäalueille aiheutuvat negatiiviset vaikutukset tulee tunnistaa ja kansallisin toimin kompensoida. Tämän vuoksi tulee varmistaa myös TEN-T kattavalla verkolla ja muilla pääväylillä pääväyläasetuksen (933/2018) mukainen palvelutaso. Pääväyläasetusta tulee tarkastella rajaliikenteen näkökulmasta uudestaan valtatie 13 osalta välillä Lappeenranta-Nuijamaa. [Suunnitelmassa sanotaan, että ”Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja \[...\] Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle”. Nuijamaan rajanylityspaikka on itärajan vilkain ylityspaikka ja vastaa](#)

yksistään noin kolmanneksesta kaikista itärajan henkilöliikenteen ylityksistä, mutta se ei ole mukana pääväyläasetuksessa. Etelä-Karjalan liitto pitää puutteellisena suunnitelman kirjausta siitä, että pääväyläverkkoa ei ole tarpeen muuttaa ja katsoo, että valtatie 13 välillä Lappeenranta-Nuijamaa tulee lisätä pääväyläasetukseen.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on vähäliikenteinen tieverkko, jolla on ratkaiseva merkitys mm. raaka-ainekuljetusten osalta. Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että perusväylänpitooon on luvassa lisää rahoitusta. On kuitenkin tärkeää, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimenpideohjelman yhteydessä perusväylänpidonrahoitus nostetaan aidosti korjausvelkaa vähentävälle tasolle ja tulevina vuosina on huolehdittava, että rahoituksen ostovoima riittää korjausvelan vähentämiseen myös vähäliikenteisellä tieverkolla.

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.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erityisen tärkeänä lähitulevaisuuden toimenpiteenä Etelä-Karjalan liitto pitää kuitenkin Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista. Näillä toimenpiteillä voidaan merkittävästi parantaa koko itäisen Suomen saavutettavuutta.

Etelä-Karjalan liitto pitää erittäin hyvänä, että Saimaan vesiliikennettä käsitellään osana Suomen kauppamerenkulun järjestelmää. Suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Etelä-Karjalan liitto esittää, että sisävesiliikenteen toimijoiden lisäksi yhteistyötä tehtäisiin tässä asiassa myös alueen maakuntaliittojen kanssa. Maakuntaliitot vastaavat omalta osaltaan liikennejärjestelmän kehittämistä osana pitkäjärjenteistä alueen saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kehittämistä. Itä-Suomen maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Pohjois-Savo) on tuotu voimakkaasti esille vesikuljetusten lisäämistä osana kestävämpää liikennejärjestelmää.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että maantielauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan. Sisävesillä sijaitsevat lossiyhteydet tulee ensisijaisesti päästöjen vähentämiseksi ja kustannusten minimoimiseksi muuttaa silloiksi. Toisena vaihtoehtona on ottaa käyttöön vaihtoehtoisin käyttövoimin toimivia losseja, joiden toiminta olisi jopa autonomista.

Kuljetustuen osalta Etelä-Karjalan liitto pitää tarpeellisena, että kuljetustukea jatketaan myös vuoden 2023 jälkeen. Tämä on Itä-Suomen elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeää.

Etelä-Karjalan liiton mielestä on tärkeää, että rajaliikenteen osalta huolehditaan toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistetaan tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Venäjän puolen infrahankkeiden kanssa. Suomen logistisen kilpailukyvyn ja toimintavarmuuden turvaamiseksi tulee huolehtia siitä, että kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on riittävästi sekä maantie- että rautatieliikenteessä ja käynnissä olevat kehittämistoimet itärajan rajanylityspaikkojen kansainvälistämiseksi saatetaan loppuun. Tämä on tärkeää, jotta voidaan varmistaa, että Suomi onnistuu suunnitelmassa esitetyn vision mukaisesti hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä. Suomen viennin kannalta on tärkeää, että rajanylityspaikat ovat kansainvälisiä ja siten mahdollistavat tavarankuljetuksen molempaan suuntaan eli myös Suomesta

Venäjälle. Riittävällä kansainvälisten rajanylityspaikkojen määrällä turvataan se, etteivät mitkään matka- ja kuljetusketjut ole vain yhden rajanylityspaikan varassa. Jos Suomi ei pysty tarjoamaan riittävän toimintavarmaa rajaliikennettä, siirtyvät kuljetukset nopeasti muualle ja Suomi menettää mahdollisuutensa olla matkojen ja kuljetusten kansainvälinen solmupiste.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Liikenneverkko ja solmukohtat

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

Kehittyvät solmukohtat ovat tulevaisuudessa suuressa roolissa kulkumuotojen yhtymäkohtina, jotka tuottavat tehokkuutta ja parempaa palvelutasoa ihmisille sekä yrityksille. Kun ihminen ja yritys valitsee tulevaisuudessa ympäristön kannalta parhaan vaihtoehdon, täytyy sen palvelutaso ja matka-aika olla lähtökohtaisesti parempi ja halvempi kuin vanha vaihtoehto. Tämän vuoksi rahoitusta tulisi suunnata liikenteen solmukohtien kehittämiseen kaikkialla maan eri alueilla.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelujen kehittämisen osalta Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä toimenpiteenä, että joukkoliikenteessä kehitetään toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyötä, lisäksi Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen osalta määritellään pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle palvelutaso sekä selvitetään taksipalvelujen saatavuustilanne.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Palvelutaso tulee kuitenkin pitää vuoteen 2025 asti vähintään vuoden 2019 tasolla. Tämä voi tietyissä tapauksissa edellyttää ostoliikenteen lisäämistä, jotta turvataan esim. varhaiset aamuvuorot Kuopiosta ja Joensuusta pääkaupunkiseudulle.

Tavaraliikenteen osalta Etelä-Karjalan liitto esittää, että toimenpiteenä suunnitelmassa esitettäisiin myös tavaraliikenteen logististen solmupisteiden ja logistiikkapalvelujen kehittäminen sekä logistiikan digitalisaation edistäminen.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Liikenne12-suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomessa on siirrytty tietotyössä merkittävilta osin etätöskentelyyn. Koronan myötä etätö on lisääntynyt jo nyt voimakkaasti ja monin paikoin se tulee olemaan laajasti käytössä myös koronarajoitusten purkamisen jälkeen.

Etätöön, -opiskelun ja -palvelujen lisääntyessä liikkuminen muuttaa muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen ja kestävämpien liikkumismuotojen käyttöön kasvavat. Viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittämisen sekä monipaikkaisen asumisen, etätöön ja digitaalisten palvelujen hyödyntämisen kannalta. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja -suoritteisiin vähentävästi.

Etelä-Karjalan liitto 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-Karjalan liitto pitää 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.

Etelä-Karjalan liitto pitää erittäin tärkeänä, että TEN-T-verkkoa ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevilla keskusteluissa ovat 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. Etelä-Karjalan liiton mielestä on tärkeää, että näiden hankkeiden lisäksi keskusteluissa ovat mukana myös Suomen viennin edistämisen kannalta tärkeät yhteydet Venäjälle ja Aasiaan.

Suunnitelmassa todetaan, että vuoden 2027 jälkeisellä rahoituskaudella valtio voi hakea CEF-rahoitusta itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämiseen (Kouvola-Luumäki-Imatra sekä Luumäki-Vainikkala), mikäli suunnitelmassa kuvatut pääradan ja Turku-Helsinki -ratayhteyden kehittämishankkeet ovat edenneet suunnitellusti. Etelä-Karjalan liitto ei pidä hyvänä sitä, että suunnitelmassa mainittujen itäisen suunnan ratayhteyksien kehittäminen ja rahoittaminen sidotaan muiden hankkeiden etenemiseen. Kansainvälisen logistisen kilpailukyvyyn 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.

Etelä-Karjalan liitto pitää suunnitelman kirjausta vesistömatkailun infrastruktuurista puutteellisenä. Suunnitelman mukaan vesistömatkailun infrastruktuuri on pääosin kunnossa. Etelä-Karjalan liitto muistuttaa, että Sanna Marinin hallitusohjelmaan on kirjattu järvimatkailun edistämiseen ja vedenlaadun parantamiseen tähtäävien kanavahankkeiden toteuttaminen yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Eteläisellä Saimaalla on tähän vahva intressi. Myös Saimaan satamien infrastruktuuria tulee kehittää isoille, vähäpäästöisille aluksille ja rakentaa mm. polttoaineiden jakelu- ja sähkölatausasemaverkosto.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio sisältää oikeat asiat liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa.

Vaikutusten arviointi

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

Vaikutustenarvioinnissa arvioidaan pääosin toimenpideohjelman vaikutuksia, eikä arvioida itse suunnitelmaa SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Etelä-Karjalan liiton mielestä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee keskittyä liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia maan eri osille.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutustenarviointikehikko perustuu hankkeiden vaikutusten arviointiin, joten vaikutustenarviointi on osin liiankin tarkkaa toimenpiteiden tarkkuus huomioiden.

Yleistä

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

Strategista tilannekuvaa päivitettäessä liikenne-ennusteissa on jatkossa huomioitava päästövähennystavoitteiden edellyttämät kulkumuotosiirtymät sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Oleellinen osa liikenneverkkojen palvelutasoa on niiden mahdollistama ajallinen saavutettavuus. Strategisessa tilannekuvassa tulee käsitellä myös alueiden ajallista saavutettavuutta eri liikennemuodoin ainakin pääkaupunkiseudulta ja tuoda esille mahdolliset erot alueiden välillä.