

Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Liittyy asiahallinnan asiaan:
LPR/950/00.04.00/2023

Käsittelyhistoria

Kaupunkikehityslautakunta §36 19.2.2025

Aiempi käsittely: Kaupunkikehityslautakunta §36

Esittelijä: Kaupunkikehityksen toimialajohtaja Pasi Leimi
puh. 040 740 1643

Valmistelija/lisätiedot: Kehitysjohtaja Markku Heinonen
Kaupungininsinööri Olli Hirvonen
Tuotantopäällikkö Sanni Simonen
etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi
puh. 040 581 1998
040 670 1566
040 158 2832

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki).

Yleistä suunnitelmaluonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 - suunnitelma) vuosille 2026–2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi, jonka laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, kuten henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen, suunnitelman toimeenpano sekä

sen seuranta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu perustuu ajantasaiseen tietoon sekä monipuoliseen yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa.

Kunkin hallituskauden alussa suunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 päätettiin huhtikuussa 2021. Nyt lausunnolla oleva suunnitelma pyritään valmistelemaan siten, että siitä on mahdollista tehdä päätös viimeistään syksyllä 2025.

Ensimmäinen Liikenne 12-suunnitelma on toiminut hyvänä pohjana nyt laaditulle päivitykselle. Vuoden 2021 jälkeen toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi, mikä vaikutti suunnitelman päivitystarpeisiin ennakoitua suuremmin.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Niukassa resurssitilanteessa tavoitteet on priorisoitu siten, että liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti.

Lausunto

Lausuntopalvelussa julkaistussa lausuntopyynnössä pyydetään vastaamaan seuraaviin kysymyksiin. Lappeenrannan kaupunki lausuu ja vastaa seuraavanlaisesti.

1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Vastaus:

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

Suunnitelmaluonnoksen mukaan olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Monipuolinen liikennemuotojen toimivuus onkin olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa. Esimerkiksi liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa toimivuus ja tämän vuoksi perusväylänpidon rahoitus on nostettava riittävälle tasolle.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan liikennejärjestelmän toimivuus lisäksi varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti. Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa myös niiden kehittämiseen

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Suunnitelmaluonnoksessa liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus. Tämä on hyvä ja kannatettava linjaus. Tämän lisäksi kokonaisturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää huolehtia myös viestintäverkkojen toimivuudesta aina ja kaikkialla.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin. Yksi keskeinen konkreettinen toimenpide tämän tavoitteen saavuttamisessa olisi liikkumisen ja kuljetusten ohjaaminen maanteiltä raiteille.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden ja kestäväää liikkumista painotetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Suunnitelmassa pyritään, että olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti, tämä on kestävyysnäkökulmasta kannatettava strateginen linjaus.

Alueelliset painotukset, Itä-Suomi

Suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen alueellisten painotusten mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden osalta Itä-Suomessa on tärkeää huomioida erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet, mukaan lukien kansainvälinen saavutettavuus. Tämä vaatii merkittävää panostusta perusväylänpitoon.

Turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on huolehtia teollisuuden kuljetusten häiriöttömyydestä ja turvallisuudesta. Kestävyyden näkökulmasta on tärkeää liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. sisävesiliikenne ja yksityistiet).

Käytännössä alueelliset painotukset tarkoittavat Itä-Suomessa sitä, että logistiikkaketjut toimivat ongelmitta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin, ja valmiiden tuotteiden kuljetusten sujuvuus turvataan tuotantolaitoksista edelleen satamiin. Lisäksi lento- ja kaukoliikenneyhteyksien palvelutasojen tulee olla riittävän korkeat, jotta ne täyttävät myös matkailun tarpeet, erityisesti kestävien matkaketjujen vaatimukset. Olemassa olevan liikenneverkon lisäksi on tärkeää huolehtia toimivista tietoliikenneyhteyksistä kaikkialla Itä-Suomessa. Näin turvataan paikallisten asukkaiden arjen sujuvuus – myös hätätilanteissa.

Yhteenvetona Lappeenrannan kaupunki toteaa, että suunnitelman tavoitteet, visio ja linjaukset ovat kannatettavia. Ne meinaavat kuitenkin jäädä liian ylätasolle. Niiden tulisi konkretisoida suunnitelmassa paremmin.

2. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Vastaus:

Suunnitelma sisältää useita selvitystyyppisiä toimia suhteessa kuntiin. Esimerkiksi Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. Haluamme painottaa, että kunta hallinnoi ainoastaan asemakaavoitettujen alueiden katuverkkoa. On huolestuttavaa, että valtion liikenneviranomaiset ovat alkaneet tarjota kunnille vähäliikenteisiä maanteitä tai oikaisuista jääneitä osuuksia jopa kaduiksi, vaikka ne sijaitsisivat asemakaava-alueista irrallaan. Tämä hämärtäisi pysyvästi valtion ja kuntien tienpidon vastuut ja sillä olisi yhdyskuntarakennetta hajauttava vaikutus.

Suunnitelman todetaan toimivan valtion osalta lähtökohtana liikenneasioiden käsittelylle erilaisissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa. Kumppanuutta todetaan olevan myös yksittäisiä väylähankkeita koskevat sopimukset. On tärkeä muistaa, että myös MAL-sopimuksen ulkopuoliset muut kaupunkiseudut ja seutukaupungit tarvitsevat neuvottelumenettelyjä, joiden avulla ne voivat kehittää väyliä ja infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa. Näiden kuntien kasvuyrityksistä ja vientivetoisesta yrittämisestä hyötyy koko maa.

Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Perusväylänpidon parantamishankkeet ovat perusväylänpidolla toteutettavia pienehköjä hankkeita. Niiden merkitys on kuitenkin alueellisesti suuri mm. liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Tämän vuoksi on todella tärkeä nähdä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpide- ja rahoitusohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä.

Väyläverkon kehittämisessä erityistä huomiota tulisi kiinnittää:

- TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin
- Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden kaksikäyttöisyys erityisesti TEN-T-verkolla.
- Elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä väylänpidon tuottavuuden lisääminen.

Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle ja maanpuolustukselle. Kuntien katuverkolla on elementtejä, jotka on hyvä tunnistaa häiriötilanteisiin varautumisessa ja tieliikenteen jatkuvuuden hallinnassa. Tässä tarvitaan kuntien ja valtiotoimijoiden yhteistyötä paikallis- ja aluetasolla.

Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys alueiden ja palveluiden saavutettavuudelle, työssäkäynnille, ilmastotavoitteille ja sosiaaliselle kestävyydelle. Valtion tulee budjetissaan varautua joukkoliikenteen tukemiseen kaupunkiseuduilla ja myös harvaan asutuilla alueilla, jossa valtio toimii itse joukkoliikenneviranomaisena.

Suunnitelmaluonnoksessa valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Junaliikenne on kuitenkin valtakunnallinen kysymys, joka kuuluu valtiolle, eikä alueiden saavutettavuus junalla voi riippua kuntien rahoituksesta.

3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Vastaus:

Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahat vuosina 2026–2037. Rahoitusohjelman toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Lappeenrannan kaupungin mielestä on hyvä, että suunnitelmaluonnoksessa painotetaan perusväylänpidon rahoitusta. Valitettavasti erityisesti lähivuosien rahoitustason vähäinen määrä ei vastaa liikenneinfran ylläpidon ja parantamisen tarpeisiin. Korjausvelka kasvaa edelleen. Kriittisen huonokuntoisia siltoja on muun muassa Itä-Suomessa pääväylilläkin, ja erittäin huolestuttavaa on vähäliikenteisten ja keskivilkkaiden (seutu)teiden rakenne- ja kantavuuskunnon kiihtyvä huonontuminen. Perusväylänpidon rahoitustaso tulisi nostaa tasolle, joka tosiallisesti vähentää teiden ja ratojen korjausvelkaa.

Kehittämiseen on perusrahoituksen lisäksi varattava riittävästi rahoitusta, jotta voidaan vastata riittävällä tasolla liikennejärjestelmän kehittämisinvestointitarpeisiin.

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoituksen kohdentumisen määräävimpänä tekijänä on ollut liikennemäärä. Nyt kriteereinä on osoitettu myös mm. huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. TEN-T-verkon kehittämisen ensisijaisena painotuksena on ydinverkon ja ydinverkkokäytävien kehittäminen. Kaupunki haluaa huomauttaa, että erityisesti liikennemäärä- ja ydinverkkopainotukset vääristävät entisestään rahoituksen alueellista yhdenvertaisuutta. Suomen TEN-T-verkon kehittämisestä on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selkeästi linjattava, että kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja ydinverkkokäytäviin parannetaan. Tämän tulee näkyä paitsi kansallisesti myös Suomen EU-vaikuttamisessa ja EU-rahoitushauissa. Kattavan verkon teiden, ratojen ja satamien kehittäminen merkittävällä tavalla parantaa Itä-Suomen saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen, luoteeseen ja pohjoiseen.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkon rahoituksesta omistuksensa mukaisesti. Samalla todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien

ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Lisäksi suunnitelman rataverkkoa käsittelevässä osuudessa on todettu, että kuntien ja kaupunkien on osallistuttava ostopalveluna toteutettavien kauko- ja lähijunaliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin. Lähtökohtana on myös, että kunnat osallistuvat ostoliikenteen kustannuksiin. Valtion väyläverkon kehittäminen edellyttää yleensä muutoksia myös kuntien verkkoihin, mistä syntyy kustannuksia kunnille. Tätä kautta kunnat osallistuvat osaltaan kehittämishankkeista syntyviin kustannuksiin, eikä kuntien pitäisi joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä. Lappeenrannan kaupungin näkemyksen mukaan kuntien junaliikenteen ostojen edellytyksenä ei voi tulevaisuudessakaan olla osallistuminen rataverkon infratoimenpiteiden kustannuksiin.

4. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Vastaus:

Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu laadullisesti arviointikehikon ja viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, SOVA-laki) mukaisesti.

Lappeenrannan kaupunki katsoo, että vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyteen. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia ja merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

Lappeenrannan kaupunki haluaa huomauttaa, että tällä hetkellä suunnitelmaluonnos ottaa huomioon Itä-Suomen erityispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista käy ilmi, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti käsitelty. Itä-Suomen erityispiirteet, kuten väestön harva asutus, pitkät etäisyydet ja elinkeinoelämän riippuvuus logistisista yhteyksistä jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle. On ensisijaisen tärkeä tunnistaa alueiden erityispiirteet ja arvioida vaikutuksia myös aluekohtaisesti.

Luonnoksessa todetaan myös, ettei suunnitelma suoraan kasvata kuntien menoja, mutta toisaalta suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon

voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi, saati esitetty valtion tieverkon supistaminen, kasvattaisi kuntien ja kuntalaisten menoja.

5. Muut huomiot:

Vastaus:

On ymmärrettävää, että itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa. Tämä ei saa kuitenkaan tarkoittaa, että tämän varjolla laiminlyödään Itä-Suomen ja erityisesti itärajaan rajoittuvien maakuntien liikenneverkon kehittämistä. Itärajaan rajoittuvissa maakunnissa on runsaasti Suomen huoltovarmuuden, maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden kannalta tärkeitä toimintoja. Näiden lisäksi rajaseudun asukkailla on merkittävä rooli rajaturvallisuuden varmistamisessa. On tärkeää muistaa, että Suomen ja suomalaisten kannalta välttämätöntä infraa ovat kaikki tiet, radat, vesiväylät ja lentoasemat itärajalle asti – eivät siis ainoastaan länsirannikon ja valtatie 4 väliset väylät, minkä kuvan suunnitelmaluonnoksesta voi saada.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio sitoutuu säilyttämään Finavian nykyisen lentoasemaverkoston vuoteen 2027 saakka. Luonnoksen mukaan valtio muodostaa uuden lentoasemaverkon laadittavan kriteeristön perusteella. Nykyisen lentoasemaverkon turvaaminen on keskeistä Suomen kilpailukyvyn, huoltovarmuuden, viennin ja matkailun kannalta. Lentoliikenne on erityisen tärkeää harvaanasutun Suomen saavutettavuushaasteiden vuoksi, ja lentoasemaverkoston supistaminen heikentäisi alueiden elinvoimaa ja yritysten kasvumahdollisuuksia. Lentoasemien ylläpito on kustannuksiltaan vähäistä suhteessa niiden kansantaloudellisiin hyötyihin, ja lentoliikenne mahdollistaa investointeja, työvoiman liikkuvuutta sekä kestävä matkailua. Lappeenranta pitää erityisen tärkeänä, että myös finavian verkoston ulkopuolisten kenttien toimintakyky varmistetaan huolehtien tarvittavista valtiontuista investointeihin ja kenttien ylläpitoon. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Sisävesikuljetusten toimivuus Vuoksen vesistöalueella tulee varmistaa vaihtoehtoisena, ympärivuotisena kuljetusreitinä teollisuuden kuljetuksille sekä poikkeustilanteissa

huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin. Tämä edellyttää uutta, monipuoliseen käyttöön soveltuvaa aluskalustoa, riittävää jäänmurtokalustoa sekä kaluston uusimisen investointeihin soveltuvia EU- ja kansallisia rahoituksen tuki-instrumentteja. Sisävesi- ja raskaan liikenteen siirtymää vaihtoehtoisiin polttoaineisiin edistetään AFIR- ja TEN-T asetusten edellyttämällä jakeluinfraalla satamissa ja tarvittaessa takamaayhteyksien varrella.

Uuden, kokonaan Suomen puolella sijaitsevan Saimaan kanavan sijainnin sekä tarpeen ja talouden arviointi ja suunnittelu tulee käynnistää. Mahdollisena uuden kanavan reittinä tulisi tutkia nykyistä Saimaan kanavaa Nuijamaajärvelle hyödyntävää ja siitä Suomenlahdelle suuntautuvaa linjausta. Selvitykselle ja myöhemmin rakentamiselle tavoitellaan EU-rahoitusta.

Esittelijän ehdotus

Kaupunkikehityslautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle edellä esitetyn lausunnon antamista Liikenne- ja viestintäministeriölle.

Päätös Hyväksyttiin esittelijän ehdotus.

Täytäntöönpano
Kaupunginhallitus

Tämän kokouksen käsittely:

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Tuomo Sallinen **puh.** 040 624 1422

Valmistelija/lisätiedot: Hallintojohtaja Krista Huovila **puh.** 040 717 9818
etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi

Esittelijän ehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn kaupunkikehityslautakunnan lausunnon liikenne- ja

viestintäministeriölle valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Kaupunginhallituksella ei ole täydennettävää lausuntoon.

Päätös Keskustelun kuluessa kaupunginjohtaja teki muutetun päätösehdotuksen:

Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn kaupunkikehityslautakunnan lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Kaupunginhallitus ohjeisti viranhaltijoita lisäämään lausuntoon soveltuviin kohtiin kirjaukset yksityisteiden riittävästä rahoituksesta sekä toimivista ja turvallisista tietoliikenneyhteyksistä. Kaupunginhallituksella ei ole muuta täydennettävää lausuntoon.

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän muutetun päätösehdotuksen.

Täytäntöönpano

Liikenne- ja viestintäministeriö