

## Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 liittyy POKAT 2021 – maakuntaohjelman painopisteeseen Elinvoimaa alueiden verkostoitumisesta – Hyvä saavutettavuus ja toimintaympäristö. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on laatinut ehdotuksen Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030:ksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet perustuvat Itä-Suomen liikennestrategian ja Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pyytää arvioimaan vastaavatko Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt kehittämistavoitteet ja -toimenpiteet Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin vuoteen 2030 mennessä.

Lausunto on jätettävä vastaamalla Pohjois-Karjalan maakuntaliiton laatimaan webropol-kyselyyn, joten lausunto on laadittu kyselyn rakenteen mukaisesti.

### Yleisluontoiset kommentit liikennejärjestelmän suunnitelman nykytila ja toimintaympäristö osiosta OSA I

Nykytila ja toimintaympäristön muutokset osio on kokonaisuutena kohtuullisen kattava kuvaus. On kuitenkin todettava, että osiota olisi mahdollista ja tarpeellista tiivistää niin, että kuvauksessa keskitytään nimenomaan Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmän nykytilan kuvaamiseen. Koko maata koskevat tunnusluvut yms. on toki syytä pitää vertailutietona mukana. Yksityiskohtaisempi Suomen eri alueiden ominaisuuksien kuvaus ei tuota lisäarvoa, vaan pikemminkin heikentää Pohjois-Karjala-kokonaisuuden hahmottamista. Tämä tiivistämistarve koskee oikeastaan kaikkia osan I kohtia.

Osiossa olisi pääotsikon mukaisesti hyvä pitäytyä kuvaamaan liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia. Osiossa on kuitenkin useissa kohdin kirjattu tavoitteita tai erilaisia vaikutuksia, jotka tulisi kokonaisuutena sijoittaa liikennejärjestelmäsuunnitelman osaan II Tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet.

Osiossa on esitetty asioita, jotka ovat jo vanhentuneita muun muassa koronapandemian vaikutuksesta. Merkittävin esimerkki on lentoliikenteen tilannekuvaus, joka ei enää oikeastaan miltei osin pidä paikkaansa. Nykytilakuvaus on siis syytä kaikilta osiltaan päivittää vastaamaan syksyn 2020 tilannetta.

Osiossa on runsaasti erilaisia kuvia ja kaavioita, joiden lähde ja tiedon ajantasaisuus jäävät epämääräiseksi. Nämä olisi syytä tarkentaa lopullisessa versiossa.

## 1. Liikennepoliittiset tavoitteet ja liikennejärjestelmän kehittäminen

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa kattavan ja riittävän kuvan liikennepoliittisista tavoitteista ja liikennejärjestelmän kehittämisestä.

## 2. Pohjois-Karjalan toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa riittävän kuvan toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän nykytilasta ja muutoksista.

Yhdyskuntarakenteen kehitystrendiksi (s. 9) esitetty rakentamisen suuntautuminen hajakentämuotoisena jo aiemmin väljästi rakennetuille alueille ei Joensuun osalta pidä paikkaansa, kun asiaa tarkastellaan asukasmäärien mukaisin perustein. Myöskään loma-asuntojen muuttaminen ympäristövuotisiksi asunnoiksi ei ole Joensuussa määrällisesti merkittävää. Yhdyskuntarakenteen kehitystrendiä tulisikin tarkastella asukasmäärälähtöisesti, jolloin tulos on todennäköisesti hyvin erilainen, kuin nyt kuvattu.

Kuljetustuki ja Tietoliikenneverkot ja digitalisaatio kappaleissa (s. 13 – 17) olevat kuvaukset ovat hyvin suurelta osin muuta kuin Pohjois-Karjalan nykytilakuvauksista. Erityisesti näiden osalta tulisi tekstiä tiivistää ja kohdentaa tarkemmin.

TEN-T verkoston kuvauksesta (s. 8) puuttuu maininta siitä, että Joensuun syväsatama on ydinverkon päätepiste ja Karjalan rata ja ratayhteys Joensuu-Kuopio sisältyvät kattavaan verkkoon.

Kuvauksessa esitetyt toimenpiteet Joensuun kaupungin liikenneongelmien tilanteen paranemiseksi (s. 20) ovat jo toteutettu, joten kuvaus pitäisi päivittää tämän mukaiseksi.

Raideliikennekappaleessa (s. 22) on runsaasti tavoitekirjauksia, jotka tulisi sijoittaa osaan II. Lentoliikennekappale (s. 24) on erityisen tärkeä päivittää tämän hetken tilannekuvan ja näkymän mukaiseksi.

Rajaliikenteen (s. 30) kuvauksessa olisi hyviä kuvata syitä rajanylitysmäärien muutoksiin, koska muutosten syillä voi olla vaikutusta tavoiteasetantaan. Väestön liikkumiskappaleessa (s. 32) olisi hyvä kuvata syitä, joiden takia kulkutapaosuudet Pohjois-Karjalassa poikkeavat koko maan vastaavista luvuista.

Joensuun kaupunkiseudun liikenne (s. 36) on kuvattu erittäin suppeasti, vaikka se on matkamäärillä mitattuna hyvin merkittävä. Kuvausta tulisikin laajentaa esimerkiksi matkamäärä ja -kehityskuvauksilla. Koronapandemian vaikutukset tulisi nostaa kuvauksessa esille. On myös huomattava, että Joensuussa asutus on tihentynyt runsaan kerrostalorakentamisen myötä erityisesti joukkoliikenteen pääreittien varrella ja omakotitaloalueetkin on avattu paikkoihin, joissa joukkoliikennettä on ennestään. Tämän lisäksi on tehty tarvittavia reittimuutoksia, jotka kokonaisuutena nostavat kaupunkiseudun joukkoliikenteen hyvin kilpailukykyiseksi kulkumuodoksi. Tämä osaltaan vaikuttaa myös yhdyskuntarakenteen kehitystrendiin (s. 9).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiskappaleessa (s. 37) olisi Joensuun sisäisten matkojen kulkutapaosuusmäärissä parempi käyttää HLT2016 lukuja niiden paremman tilastollisen luotettavuuden ja ajantasaisuuden takia.

### **3. Toimintaympäristön muutoksen aiheuttamat haasteet ja mahdollisuudet Pohjois-Karjalan kannalta**

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale ei anna riittävän kattavaa kuvaa toimintaympäristön muutoksista ja haasteista ja mahdollisuuksista.

Yhdyskuntarakenteen muutos kappaleessa (s. 46) on liiallinen pientalo- ja joukkoliikennepainotus, koska erityisesti Joensuussa kerrostalorakentaminen on ollut erittäin vilkasta ja kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ovat merkittävästi parantuneet. Myös pientaloalueet ovat Joensuussa painottuneet joukkoliikenne-, jalankulku- ja polkupyöräyhteyksien varteen.

Hyvin suuri osa Toimintaympäristön muutoksen aiheuttamat haasteet ja mahdollisuudet - kappaleessa esitetyistä asioista on kerrottu jo aiemmin ja toisto tässä yhteydessä on pääosin tarpeetonta.

### **4. Liite 1 Pohjois-Karjalan maakuntaliiton liikkumiskyselyn tulokset**

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa kattavan ja riittävän kuvan liikkumiskyselyn tuloksista.

## **Yleisluontoiset kommentit liikennejärjestelmän suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet osiosta, OSA II**

Liikennejärjestelmän suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet osiassa ovat asiat toimenpiteiden osalta melko kattavasti esitettyjä ja tukevat hyvin Joensuun ja Joensuun seudun liikennejärjestelmän kehittämistä. Tosin vision, tavoitteiden ja toimenpiteiden keskinäisen yhteyden selkeyttämistä kannattaa vielä pohtia. Osasta II on löydettävissä kolmentasoisia tavoitteita, joista toimenpiteiden yhteydessä esitetyn tavoitetilan kytkös ylemmän tason tavoitteisiin jää osin epämääräiseksi. Olisikin hyvä tuoda esille, että mitä päätavoitetta mikin toimenpide toteuttaa.

## 1. Visio ja tavoitteet

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa riittävän kuvan liikennejärjestelmän visioista ja tavoitteista.

Päätavoitteiksi on löydetty hyvin keskeisimmät Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet. Visioiden ja tavoitteiden (s.4) esitystapaa kannattaa kehittää selkeämmäksi. Esityksestä ei käy esimerkiksi ilmi, kuinka Itä-Suomen liikennestrategia tai Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma kytkeytyvät tavoitteisiin tai ovat vaikuttaneet tavoitevalintaan.

Kestävä kulkutapa (s. 5), yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja aluetaloudellinen tehokkuus -termit (s. 6) olisi syytä avata eli muutettava selkeyden vuoksi ymmärrettäviksi ja mitattaviksi.

Saavutettavuus päätavoitteeseen Kuntakeskuksissa ja muissa keskeisissä taajamissa (s. 6) olisi hyvä lisätä alatavoitteeksi ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistava talvikunnossapidon taso, jonka ansiosta työsäkäynti ja asiointi pyörällä on mahdollista vuodenajasta riippumatta.

## 2. Kehittämistoimenpiteet

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa riittävän ja kattavan kuvan liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteistä.

Kehittämiskohteet ja niihin liittyvät kehittämistoimenpiteet ovat Pohjois-Karjalan näkökulmasta erittäin kattavat. On myös hyvä, että ylimatekunnallisista liikennehankkeista keskeisimmät on nostettu erikseen esille ja priorisointi on myös Joensuun seudun näkökulmasta kohdallaan.

Pohjois-Karjalan sisäiset liikennehankkeet ja näihin liittyvät toimenpiteet on luetteloitu melko kattavasti, mutta kuvaus jää useissa kohdin melko yleiselle tasolle. Kirjaukset ovat kuitenkin hyvä lähtökohta seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiselle ja konkreettisemmat toimenpiteet onkin parempi tuottaa seudullisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Kehittämiskohteeseen Joukkoliikenteen edistäminen Joensuun kaupunkiseudulla (s. 15) tulisi toimenpiteeksi lisätä joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisääminen reiteillä, joissa on potentiaalia matkustajamäärien lisäämiseen.

Toimenpiteiden kohdistuminen eri aluetyypeille (s. 17) on suurelta osin aiemman toistoa ja sen tarpeellisuutta kannattaakin vielä harkita.

### 3. Vaikutukset ja seuranta

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale ja liite eivät anna tarpeeksi kattavaa kuvaa liikennejärjestelmän vaikutuksista ja seurannasta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämistoimenpiteiden mittarit mahdollistavat yksiselitteisesti mitattavuuden, mikä on mittareiden valinnassa tärkeää ja näin ollen mittarit on valittu oikein.

Vaikutusten arvioinnissa on arvioitu lähinnä yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia, mutta kokonaisarvio liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksista puuttuu. Kokonaisarviossa olisi hyvä tuoda esille esim. se, että kuinka suunnitelma toteutuessaan parantaa Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmän tilaa ja miltä osin liikennejärjestelmään jää vielä puutteita.

### 4. Tärkeät kuljetus- ja liikenneyhteydet alemmalla tieverkolla liite

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan kappale antaa riittävän kuvan liikennejärjestelmän vaikutuksista ja seurannasta.