

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan. Lausuntokierroksella saatu palaute käydään läpi, ja huomioidaan kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa.

Väylävirasto pyytää lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029.

Lausunto pyydetään jättämään vastaamalla lausuntopalvelu.fi -portaalissa olevan lausuntopyynnön kysymyksiin, joten lausunto on laadittu kyselyn rakenteen mukaisesti.

Lausunto investointiohjelmaluonnoksesta

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan valmisteluperiaatteet on kuvattu ymmärrettävästi.

Valmisteluperiaatteisiin huomioiduksi kirjattu yhteisrahoitus kaupunkiseuduilla sai osakseen kritiikkiä Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen yhteydessä ja myös Joensuun kaupunki totesi omassa lausunnossaan, ettei mallia voida pitää hyväksyttävänä. Joensuun kaupunki katsoo edelleen, että yhteisrahoitusmalli tulee tarkastella uudelleen ja tarkastelussa tulee huomioida eduskunnan kirjaukset Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoitusmallista. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly nyt käytössä oleviin hyväksyttyihin kustannusjakosuosituksiin radanpidossa ja maantien pidossa.

- 2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Kun investointiohjelmalla peilataan Liikenne 12 -suunnitelmaan, niin voidaan todeta, että investointiohjelmassa on kokonaisuutena onnistuttu kohtuullisesti vastaamaan asetettuihin tavoitteisiin. Investointiohjelman luonnoksesta ei kuitenkaan käy ilmi, onko hankkeiden valinnassa painotettu joitakin tiettyjä tavoitteita tai strategisia linjauksia vai ovatko kaikki samanarvoisia. Joensuun kaupunki piti Liikenne 12 -suunnitelmasta antamassaan lausunnossaan tärkeimpinä linjauksina alueiden saavutettavuuden parantamista niin kansainvälisen kuin alueiden välisen saavutettavuuden näkökulmasta ja kestävyystavoitteen saavuttamiseen liittyviä toimenpiteitä. Näiden tärkeiden linjausten näkökulmasta esimerkiksi investointiohjelman toimenpiteiden vaikutukset Joensuun-Helsinki junayhteyksien nopeutumiseen ovat Joensuun kaupungin mielestä riittämättömiä.

Joensuun kaupunki toteaa, että investointiohjelmassa esitettyjä hankekohtaisia perusteluja voidaan pitää tasapuolisina ja selkeinä. Investointiohjelman vaikutusarvioinnin puutteena kuitenkin on, että arviointi keskittyy käytännössä pelkästään hankekohtaiseen arviointiin ja näin ollen esimerkiksi vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään ja liikennejärjestelmän kehittymiseen jäävät huomiotta. Joensuun kaupunki toivoi tätä vaikutusarviointinäkökulmaa jo Liikenne 12-suunnitelmasta antamassaan lausunnossa.

- 3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 -suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?**

Ohjelmaluonnoksen laadinnassa on noudatettu Liikenne 12-suunnitelman väyläkohtaista talousraamia. Saadaanko näin aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma, etenkin kun liikennejärjestelmätason vaikuttavuusarvio niin Liikenne 12 -suunnitelmassa kuin investointiohjelmaluonnoksessa on jäänyt vähäiselle huomiolle? Olisikin hyvä tarkastella, toteuttaisiko liikennesektorin kokonaistalouskehikseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotoista jakoa paremmin liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita.

- 4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaan? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?**

Investointiohjelman laatimisen aikana esimerkiksi kuntien rooli on lähinnä lausuntojen antajan rooli. Olisi hyvä kehittää prosessia siten, että

ohjelman valmistelussa olisi avoin ja läpinäkyvä vuorovaikutusprosessi sidosryhmien, kuten maankäytöstä vastaavien kuntien ja alueiden ja elinkeinoelämän kanssa. Alueellinen liikennejärjestelmätyö olisi hyvä foorumi vuorovaikutuksen lisäämiseen.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan investointiohjelmaluonnoksen hankekattaus on pääosin hyvinkin oikeansuuntainen, mutta joiltakin osin hankkeiden sisältö kaipaa laajentamista ja tällaisten hankkeiden rahoituksen lisäämistä.

Investointiohjelmaan sisältyvät Karjalan radan parantamishankkeet Luumäen ja Joutsenon välillä parantavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen olosuhteita ja ne ovat erittäin tarpeellisia Itä-Suomen ja koko Suomen liikennejärjestelmän kehittämien kannalta. Sen sijaan saavutettavuuden kannalta erittäin tärkeään Imatra-Joensuu ratayhteyteen on investointiohjelmassa esitetty vain 30 milj. euron panostus, mikä on Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan täysin riittämätön Liikenne 12 -tavoitteiden toteutumisen ja koko liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Etelä-Karjalan liitto ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto teettivät keväällä selvityksen osuuden perusparantamisesta ja nopeuden nostosta. Selvityksen mukaan Karjalan radalle pitää osoittaa vähintään 90 miljoonaa euroa, jotta päästäisiin toteuttamaan edes ensimmäisiä vaiheita. Koko osuuden korjaamisen hintalappu on arviolta 245 miljoonaa euroa, jolloin matka-aika Joensuun ja Imatran välillä lyhenisi 16 minuutilla. Investointiohjelmaan tuleekin varata Imatra-Joensuu ratayhteyden parantamiseen selvityksissä tunnistettu 245 milj. euroa, millä pystytään toteuttamaan sekä ratayhteydellä tarvittavat korvausinvestoinnit että nopeutustoimet. Matka-ajan merkittävä lyheneminen on elintärkeää niin alueiden saavutettavuuden kuin kestävyystavoitteiden kannalta. Imatra-Joensuu yhteysvälille luonnoksessa osoitettu alimitoitettu rahoitustaso merkitsee käytännössä liikennepoliittista linjausta siitä, että matkanopeuksien ja siten junamatkustusaikojen eriytymisen kiihtyminen on hyväksyttävää, kun Itä-Suomen kokonaistilannetta verrataan Etelä- ja Länsi-Suomeen. Lisäksi remontoitavasta Joensuun ratapihasta jää täysimääräinen yhteiskunnallinen hyöty saavuttamatta, mikäli matkustajamäärät eivät kasva.

Rataverkon kehittämisessä maakuntakeskusten välillä ei ole lainkaan esimerkiksi Joensuusta länteen suuntautuvien yhteyksien kehittämistä. Joensuun kaupunki toivoo, että edellä mainittujen yhteyksien suunnitelmavalmiutta nostetaan ohjelmakaudella ja näin parannetaan toteutusvalmiuksia. Joensuulle on tärkeää koko matkaketju Nurmestä-Lieksaan-Joensuun-Varkaus-Pieksämäki.

Maantieverkon kehittämisen osalta Joensuun kaupunki pitää erinomaisena asiana, että investointiohjelmassa mahdollistetaan vt 23 kokonaiskehittämisen jatkaminen Karvion kanavan kohdan ja välin Rantala-

Lajunlahti (Heinävesi) parantamisella. Kaupunki toivoo, että investointiohjelmaan varataan myös riittävä rahoitus, jotta koko Varkaus – Joensuu yhteysvälin parantaminen saadaan tiesuunnitelmien mukaiseen kuntoon.

Investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt valtatie 9 parantaminen Risala-Jännevirta välillä ja Ylämyllyn kohdalla ja valtatie 6 Syrjäsalmen sillan parantaminen tukevat Joensuun kaupungin mielestä hyvin maakuntakeskusten välisten liikenneyhteyksien parantamista. Joensuun kaupunki toivoo, että tulevaan suunnitteluohjelmaan otetaan mukaan myös muita valtateille 6 ja 9 tehdyissä kehittämisselvityksissä esitettyjä 1. korin hankkeita.

Vesiväyläverkon kehittämisessä on Joensuun kaupungin mielestä tunnistettu tarpeet hyvin ja erityisesti Saimaan syväväylän kehittämisen huomioiminen on tärkeä Itä-Suomen aluetta palveleva hanke. Investointiohjelmassa ei kuitenkaan ole otettu kantaa satamaverkon kehittämiseen, mikä olisi tärkeää vesiväyläverkon kokonaisuuden kannalta. Joensuun syväsatama on TEN-T ydinverkon päätepiste ja Saimaan syväväylän liikennöinnin kannalta erittäin tärkeä satama. Joensuun kaupunki toivoo, että syväsataman kehittämismahdollisuudet huomioitaisiin ja samalla selvitettäisiin myös CEF-tuen saantimahdollisuudet.