

Liite

Joensuun kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-2031

1) Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Vastaus:

Lausunnoilla oleva investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Väyläverkon investointiohjelmassa on huomioitava nykyistä vahvemmin Venäjän hyökkäyssodan seurauksena muuttuneet olosuhteet ja niiden vaikutukset liikennejärjestelmään.

Traficomien tilannekuvassa edellä mainitut on tunnistettu, mutta niiden vaikutuksia ei ole otettu investointiohjelmaluonnoksessa huomioon. Muuttunut turvallisuustilanne sekä huoltovarmuuden ja teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseen liittyvät väylähankkeet on priorisoitava investointiohjelmassa.

Muuttunut geopoliittinen tilanne Ukrainan sodan myötä on merkinnyt merkittävää muutosta erityisesti niin Venäjältä Suomen kautta kulkeneelle liikenteelle kuin rajaliikenteelle. Muutokset ovat dramaattisimmat itäisessä Suomessa, kun teollisuuden logistiikkaketjut on jouduttu järjestämään uudelleen. Esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille ja raiteille on tarkoittanut merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Mikäli liikenne olisi siirtynyt kokonaan teille, kyseessä on yli 50 000 rekkakuormaa vuodessa. Samaan aikaan mm. puuntuonti Venäjältä päättyi ja raaka-aine kuljetetaan entistä enemmän kotimaasta erityisesti Kaakonkulman tehtaille. Tavara- ja raaka-ainekuljetukset sisämaan ja merisatamien välillä lisääntyvät ja mahdollisimman suuri osa näistä kuljetuksista olisi saatava raiteille niin kustannus- kuin ympäristösyistä. Tämä vaatii voimakkaita investointeja rataverkkoon.

Traficomien valtakunnallisen liikenne-ennusteen (2022) mukaan erityisesti Savon ja Karjalan radan kuljetusvirrat kasvavat seuraavan kymmenen vuoden aikana. Investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden turvaamiseksi on käynnistettävä pikaisesti ja erityisesti rataverkon välityskykyä on parannettava nopeasti. Investointeja erityisesti Karjalan ja Savon ratoihin ja niiden välisiin poikittaisyhteyksiin on joudutettava niin, että radan välityskykyä parannetaan. TEN-T kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkokäytävälle on parannettava, jolloin myös itäinen Suomi liittyy paremmin kansainvälisiin eurooppalaisiin liikenneverkkoihin.

Muuttunut geopoliittinen toimintaympäristö on dramaattisin muutos Suomen logistiikassa vuosikymmeniin. Investointiohjelma ei vastaa Traficomien tilannekuvaa, eikä investointiohjelmassa muuttunut tilannekuva juurikaan näy käytännön toimenpiteinä. Suomella ja erityisesti teollisuuden kuljetuksilla ei ole varaa odottaa ratkaisuja logistiikan parantamiseksi tässä muuttuneessa tilanteessa. Suurin osa logististen virtojen muutoksista on pysyviä tai ainakin hyvin pitkäaikaisia.

2) Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vastaus:

Investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. **Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle ja kehittämisresurssit on kohdennettu muualle. Investointiohjelman tulee ottaa painokkaammin huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko**

Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Tämä on tunnistettu myös helmikuussa julkaistussa työ- ja elinkeinoministeriön johdolla laaditussa Itä-Suomen visiotyössä.

Investointiohjelmassa on tunnistettu ja kuvattu muuttunut toimintaympäristö, mutta esitetyt toimenpiteet eivät kuitenkaan vastaa toimintaympäristön muutosta ja sen vaikutuksia liikennejärjestelmään. Investointiohjelmaan on myös siirtynyt kohteita edellisestä ohjelmasta, ilman että niiden osalta olisi huomioitu toimintaympäristön muutoksen vaikutus tavoitteisiin. Rataverkolla ensisijainen tavoite on oltava nopeutusten sijaan esimerkiksi radan välityskyvyn parantaminen, mikä hyödyttää sekä tavara- että henkilöliikennettä. Tätä perustelee muuttunut toimintaympäristö ja mm. Saimaan kanavan liikennöinnin siirtyminen tie- ja rataverkolle.

3) Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?

Vastaus:

Investointiohjelmaa pitää muuttaa niin, että se huomioi paremmin alueiden erityisominaisuudet, elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjujen tarpeet sekä koko maan tasapuoliset kehittymisedellytykset. Itäisen Suomen liikennejärjestelmän ja -infran tämänhetkinen tilanne ei vastaa edes nykytarpeisiin.

Infran jälkeenjääneisyyden vuoksi korjausvelkaa (myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Monet parantamiskohteet kasvavat hintaluokaltaan kehittämishankkeiden kokoisiksi, vaikka ovat tosiasiallisesti parantamis- ja ylläpitohankkeita (koskee sekä teitä että ratoja Itä-Suomen osalta).

Investointiohjelmaluonnoksen hankkeilla turvataan nykyliikennöitävyyttä, mutta ei merkittävästi paranneta eikä varsinkaan kehitetä alueellista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää. Kehittämistä on osoitettu pistekohtaisesti, mutta ei juurikaan järjestelmätasolla. Muuttuneiden raaka-aineiden ja teollisuuden tuotekuljetusten logististen ketjujen vuoksi Itä-Suomelle on tärkeää, että tärkeiden investointitarpeiden lisäksi väyläverkon suunnitteluvalmiutta on tarpeen merkittävästi parantaa.

Ohjelmaan tulee sisällyttää Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämät liikenteen kärkihankkeet, esim. Savon ja Karjalan ratojen välityskyvyn ja palvelutason kehittäminen muun muassa liikennepaikkoja lisäämällä ja tavarasteyksiä vähentämällä. Yksiraiteisilla Savon ja Karjalan radoilla kaikki parannukset hyödyttävät sekä tavara- että henkilöliikennettä. Ensimmäinen askel on sisällyttää tarpeelliset hankkeet väyläverkon suunnitteluohjelmaan. Lausunnoilla oleva investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle ja kehittämisresurssit on kohdennettu muualle. Esimerkiksi Pohjanmaan ratainfran kehittämiseen on 2000-luvulla osoitettu useita satoja miljoonia, kun taas yhteensä Savon ja Karjalan ratojen parantamiseen muutamia kymmeniä miljoonia euroja. Länsi-Suomen saavutettavuus ja sitä myötä investointihalukkuus ovat merkittävästi lisääntyneet Itä-Suomeen verrattuna eli jatkossakin kehittymisedellytykset Länsi-Suomessa ovat huomattavasti paremmat, ellei valtion liikennepolitiikkaan saada muutosta.

Toimintaympäristön merkittävästi muututtua itäisen Suomen elinvoiman edellytysten varmistaminen mm. väyläverkon investointi- ja kehittämishankkeiden avulla on koko maan turvallisuuden ja kilpailukyvyn perusta. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat yhteiskunnalliset kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisten hankearviointien ja vanhentuneen kustannus-hyötylaskelman perusteella näyttää.

Traficommin laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen 6/2022 mukaan esimerkiksi rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla 2021-2030. Tämä ei näy investointiohjelmaluonnoksessa juurikaan. Investointiohjelmaa tulee muuttaa siten, että se ottaa huomioon Traficommin laatiman liikenteen

tilannekuvan ja kohdentaa mm. itäisen Suomen maakuntaliittojen esittämät investoinnit Savon ja Karjalan radoille. Investointiohjelmassa tulee huomioida myös ”Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen” -työryhmän loppuraportti, jonka mukaan on strategisesti olennaista, että itäisen Suomen raidehankkeet toteutetaan mahdollisimman pikaisella aikataululla. Raportin mukaan erityisesti Karjalan radan ja Savon radan investointiohjelman mukaisia hankkeita on vauhditettava kaikin käytettävissä olevin keinoin, jotta toteuttamisvaiheeseen päästään mahdollisimman nopeasti.

Riittämättömän perusväylänpidon rahoitustason vuoksi korjausvelka jatkuvasti kasvaa, minkä seurauksena väyläverkon investointi- ja kehittämistarpeet kasvavat. Perusväylänpidon rahoitustason tulee olla sellainen, että väyläverkon tarvittavat parantamistoimenpiteet pystytään toteuttamaan oikea-aikaisesti niin, että ne eivät mittasuhteiltaan laajene kehittämishankkeiksi.

Ohjelma on laadittu väylämuotokohtaisesti ja siinä on pitäydytty Liikenne 12 -suunnitelman väyläkohtaisessa talousraamissa. Saadaanko näin aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma? Vaihtoehtona voisi olla liikennesektorin kokonaistalouskehykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

4) Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Vastaus:

Toimintaympäristön muutokset, erityisesti isojen vienti- ja tuontimäärien muutokset tavaraliikenteessä, vaativat runsaasti lisätiedon keräämistä ja sen avulla tehtävää priorisointia ja painotuksia investointiohjelman valmistelussa. Tähän tulee panostaa jatkossa enemmän.

Teollisuuden lisääntyneiden rata- ja maantiekuljetusten määrien (junamäärät, rekkamäärät, tonnit) lisäksi pitää analysoida teollisten kuljetusten keskinäisriippuvuutta (yritysten maan sisäinen logistiikka) sekä kuljetusten taloudellista ja strategista arvoa (esimerkiksi arvokkaiden vientituotteiden tai strategisesti tärkeiden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusväylien saaminen näkyviin). Tämä tieto tekee näkyvämmäksi myös investointiohjelman aluetalousvaikutukset. Samoin huoltovarmuuskäsitteen ja sotilaallisen maanpuolustuksen tarpeiden arviointia väyläverkon kehittämisessä on perusteltua vahvistaa edelleen.

5) Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Vastaus:

Investointiohjelmassa tulee keskittyä käsittelemään ainoastaan väyläverkkojen kehittämishankkeita. Nyt ohjelmassa on mukana pienehköjä parantamishankkeita, jotka toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella. Ne tulee tarkastella perusväylänpidon normaaleissa suunnitteluprosesseissa. Investointiohjelmassa tulee esittää vain selkeästi kehittämishankkeen kokoiset hankkeet, eikä esittää näennäisiä ”kehittämissummia”, kuten kahdeksalle vuodelle esim. Savon rataa 12 M€ ja Saimaan vesiliikenteen kehittämiseen 2 M€. Pienillä, lähinnä hankkeiden suunnittelun edellyttämällä summalla on investointiohjelman karttoihin saatu nyt Itä-Suomeen pitkiä rataosuuksia ja vesiväyliä, joiden kehittämiseen ei tosiasiallisesti osoiteta juurikaan resursseja. Toisaalta investointiohjelman ulkopuolelta käynnistyy kehittämishankkeiden kokoisia parantamishankkeita, kuten esimerkiksi lehtitietojen mukaan Jyväskylän ja Pieksämäen välisen rataosuuden parantaminen perusväylänpidon rahoituksella.

Investointiohjelman painotuksena tulee olla rataverkon kehittäminen erityisesti nykyisillä yksiraiteisilla radoilla, koska tällöin kehittämisestä hyötyvät sekä tavara- että henkilöliikenne. Poikittaisten ratojen merkitys on korostunut muuttuneiden kuljetusvirtojen myötä. Poikittaisradoissa on yksittäiskohteiden lisäksi erittäin merkittäviä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia kehittämistarpeita (mm. kohtaamispaikat, oikaisut ja sähköistäminen).

Myös poikittaisissa tieyhteyksissä on runsaasti kehittämistarpeita. Esimerkiksi valtatie 9 ei ole edelleenkään pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteiden mukainen ja valtatiellä on paljon myös riskikohteita (mm. siltoja sekä sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita).

Suunnitteluohjelman vuosittaiseen laadintaan tulee jatkossa sisältyä enemmän alueellista vuorovaikutusta ja hyödyntää mm. maakuntaliittojen ajantasaista tietoa ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja ylimaakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista.

6) Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Vastaus:

Selvyyden vuoksi parantamishankkeet pitäisi jättää investointiohjelman ulkopuolelle.

Joensuun kaupungille erityisen tärkeitä väyläverkon investointihankkeita ovat seuraavat:
(kustannusarviot perustuvat vuoden 2021 arvioon)

- Luumäki-Joutseno-kaksoisraide (ka 211 M€). *Ohjelmassa osoitetaan välityskyvyn parantamiseen ja nopeudennostoon 247 M€.*
- Imatra-Joensuu-rata ja maantiesillat (ka 330 M€). *Ohjelmassa osoitetaan välityskyvyn parantamiseen 60 M€.* *Lisäksi Syrjäsalmen siltaan osoitetaan 7 M€.*
- Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi (ka 28 M€). *Ohjelmassa osoitetaan Karvion kanavan kohtaan 13 M€.*
- Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla (ka 44 M€). *Ohjelmaan aiemmin sisältynyt kohde on tiputettu nyt kokonaan listoilta pois.*
- Saimaan vesistöalueen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen ja satamalogistiikan kehittäminen rahti- ja risteilyliikenteen tuleviin tarpeisiin

Investointiohjelmaluonnoksen mukaan parantamistoimenpiteet lyhentävät keskimääräistä hitaampien junayhteyksien joukkoon kuuluvien Kuopion ja Joensuun suuntien matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle 5-10 minuuttia. Karjalan radan osalta investointiohjelmassa esitetyt hankkeet ovat hyviä ja turvaavat elinkeinoelämän kuljetusten kannalta pahimpien pullonkaulojen poistumisen. Luumäki-Joutseno -ratahanke nopeuttaa henkilöjunien kulkua Luumäki-Joutseno -yhteysvälillä noin 6 minuuttia ja lyhentää siten myös vastaavasti matka-aikoja Joensuuhunkin saakka.

Kokonaisuutena ottaen itäisen Suomen muut pitkäaikaiset tarpeet on sivuutettu sekä tie- että ratahankkeiden osalta. Karjalan rataa välillä Imatra-Joensuu esitetään panostettavan yhteensä edelleen vaatimattomat 60 M€ (Imatra-Joensuu). Investointiohjelmaa on korjattava niin, että Joensuu-Imatra -osuudelle ohjataan vähintään 205 M€. Joensuu-Kontiomäki -yhteydelle ei osoiteta lainkaan investointirahoitusta ja myöskään Savon ja Karjalan ratojen välisten poikittaisratojen parantaminen ei näy investointiohjelmaluonnoksessa. Näitä on edistettävä kunnianhimoisesti ja pitkäjänteisesti osana väylänpidon suunnitteluprosesseja ja tuotava pikimmiten esityksinä osaksi investointiohjelmaa.

Nyt esitetyillä investoinneilla, Luumäki-Joutseno -yhteysväliä lukuun ottamatta, ei käytännössä edes kurota kiinni itäisen Suomen ratojen korjausvelkaa, eivätkä esitetyt matka-aikojen lyhenemät paranna käytännössä itäisen Suomen saavutettavuutta lainkaan. Investointiohjelmassa esitetty panostus Itäisen Suomen saavutettavuuden kannalta merkittäviin ratayhteyksiin on täysin riittämätön, eikä investointiohjelma täten toteuta parlamentaarisen Liikenne 12 -suunnitelman kirjausta: ”Valtio pitää kunnossa, peruskorjaa ja kehittää nykyistä rataverkkoa. Esimerkiksi tärkeiden Savon ja Karjalan ratojen (Kouvola–Kuopio, Kouvola–Imatra–Joensuu) kehittämistä jatketaan osana itäratakokonaisuutta.”. Nyt esitetyllä tavalla kyseessä ei ole aito strateginen kehittämispanostus.

On hyvä, että valtatie 23 kokonaisehittäminen jatkuu investointiohjelmassa esitetyllä Karvion kanavan kohdan parantamisella sekä perusväylänpidon parantamisrahoituksella välin Rantala-Lajunlahti (Heinävesi) parantamisella. Investointiohjelmaan on kuitenkin varattava riittävä rahoitus, jotta koko Vt23 yhteysvälin parantaminen saadaan tiesuunnitelmien mukaiseen kuntoon.

Joensuun kaupungin mielestä on käsittämätöntä, että pitkällä suunnittelussa oleva ja aiemmin jo investointiohjelmassa ollut valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla yhteensä 44 M€ on nyt poistettu investointiohjelmaluonnoksesta. Kohde on välttämätöntä palauttaa investointiohjelmaan takaisin, sillä kyseessä on merkittävin Joensuun kaupunkiseudun valtatieason liikenneturvallisuutta ja -sujuvuutta parantava hanke. Jatkossa väyläverkon suunnitteluohjelmaan tulee ottaa mukaan myös muita valtateille 6 ja 9 kehittämiskohteita. Nämä tulee sisällyttää toteutuskohteiksi valtion väyläverkon investointiohjelmaa päivitettäessä. Pienenä Joensuun seudun maantieverkon perusparantamishankkeena ohjelmaan on sisällytetty Naljakan eritasoliittymän parantaminen, jolle rahoitusta osoitetaan 0,6 M€.

Investointiohjelmaan on jatkossakin hyvä ottaa mukaan myös seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittämistä valtion väyläverkolla. Joensuun seudun pyöräteistä ohjelmassa on tunnistettu lähivuosien parannuskohteena Vt9 Ylämylly-Siilainen -yhteysväli. Toteutus ajoittuisi suunnittelun jälkeen ohjelmakauden loppuun. Yksittäisenä kiireellisenä pyörätien rakentamiskohteena on tarpeen nostaa esiin mt 484 Pyhäseläntien jk+pp -tien toteuttaminen, jonka tiesuunnitelma on hyväksytty 23.11.2022. Tämä jk+pp -tien rakentaminen oli tarkoitus toteuttaa samanaikaisesti Hammaslahden raakapuun kuormausalueen kehittämisen kanssa, mutta jostain syystä väylä on edelleen toteuttamatta.

Investointiohjelmassa on onnistuneesti huomioitu Saimaan raakapuukuljetuksiin käytettävien väylien parantamistarpeet, joille rahoitusta osoitetaan 2,0 M€. Syväväylän kehittäminen oli aiemmin kytketty Saimaan kanavan sulkujen pidentämishankkeeseen. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa liikennöinti Saimaan kanavalla ei palanne ainakaan lähivuosina ennalleen. Tilanteen mahdollisesti muuttuessa pitää syväväylän kehittämistä tarkastella uudelleen omana kokonaisuutenaan.

Ohjelmassa osoitetaan korvamerkittynä MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin merkittävä rahoituspotti. Joensuun kaupunki MAL-sopimusjärjestelmään kuulumattomana jää tämän rahoituksen ulkopuolelle.