

Liite

Joensuun kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025-2032

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

Vastaus:

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Joensuun kaupunki katsoo, että väyläverkon investointiohjelmassa on onnistuttu vastaamaan aiempia kierroksia hieman paremmin näihin tavoitteisiin. Myös muuttunut toimintaympäristö on jossain määrin huomioitu ohjelmassa, ei kuitenkaan likimainkaan riittävästi. Investointiohjelman linjaukset ovat itäsuomalaisittain riittämättömiä erityisesti Pohjois-Karjalan maakunnan ja Joensuun kaupungin kannalta. Investointiohjelma ei kykene kokonaisuutena kirmämään kiinni Pohjois-Karjalan voimakkaasti heikentyntä saavutettavuutta suhteessa muuhun Suomeen. Erot sen sijaan kasvavat edelleen.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja sitä seuranneet pakotteet ovat muuttaneet toimintaympäristöä merkittävästi. Saimaan kanavan tavaravirrat ovat siirtyneet erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rautateille ja Saimaan sisävesistöön. Kaakkois-Suomessa sijaitsevan metsäteollisuuden keskittymän puuraaka-aineen kysynnän muutokset ovat siirtäneet kuljetusvirtoja Savon ja Karjalan radoille sekä HaminaKotka sataman ja Etelä-Karjalan väliselle radalle. TEN-T kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkokäytävälle on parannettava, jolloin myös itäinen Suomi liittyy paremmin kansainvälisiin eurooppalaisiin liikenneverkkoihin.

Muuttunut toimintaympäristö edellyttää koko tavaralogistiikan ja kuljetusketjujen tarkastelua uudelleen. Raideyhteyksien lisäksi sisävesireittien ja tieverkon (ml. alempi asteinen tieverkko, yksityistiet, kriittiset sillat ja satamiin johtavat liikenneyhteydet) pitää olla toimivia ja hyvässä kunnossa. Itä- ja Kaakkois-Suomen liikenneverkon toimivuus kokonaisuudessaan on kriittistä myös sotilaallisen liikkuvuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Syrjäsalmen rautatiesillan tilanne on vaikea ja hidastaa vielä pitkään junaliikennettä muutenkin hitaan nopeuden rataosuudella. Samanaikaisesti Joensuun lentoliikenne on määräaikaisten ostoliikennejärjestelyjen varassa.

2) Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vastaus:

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle ja ohjelmaan sisältyvien hankkeiden valinnalle. Hankkeiden arvioinnissa ja priorisoinnissa on kuitenkin hyvä huomioida myös alueelliset erityiskysymykset ja ominaisuudet sekä liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena.

Investointiohjelman kohdassa ”Vaikutukset saavutettavuuteen” todetaan, että ohjelma tasoittaa hieman henkilöjunaliikenteen tarjoamaa nopeustasoa Itä- ja Länsi-Suomen välillä. Ohjelman mukaan henkilöjunayhteyksiä Itä-Suomesta Savon ja Karjalan ratojen varsilta Helsingin lentoasemalle on mahdollista nopeuttaa hieman. Ohjelmalla pystytään myös vähentämään henkilöliikenteen häiriöherkkyyttä, parantamaan täsmällisyyttä, lisäämään kapasiteettia ja luomaan mahdollisuuksia vuorotarjonnan lisäämiseen välityskyvyiltään ongelmallisilla Karjalan ja Savon radoilla.

Erittäin hyvää investointiohjelmassa on se, että itäisen Suomen raideyhteyksien välityskyvyn ja nopeustason puutteita on nyt huomioitu ja tunnistettu. Investointiohjelmaan sisältyy useita Itä- ja Kaakkois-Suomelle tärkeitä hankkeita. Merkittävin investointi itäiseen Suomeen on esitetty Karjalan radalle välille Luumäki–Joutseno (262 M€). Tämä on perusteltu investointi, koska kyseinen väli on jo entuudestaan vilkkaasti liikennöity yksiraiteinen rataosa ja toimintaympäristön muutosten vuoksi liikennemäärät rataosalla ovat kasvaneet 1 322 tuhatta nettotonnia (30 %) vuodesta 2021 vuoteen 2022. Traficom on ennustanut kuljetusmäärien kasvavan vuoteen 2030 mennessä kyseisellä rataosalla vielä 1 910 tuhatta nettotonnia (eli 33,3 %) vuoden 2022 tasosta. Rataosan liikennemäärän kasvu on ollut suurempaa ja ennustetaan olevan myös jatkossa suurempaa kuin missään muualla Suomen rataverkolla. Tavaraliikenteen lisäksi hanke luo edellytyksiä kehittää kaukojunaliikennettä Helsingin ja Joensuun välillä sekä lähijunaliikennettä Lappeenrannan-Imatran seudulla. Tämä parantaa Karjalan radan varrella olevien maakuntien saavutettavuutta.

Joensuun kaupunki toteaa, että investointiohjelmassa esitetyillä itäiseen Suomeen kohdistuvilla toimenpiteillä vaikutukset tulevat kuitenkin olemaan vielä pieniä erityisesti henkilöjunaliikenteen nopeudennoston näkökulmasta. Toimenpiteet todennäköisesti parantavat henkilöliikenteen matka-aikojen ennakoitavuutta, mitä sinänsä voidaan pitää hyvänä alkuna nopeuttaa junayhteyksiä itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä. Tavaraliikenteessä esitetyt toimenpiteet parantavat välityskykyä erityisesti Karjalan radalla. Lisäksi Joensuu–Kontiomäki-radalle esitetyt toimenpiteet varmistavat ja osaltaan myös parantavat kyseisen rataosan liikennöitävyyttä lähitulevaisuudessa. Pidemmällä ajanjaksolla rataosan sähköistystä tulisi jatkaa, kiireellisimpänä kohteena Joensuun ja Uimaharjun välinen rataosa.

Välttämätön ehto rataverkon tarjoamille aluekehitysedellytyksille on rataverkon säilyminen liikennöitävässä kunnossa, eikä kunnan heikkeneminen saa aiheuttaa lisääntyviä liikennöintirajoituksia. Raidekuljetusten kustannustasoon vaikuttavat tekijät ja välityskyvyn riittävyys ovat koko maan aluekehityksen näkökulmasta tärkeitä erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille.

Investointiohjelmassa huomioitu seudullisten pyöräteiden kehittäminen tukee pyöräilyä ja kävelyä, mikä parantaa kaupunkiseutujen sisäistä saavutettavuutta pyörällä ja mahdollistaa pyörämatkailun kehittämisen.

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

Vastaus:

Toimintaympäristön merkittävästi muututtua itäisen Suomen elinvoiman edellytysten varmistaminen mm. väyläverkon investointi- ja kehittämishankkeiden avulla on koko maan kilpailukyvyyn ja turvallisuuden perusta. Elinvoimainen, saavutettava ja asuttu itäraja on turvallisin raja. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisiin hankearviointeihin, vanhentuneen kustannus-hyötylaskelman perusteella näyttää. Investointikohteiden arvioinnissa tulee huomioida aidosti mm. elinkeinoelämän tulevat investoinnit, huoltovarmuus ja merkittävät kuljetukset väyläverkolla.

Traficomin laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla vähintään vuoteen 2030 asti. Tämä ei näy riittävällä tavalla investointiohjelmaluonnoksessa. Imatra–Joensuu-rataosalle esitetty 64 M€ investointi on oikean suuntainen, mutta siltäkään ei saavuteta rataosalle riittävää palvelutasoa. 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.

Riittämättömän perusväylänpidon rahoitustason vuoksi korjausvelka kasvaa jatkuvasti, minkä seurauksena väyläverkon investointi- ja kehittämistarpeet kasvavat. Kertaluonteisilla rahoituspaketeilla korjausvelkaa ei saatane juurikaan vähennettyä, korkeintaan tilapäisesti hieman taitettua. Esimerkiksi raakapuun ja energiapuun kuljetus sekä tuulivoimaloiden komponenttien ja muiden raskaiden materiaalien kuljetukset aiheuttavat erityisesti alemmalle tieverkolle erityistä rasitusta. Tieverkon korjausvelan määrä vuonna 2023 on esimerkiksi päällystettyjen teiden korjausluokkaan PK3 kuuluvalla tieverkolla 1 350 M€ (55 % tieverkon korjausvelan määrästä) ja sorateillä 199 M€ (Väylävirasto, julkaisu 71/2023). Perusväylänpidon rahoitustason tulee olla sellainen, että väyläverkon tarvittavat parantamistoimenpiteet, esimerkiksi tieverkon korjaukset ja tasoristeysten poistaminen liikenneturvallisuuden ja matka-aikojen lyhentämisen vuoksi, pystytään toteuttamaan oikea-aikaisesti niin, että toimenpidetarpeet eivät mittasuhteiltaan laajene kehittämishankkeiksi.

Investointiohjelman sisältöä ja kiireellisyysjärjestystä tulee tarvittaessa arvioida aina nopeasti uudelleen, mikäli EU:n tai muuta valtion budjetin ulkopuolista rahoitusta pystytään hyödyntämään nykyistä paremmin.

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

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

Vastaus:

On hyvä, että Väylävirasto ja Traficom ovat tiiviisti mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä. Investointiohjelman ja strategisen tilannekuvan valmistelussa on tärkeä tunnistaa alueelliset erityispiirteet ja vaikutukset, sekä edelleen vahvistaa valtion ja alueiden vuorovaikutusta. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Myös suunnitteluohjelman vuosittaiseen laadintaan tulee jatkossa sisältyä alueellista vuorovaikutusta ja siinä tulee hyödyntää mm. maakuntaliittojen ajantasaista tietoa ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja ylimaakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista. Pohjois-Karjalassa on aivan liian vähän suunnittelultaan valmiita kohteita. Kun jäädään jälkeen suunnitteluvalmiudessa, ei ole toteutusvalmiita hankkeita, joista päättää. Tämä negatiivinen kierre on katkaistava.

Investointiohjelmaan tulisi lisätä myös yhteenveto päivityskierroksen muutoksista perusteluineen.

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

Vastaus:

Joensuun kaupunki pitää tärkeänä, että investointiohjelmaluonnoksessa olevat Karjalan ratojen hankkeet toteutetaan hankkeiden sisältöjen ja kustannusarvioiden mukaisesti mahdollisimman nopeasti. Investointiohjelmaluonnoksessa olevien hankkeiden lisäksi on tärkeää kehittää poikittaisia raide- ja tieyhteyksiä. Poikittaisradoissa on yksittäiskohteiden perusparantamisen lisäksi erittäin merkittäviä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia kehittämistarpeita (mm. kohtaamispaikat, oikaisut, sähköistäminen). Myös poikittaisissa tieyhteyksissä on runsaasti kehittämistarpeita.

Joensuun kaupunki korostaa seuraavien kärkihankkeiden merkitystä:

Tiesuunnitelmat valmiit

- Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus–Viinijärvi

Tiesuunnitelmat valmistumassa

- Vt9 Vartiala-Riistavesi
- Vt9 Välikangas–Honkalampi (Ylämyllyn eritasoliittymä)

Kehittämissuunnitelma tai toimenpidesuunnitelma valmis/valmistumassa

- Vt6 Imatra–Joensuu välin kehittäminen -kehittämisselvityksessä esitettävien toimenpiteiden välitön aloittaminen
- Vt9 Kuopio–Joensuu kehittämisselvityksissä välille esitettyjen toimenpiteiden välitön toteuttaminen

Joensuun ratapihahankkeen toteuttaminen kokonaisuudessaan suunnitelmien mukaisesti

- Henkilöratapihan kävelytunnelin toteuttaminen pysäköintialoon, 0,9 M€ (toteutusvalmis kohde)

Itäisessä Suomessa on monia kriittisiä maantie- ja rautatiesiltoja, joiden heikko kunto uhkaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja kansallista huoltovarmuutta. Mikäli kunnostuksia ei kiirehditä, voidaan pahimmillaan ajautua siltojen käyttökieltoon. Tämä voi johtaa logistisesti erittäin kalliisiin toimenpiteisiin ja aiheuttaa merkittävää haittaa elinkeinoelämälle. Syrjäsalmen rautatiesillan kokemuksista on otettava opiksi. Joensuun kaupunki esittää, että osana investointiohjelmaa laaditaan kriittisten siltojen investointipaketti.

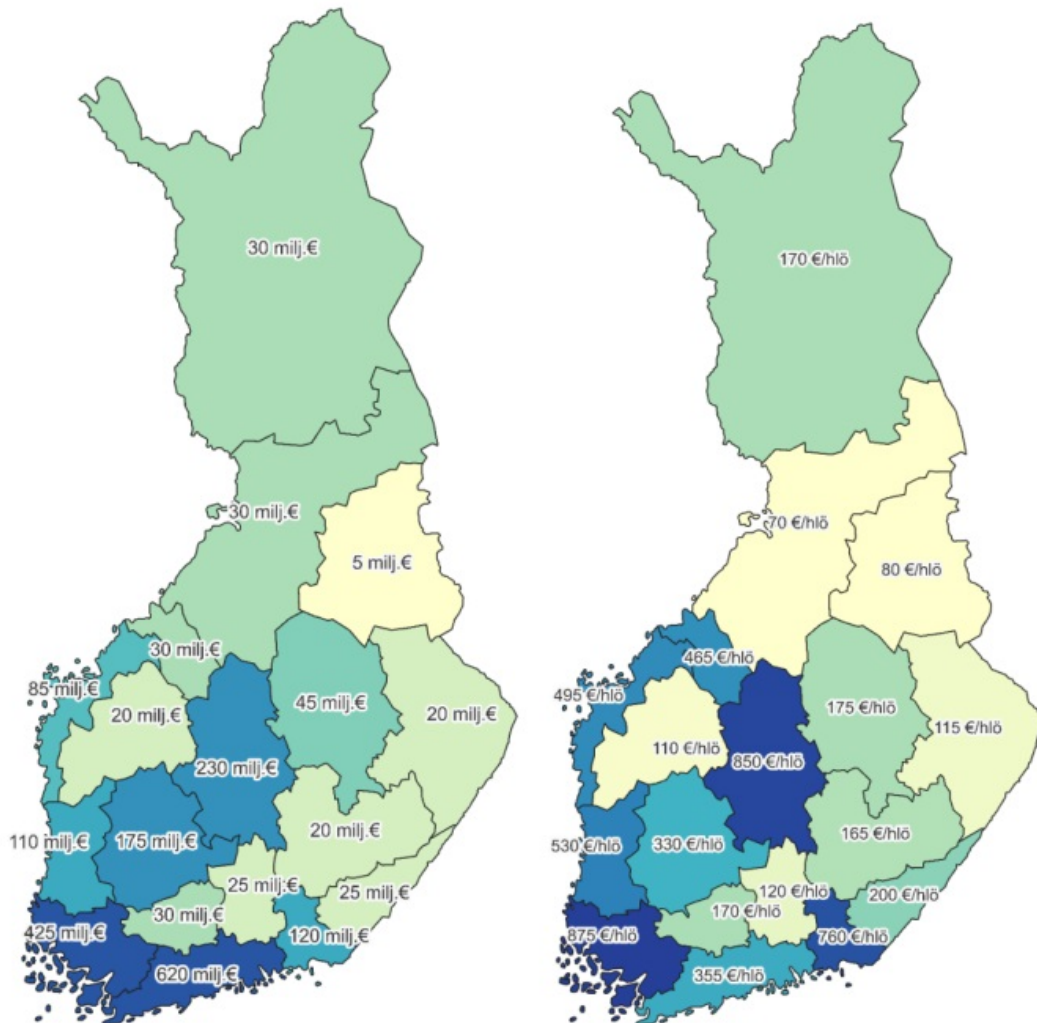
6) Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Vastaus:

Toimintaympäristön muutokset ovat heijastuneet raidekuljetusten lisäksi myös Saimaan sisävesiliikenteeseen, jossa liikennemäärät ovat olleet vahvassa kasvussa (26 % vuodesta 2021 vuoteen 2022). Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen on huomioitu investointiohjelmassa, mikä parantaa vesikuljetusten toimintaedellytyksiä. Samaan aikaan Saimaalla olevan aluskannan rajallinen määrä ja korkea ikä kuitenkin rajoittavat merkittävästi vesikuljetusten lisäämistä. Tähän haasteeseen pitää etsiä ratkaisuja, joilla turvataan Saimaan sisävesiliikenne myös tulevaisuudessa. Valtiolta toivotaan aktiivista otetta asiassa yhteistyössä satamien, laivaoperaattorien ja kuljettavan teollisuuden kanssa.

Muuttuneessa toimintaympäristössä korostuu lentoliikenteen merkitys osana liikennejärjestelmää ja maakuntien kilpailukyvyllä tärkeää pitkän matkan saavutettavuutta. Finavian verkostoperiaate on Joensuun kaupungin kannalta paras malli lentoasemaoperoinnille. Lentojen jatkuvuus tulee turvata aina tarvittaessa pitkäaikaisin valtion hankkimin ostoliikenneratkaisin.

Investointiohjelmassa on esitetty hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyötyjen kohdentuminen maakunnittain absoluuttisina hyötyinä sekä hyötyinä suhteutettuna asukaslukuun (Kuva 3). Kuva kertoo hankkeiden kohdentumisen Etelä- ja Länsi-Suomeen, mikä aiheuttaa jatkossa alueellisten kehityserojen eriytymisen yhä voimakkaammin. Asetelma on Pohjois-Karjalan kannalta lohduton ja näin ei voi jatkua, sillä liikennepolitiikan ratkaisut ovat oleellinen osa koko Suomen yhdenvertaista kehittämistä. Valtion tämän hetken tahtotila Itä-Suomen kehittämiseksi on ponneton ja riittämätön.



Kuva 3. Investointiohjelman hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyötyjen kohdentuminen maakunnittain. Vasemmalla absoluuttiset hyödyt (euroa/maakunta) ja oikealla hyödyt suhteutettuna asukaslukuun (euroa/henkilö/maakunta))

Joensuun kaupunki esittää, että Väyläviraston investointiohjelmassa selkeytetään Orpon hallitusohjelman liitteessä E. esitettyjen toimenpiteiden suhdetta ja käsittelyä investointiohjelmassa. Liite E ei sisällä sinänsä ainuttakaan väyläverkon kehittämishanketta Pohjois-Karjalaan, mikä tässäkin yhteydessä todettakoon. Myöskään Orpon hallituksen 2023 lisätalousarvio ja 2024 varsinainen talousarvioesitys eivät kumpikaan ole sisältäneet Väyläviraston aineistojen mukaan Pohjois-Karjalaan kohdentuvia liikennehankkeiden rahoituspäätöksiä. On myös huomioitava, että Joensuun kaupunki MAL-sopimusjärjestelmään kuulumattomana kaupunkina jää MAL-rahoituksenkin ulkopuolelle.

On ensiarvoisen tärkeää, että investointiohjelmaluonnokseen sisältyvien seuraavien hankkeiden suunnittelua kiirehditään ja hankkeet toteutetaan aikanaan välittömästi.

Radat:

Prioriteetti 2: Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto 262 milj.€ (Etelä-Karjala)

Prioriteetti 3: Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen 64 milj.€, Joensuu-Nurmes peruskorjaus ja toimivuuden parantaminen 59 milj.€, Vuokatti-Kontiomäki sähköistys 7 milj.€ (Kainuu)

Maantiet:

Prioriteetti 2: Vt 23 Karvion kanavan kohdalla (Heinävesi) 14 milj.€, Kt 73 Lieksanjoen silta (Lieksa) 10 milj.€

Prioriteetti 3: Vt 6 Syrjäsalmen silta (Kitee) 8 milj.€

Pyörätieverkon parantamishankkeet:

Prioriteetti 3: Vt 9 Ylämylly–Siilainen, ei kustannusarviota

Investointiohjelmassa vuosina 2025–2032 toteutukseen ehdolla olevat nimetyt perusväylänpidon parantamishankkeet. Pohjois-Savon ELY-keskuksen alue (Pohjois-karjalan osalta):

Vt 9 jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä mt 15666 - vt 23, Liperi 2,1 milj. € P36