

Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta 2026-2034

Väylävirasto
Lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyyntönnö 22.5.2026 Dnro VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026.

Joensuun kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta**1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?**

Ohjelmakokonaisuus toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuja tavoitteita ja linjauksia puutteellisesti. Liikenne 12 -suunnitelman ohjausvaikutus näkyy ohjelmakokonaisuudessa ensisijaisesti talousraamin kautta, koska nykyinen rahoitustaso ei mahdollista valtakunnallisen väyläverkon ylläpito- ja kehittämistarpeisiin vastaamista kokonaisvaltaisesti. Erityisesti perusväylänpidon rahoitus on riittämätöntä, eikä mahdollista Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) saavuttamista toivottavassa laajuudessa.

Investointiohjelmassa investointien priorisointi painottuu yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen, TEN-T-ydinverkon vaatimuksiin sekä MAL-kaupunkiseutujen kestävä liikkuksen edistämiseen. Nämä lähtökohdat ovat toki tärkeitä, mutta niiden painottuminen ohjaa kokonaisuutta siten, ettei ohjelma tue alueellisen saavutettavuuden vahvistamista eikä koko Suomen kilpailukyyn ja talouskasvun edellytyksiä maanlaajuisesti, eikä varsinkaan Itä-Suomessa. Itä-Suomen näkökulmasta on erittäin huolestuttavaa, että alueen ainoa TEN-T-ydinverkon kohde Luumäki-Joutseno-rataosuus on jätetty ulkopuolelle.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toimeenpanoa tulee tarkastella nykyistä vahvemmin alueellisen saavutettavuuden ja kilpailukyyn sekä huoltovarmuuden ja varautumisen näkökulmista. Tällä hetkellä ohjelmakokonaisuus painottaa korostetusti liikennemääriä ja teknistä hyöty/kustannus-suhdetta tavalla, joka ei kaikilta osin tunnista liikennejärjestelmän merkitystä elinkeinoelämän kuljetuksille ja alueiden elinvoimalle. Lausunnoilla oleva ohjelmakokonaisuus on perusvireeltään Suomen aluerakennetta keskittävä.

Varsinaisessa Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistetut alueelliset erityispiirteet eivät välity toimeenpantavaksi ohjelmakokonaisuuteen riittävällä tavalla. Itä-Suomen teollisuuden ja matkailun tarpeet sekä alueen vesistöisyydestä johtuvat erityispiirteet jäävät puutteellisesti huomioiduiksi.

Itä-Suomen maakuntaliitot ovat nostaneet esiin seuraavan EU-rahoituskauden valmistelun ja mahdolliset vaikutukset rahoituksen kohdistumiseen eri alueille. Uhkana on, että EU-rahoitus ja kansallinen rahoitus painottuvat Itä-Suomen ulkopuolelle. Sen vuoksi on tärkeää, että Väylävirastolla on valmius käynnistää ohjelmakokonaisuuden tarkistaminen viipymättä, kun EU-rahoituksen suuntautuminen täsmentyy. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyjen alueellisten painotusten on ohjattava aidosti myös rahoituksen kohdentamista, jotta koko Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky voidaan turvata. Kaikkia liikennepolitiikan rahoitusinstrumentteja on tarkasteltava kokonaisuutena riittävän vaikuttavuuden mahdollistamiseksi koko maanlaajuisesti, sisältäen myös sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Perusväylänpidon rahoitustaso ei ole riittävä edes korjausvelan kasvun hillitsemiseen. Suunnitelmakauden jälkeen korjausvelka on nykyistä suurempi erityisesti vähäliikenteisellä ja keskiviikalla verkolla. Ottaen huomioon rahoituksen niukkuus ja siihen liittyvä priorisointitarve, ovat perusväylänpidon suunnitelmassa esitetyt rahoituksen kohdentamisen periaatteet ja vaikutukset kuvattu pääosin ymmärrettävästi.

Itä-Suomessa ja Pohjois-Karjalassa vähäliikenteisten teiden ja siltojen korjausvelka kasvaa edelleen huolestuttavasti. Kestopinnoitettujen teiden halkeamat, painumat ja suoranaiset reiät ovat silmin nähden lisääntyneet. Vähäliikenteinen tieverkko on osa elinkeinoelämän kuljetusten, asukkaiden arjen liikkumisen ja kokonaisturvallisuuden perusrakennetta. Se on erityisen tärkeä maataloudelle, kaivannais-, metsä- ja biotalouden kuljetuksille sekä rajavalvonnan toimivuudelle ja matkailukohteiden saavutettavuudelle. Kuljetusketjut alkavat usein vähäliikenteisemmiltä teiltä, jolloin teiden kunto vaikuttaa suoraan elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä liikenneturvallisuuteen.

Joensuun kaupunki esittää, että liikennemäärien sekä matka- ja ajoneuvokustannussäästöjen painottamisen lisäksi rahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida nykyistä paremmin liikenneväylien merkitys kuljetus- ja arvoketjujen osana koko maassa. Lisäksi vähäliikenteisten väylien strateginen merkitys ja niiden vaikutukset alueiden elinvoimaan tulee tunnistaa nykyistä laajemmin. Nykyinen tarkastelutapa ei kaikilta osin riittävästi kuvaa näiden väylien todellista yhteiskunnallista merkitystä. Perusväylänpidon rahoitusta tarvitaan myös yksinkertaisesti lisää poliittisin päätöksin. Pohjois-Karjalan kaltaisen maakunnan kannalta kaikkein vaikuttavinta liikennepoliittikkaa on kohdentaa määrärahalisäykset perustienpitoon tasapuolisesti koko maassa.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Itä-Suomen maakuntaliitot ovat esittäneet, että suunnitteluohjelmaan tulee sisällyttää nykyistä enemmän Itä-Suomen tie- ja ratasuunnittelukohteita, jotta turvataan riittävä ja jatkuva suunnitelmavaranto investiohjelmia varten. Nykyisessä suunnitteluohjelmassa koko Itä-Suomen alueelle on osoitettu vain yksi maanteiden suunnittelukohde, Mikkelissä, mikä ei lainkaan vastaa alueen tarpeita. Joensuun kaupunki tukee maakuntaliittojen yhteistä viestiä. Pohjois-Karjalan maanteiden kehittämisen suunnitteluvalmius uhkaa jäädä yhä enemmän jälkeen Etelä- ja Länsi-Suomen kehityksestä.

Ratasuunnittelun osalta ohjelma antaa osin harhaanjohtavan kuvan siitä, että Karjalan radalla ja Savon radalla olisi käynnissä laaja-alaisesti suunnittelua. Käytännössä suunnittelu kohdistuu pitkälti yksittäisiin liikennepaikkoihin ja muihin pistemäisiin parannuskohteisiin. On hyvä, että Karjalan radan Imatra-Joensuu kuntakohtaiset ratasuunnitelmat ovat valmistumassa vuoden 2027 aikana. Karjalan radalla on kuitenkin käynnistettävä kunnianhimoisempi kehittämishankesuunnittelu, joka tähtää radan kokonaisvaltaiseen kehittämiseen tavoitteena välityskyvyn parantaminen, henkilöliikenteen nopeuttaminen (200 km/h) sekä tavaraliikenteen häiriöherkkyyden vähentäminen. Näillä toimenpiteillä parannetaan merkittävästi saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Lisäksi Karjalan ja Savon radan välisten poikittaisyhteyksien parantamis- ja sähköistämisuunnittelu tulee käynnistää välittömästi. Rataverkon jatkosähköistystä koskevassa selvitystyössä tuleekin kiinnittää erityistä huomiota Karjalan ja Savon radan välisiin poikittaisyhteyksiin sekä niiden verkolliseen merkitykseen. Poikittaisyhteyksien kehittäminen vahvistaa koko Suomen rataverkon toimintavarmuutta, parantaa vaihtoehtojen kuljetusreittien käytettävyyttä sekä normaalioloissa että häiriötilanteissa ja tukee huoltovarmuutta. Rataosuuksien sähköistäminen edistää myös raideliikenteen

käyttövoimamuutosta ja tukee teollisuuden kuljetusten kustannustehokkuutta ja kilpailukykyä myös kansainvälisillä markkinoilla. Tällä hetkellä Joensuu on sähköistetyin radan päätepiste ja vain yhdestä suunnasta. Tilanteeseen on saatava muutos ja sähköradan pussinperän asema on purettava.

Maantieverkon osalta suunnitteluohjelmassa tulee edistää TEN-T-verkon ja muiden pääväylien palvelutasopuutteiden poistamista Itä-Suomessa. Samalla on varmistettava, että Itä-Suomi kytkeytyy rannikkosatamien lisäksi kansainväliseen TEN-T-ydinverkkoon ja pohjoisen liikennejärjestelmään. Tämä on keskeinen huoltovarmuus- ja varautumiskysymys, mikäli Itämeren liikenteessä esiintyy häiriöitä. Kehittäminen tukee myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja arjen liikkumista. Joensuun kaupunki on kytkettävä kaikilla liikennemuodoilla huoltovarmuuskäytäviin länteen ja pohjoiseen.

Vesiliikenteen osalta Vuoksen vesistöalueen vedenpinnan aleneminen on jo alkanut vaikuttaa liikennöintiin. Esimerkiksi puunuihto keskeytyi vesistöalueen pohjoisosissa kesällä 2026. Joensuun kaupunki esittää, että suunnitteluohjelmaan sisällytetään esiselvitys, jossa arvioidaan alhaisen vedenpinnan vaikutuksia Vuoksen alueen vesiliikenteeseen sekä tunnistetaan tästä johtuvat väylästä kehittämissuunnitelmat. Vesiliikenteen osalta on arvioitava myös infrastruktuurin kaksoiskäyttömahdollisuuksia. On hyvä, että suunnitteluohjelmassa on tunnistettu Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantamisen yleissuunnittelu.

Joensuun kaupunki esittää seuraavia suunnittelukohteita:

- Joensuu–Kontiomäki-radon sähköistuksen suunnittelu ja hankearviointi
- Joensuu–Varkaus–Pieksämäki-radon sähköistuksen suunnittelu ja hankearviointi
- Vt 6 Joensuu–Kajaani, kehittämisselvitys
- Vt 9 Kuusjärven kohdan tiesuunnitelman laatiminen

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Joensuun kaupunki pitää erittäin myönteisenä, että Imatra-Joensuun välityskyvyn parantaminen on sisällytetty ohjelmaan, samoin kuin Joensuu-Nurmes toimivuuden parantaminen. Investointiohjelman seuraavassa päivityksessä on painotettava nykyistä vahvemmin Itä-Suomen pääratojen, Karjalan radan ja Savon radan, kokonaisvaltaista kehittämistä. Lisäksi ohjelmaan tulee sisällyttää Karjalan radan ja Savon radan välisten poikittaisratojen parantaminen ja sähköistäminen. Rataverkon kehittäminen lyhentää henkilöliikenteen matka-aikoja, vähentää tavaraliikenteen häiriöherkkyyttä sekä parantaa teollisuuden kuljetusten ennakoitavuutta. Samalla se vahvistaa liikenneturvallisuutta ja Itä-Suomen kilpailukykyä.

Investointiohjelman rataverkon kehittämishankkeet ovat tarpeellisia, mutta hankkeiden valintaa ohjaa vahvasti käytettävissä oleva talousraamin niukkuus. Tämän seurauksena kokonaisuus ei kaikilta osin vastaa rataverkon verkollisiin kehittämistarpeisiin. Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta keskeisiä rataosuuksia ja pullonkauloja jääkin ohjelman ulkopuolelle. Ratahankkeiden vaiheistaminen ja keskeisten pullonkaulojen ratkaisematta jättäminen heikentävät kansallisesti raideliikenteen toimivuutta sekä henkilö- että tavaraliikenteessä pitkälle 2030-luvulle, millä on merkittäviä vaikutuksia Itä-Suomen kilpailukykyyn. Asiassa on huomioitava myös geopolitiikan muuttuminen ja Saimaan kanavan tilanne.

Maantieverkon osalta seuraavassa investointiohjelmassa on painotettava Itä-Suomen TEN-T-verkon kehittämistä sekä keskeisten palvelutasopuutteiden poistamista alueella. Kehittäminen parantaa kuljetusten sujuvuutta ja ennakoitavuutta, vahvistaa liikenneturvallisuutta sekä tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Itä-Suomeen esitetyt maantiehankkeet painottuvat pääosin heikkokuntoisten maantiesiltojen uusimiseen. Nämä toimenpiteet ovat välttämättömiä pääteiden toimivuuden turvaamiseksi, mutta ne eivät laajemmin paranna väyläverkon toimivuutta, eivätkä vastaa alueen kehittämistarpeisiin. Joensuun kaupunki pitää kuitenkin erittäin hyvänä, että Syrjäsalmissa valtatie kuusi

maantiesilta sisältyy ohjelmaan. Myös ohjelmaan sisältyvä Kivisillansalmen silta valtatiellä yhdeksän Vartialan ja Riistaveden välillä on tärkeä kohde. Pyörätieparannus Ylämylly-Siilainen välillä on sekin Joensuulle tärkeä hanke. Rahoituksen osoittaminen Saimaan raakapuu kuljetuksen väylien kehittämiseen tukee metsäteollisuuden kilpailukykyä.

Jatkossa hankkeiden priorisoinnissa tulee nykyistä vahvemmin huomioida koko Suomen saavutettavuus, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet sekä alueiden elinvoiman edistäminen ja turvaaminen Liikenne 12 -tavoitteiden mukaisesti. Samalla on varmistettava, että Itä-Suomi kytkeytyy rannikkosatamien lisäksi kansainväliseen TEN-T-ydinverkkoon ja pohjoisen liikennejärjestelmään. Tämä on keskeinen huoltovarmuus- ja varautumiskysymys.

Lisäksi on tarpeen kehittää liikennejärjestelmätasoisia vaikutusarviointia siten, että se tunnistaa aiempaa paremmin aluekehityksen, aluetalousvaikutusten, saavutettavuuden ja kuljetusketjujen toimivuuden merkityksen näkökulmaltaan suppeahkon ja vahvasti liikennemääriä painottavan kustannus-hyötytarkastelun sijaan.

Joensuun kaupunki esittää seuraavia investointikohteita

- Vt 9 Välikangas–Honkalampi (Ylämyllyn kohta) toteutuminen on turvattava valtioneuvoston antaman valtuuden mukaisesti
- Vt 6 Onkamo–Honkavaara parantamistoimenpiteet (tiesuunnittelu käynnissä)
- Karjalan radan välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto laaja-alaisena kehittämishankkeena välillä Imatra–Joensuu
- Joensuu–Uimaharju -rataosuuden sähköistäminen
- Joensuu–Varkaus–Pieksämäki-radon sähköistäminen

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmakokonaisuuden esittäminen yhtenä kokonaisuutena on erinomainen asia. On myönteistä, että investointiohjelman lisäksi suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidonsuunnitelmasta pyydetään palautetta.

Suunnittelu- ja investointiohjelmissa todetaan, että valintoja on ohjannut liikenneverkon strateginen tilannekuva. Tätä ei kuitenkaan avata suunnitelmissa tarkemmin, jolloin jää epäselväksi, miten strateginen tilannekuva ja liikenne-ennusteet ovat vaikuttaneet tehtyihin priorisointeihin. Jatkossa olisi tärkeää kuvata nykyistä selkeämmin, miten strateginen tilannekuva ohjaa hankkeiden valintaa ja painotuksia, jotta ohjelmakokonaisuuden läpinäkyvyys ja ymmärrettävyys paranevat.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Tarpeisiin nähden puutteellinen rahoitus näkyy vahvasti. Joensuun ja Pohjois-Karjalan maakunnan näkökulmasta tulee ensisijaisesti lisätä perusväylänpidon rahoitusta ja kohdentaa toimenpiteitä koko maahan. Kustannus-hyöty -laskelmien tarkastelua on lavennettava huomioimaan paremmin alueelliset elinkeino- ja elinvoimanäkökulmat. Joensuun kaupungin kannalta radanpidon ja kehittämisen tulevaisuusnäkymä on huomattavasti maantieverkon näkymää positiivisempi. Maantieverkon puolella on varmistettava riittävä suunnittelutarve myös Pohjois-Karjalassa.

Väylävirasto on laatinut ohjelmat Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti, mutta ohjelmakokonaisuudessa eivät näy Itä-Suomen väyläverkon kehittämistarpeet riittävällä tasolla. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet mahdollistavat ja edellyttävät alueellisesti tasapainoisemman väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta on kohdennettava myös Itä-Suomeen.

Joensuun kaupunki esittää, että seuraavalla Liikenne suunnittelukierroksella Väylävirasto laatii ohjelmakokonaisuuden nykyistä tiiviimmässä yhteistyössä sidosryhmien kanssa siten, että aiemmin saatuun palautteeseen myös vastattaisiin. Joensuun kaupunki myös muistuttaa, että kasvava yliopistokaupunki Joensuu on otettava MAL-menettelyn piiriin.

Ratahankeyhtiöiden tehtävä ja tilanne on kuvattu ohjelmakokonaisuudessa pääosin hyvin. Itärata Oy:n tehtävänä on suunnitella nopean junaliikenteen mahdollistava raideyhteys Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan rakentamisvaiheeseen asti. Joensuun kaupunki kuitenkin korostaa, että nopean junaliikenteen lisäksi Itäradalla mahdollistetaan myös lähijuna- ja tavarajunaliikenne. Ohjelmakokonaisuudessa myös todetaan, että "Päätös siitä, onko kukin rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään ratasuunnitteluvaiheeseen siirtymisen yhteydessä.". Tältä osin Joensuun kaupunki painottaa, että hankeyhtiöiden suunnittelemat ja mahdollisesti myös toteuttamat Euroopan strategiseen liikenneverkkoon (TEN-T) kuuluvat radat tulee olla osa valtion rataverkkoa, ei yksityisraiteita. Hankeyhtiöt eivät kehitä erillistä infrastruktuuria omien standardiensa pohjalta, vaan valtion rataverkkoon integroituvia rataosia.

Joensuun kaupunki

Kaupunginhallitus

Lisätietoja:

Strategiajohtaja Sami Laakkonen

etunimi.sukunimi@joensuu.fi

puh. 050 443 1661