

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki- ratayhteyden kehityspolut

Tiivistelmä raportista 20.08.2025

Joensuun kaupunki

Varkauden kaupunki

Pieksämäen kaupunki

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pohjois-Savon liitto

Liperin kunta

Heinäveden kunta





Ostoliikenteen merkitys korostuu Pohjois-Karjalassa ja Varkaudessa

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ostaa henkilöjunaliikennettä niille yhteysväleille, jotka eivät ole markkinaehtoisesti kannattavia, mutta joilla henkilöjunaliikennettä tarvitaan liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi. Nykyinen ostoliikennesopimus solmittiin VR: n kanssa vuonna 2022, turvaten henkilöliikenteen mm. Joensuu-Varkaus-Pieksämäki –välillä, sekä useilla muilla kaukoliikennereiteillä vuoden 2030 loppuun saakka. Vuodesta 2031 alkaville sopimuksille Euroopan unioni määrää, että jäsenvaltioiden on kilpailutettava julkisin varoin hankittu henkilöjunaliikenne.

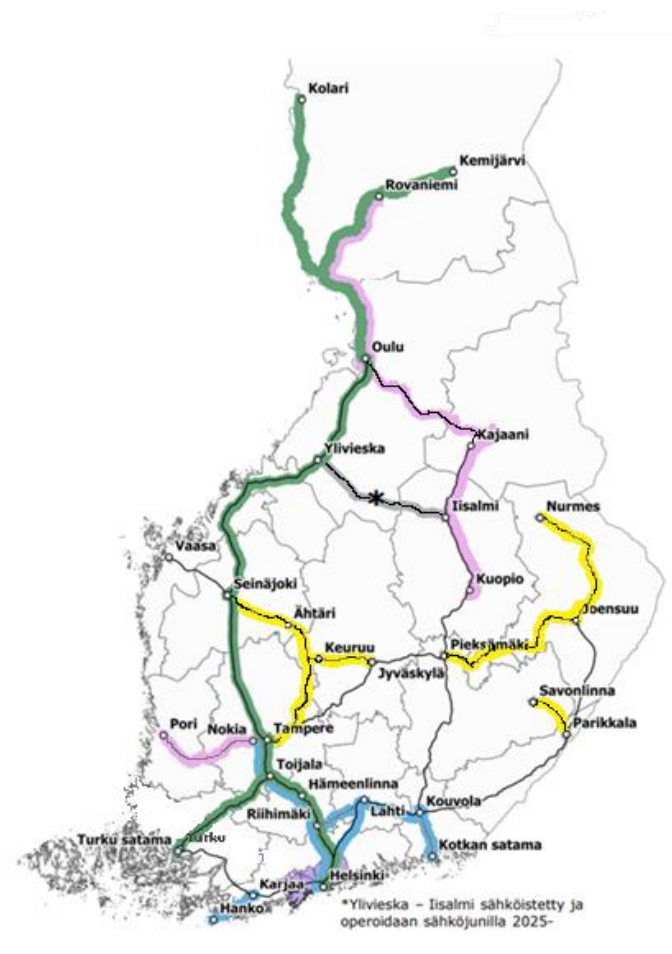
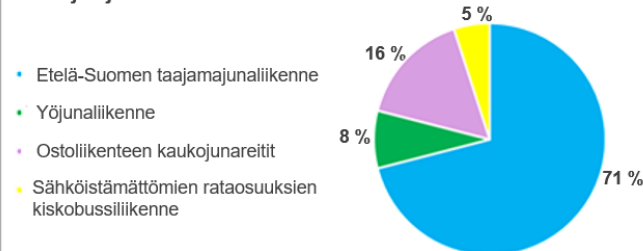
Kesäkuussa 2025 hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi, että ostoliikennettä hankitaan samalla laajuudella vuoden 2030 jälkeenkin. Epäselviä asioita ovat vielä kilpailutukseen, rahoitusmalliin, budjettiin, kalustoon, rataanfrank kehittämiseen, operaattoreihin ja sopimuksiin liittyvät asiat.

Suurin osa Suomen rataverkolla tehtävistä matkoista tehdään ostoliikenteen reiteillä, erityisesti Etelä-Suomen taajamajunareiteillä, vaikka euromääräisesti markkinaehtoinen liikenne onkin suurin markkina. Valtion ostoliikenteessä tehtiin vuonna 2023 10 miljoonaa matkaa (pois lukien HSL-alueen lähiliikenne), joista sähköistämättömillä reiteillä tehtiin noin 0,5 miljoonaa matkaa eli 5 % ostoliikenteen kaikista matkoista.

Itä-Suomelle, erityisesti Pohjois-Karjalalle ja Varkauden kaupungille ostoliikenteellä on suuri merkitys. **Vaikka junaliikenteen on luvattu jatkuvan, haasteena on junaliikenteessä tällä hetkellä käytettävän kiskobussikaluston vanheneminen, liian vähäinen vuorotarjonta sekä heikko palvelutaso.** Valtion tulee joka tapauksessa investoida junakalustoon, mutta pelkona on että päätökset tehdään liian lyhytnäköisesti ja palvelutaso jää samalle heikolle tasolle kuin tällä hetkellä. Kiskobussikalusto ei sovi pitkille reiteille, kuten Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-liikenteeseen. Matkustusmukavuus on heikko, tilat eivät sovellu työntekoon, ja junassa ei ole kaukoliikenteelle tyypillisiä palveluita, vaikka suurin osa matkustajista on kaukoliikenteen vaihtomatkustajia jotka matkustavat koko matkan Joensuu-Pieksämäki välillä.

Lähde: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025

Matkojen jakautuminen ostoliikenteessä 2023



Kuva: Ostoliikenteen reitit

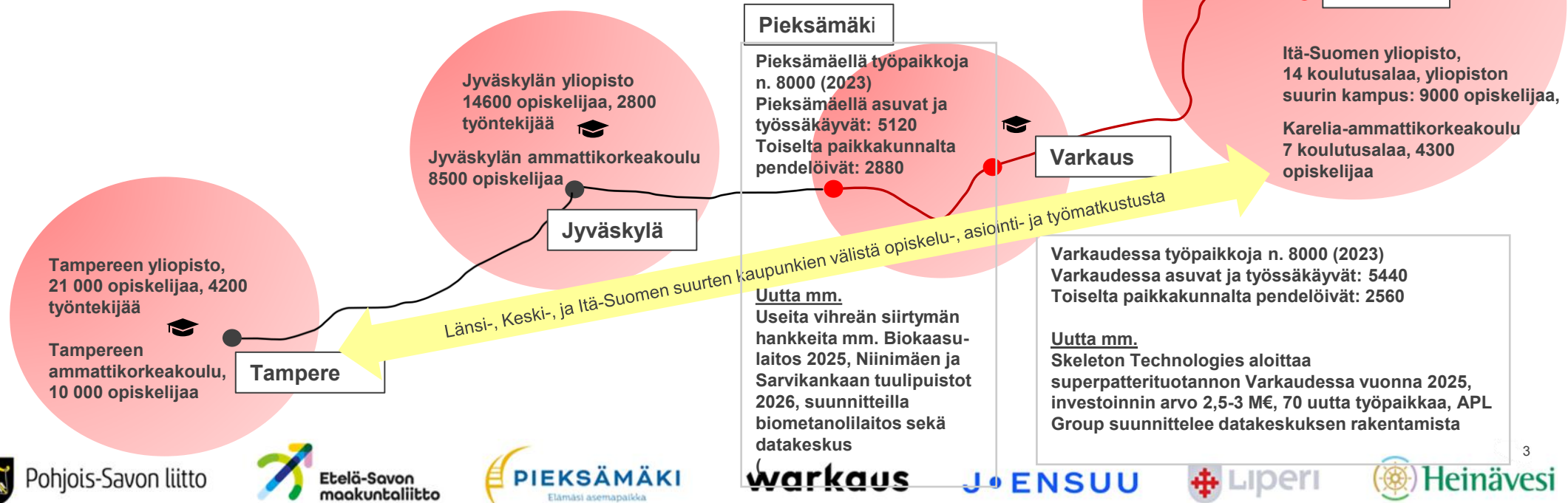


Poikittaisrata tuo Itä- ja Länsi-Suomen yliopisto-kaupunkeja ja elinkeinoelämää yhteen

Opiskelijoille junamatkustus on tärkein liikumismuoto ja he ovat suuri asiakasryhmä Tampereen, Jyväskylän ja Joensuun välisessä kaukoliikenteessä. Joensuussa sijaitseva Itä-Suomen yliopisto on alueen suurin ja vetovoimaisin koulutusyksikkö, ja yksi Suomen suosituimpia yliopistoja. Kaupungissa on yhteensä lähes 20 000 opiskelijaa. Joensuu ja Varkaus ovat lähivuosina saamassa useita suuria elinkeinoelämän ja teollisuuden investointeja jotka tuovat uusia työpaikkoja ja sitä kautta elinvoimaa alueille.

Joensuun kaupungin asukasluku kasvaa vuosittain, ja ylittää 80 000 asukasta vuoteen 2030 mennessä. Kaupungistuminen tuo lisää matkustajia raiteille, mutta koko Itä-Suomen kilpailukyvyyn, työvoiman saatavuuden, elinkeinoelämän ja saavutettavuuden vahvistaminen tarvitsee toimivia junayhteyksiä ja tarpeeksi tiheää palvelutarjontaa.

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-ratayhteys toimii linkkinä Länsi-, Keski- ja Itä-Suomen välillä. Junaliikenne palvelee työ- opiskelu ja asiointimatkustusta, sekä vapaa-ajan matkailijoita. Ilman sitä Varkaus jäisi kokonaan ilman junaliikennettä ja kaikki liikenne Itä-Suomeen ja Itä-Suomesta tapahtuisi pääsääntöisesti Etelä-Suomen ruuhkaisimpien ja pidempien reittien kautta.





Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-yhteyden matkamäärät kasvussa viidettä vuotta peräkkäin

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki henkilöjunaliikenteen palvelutaso puolitettiin 2015-2016, junista poistettiin konduktöörit. Lipuntarkastuksen lopettamisen jälkeen matkamäärissä notkahtivat.

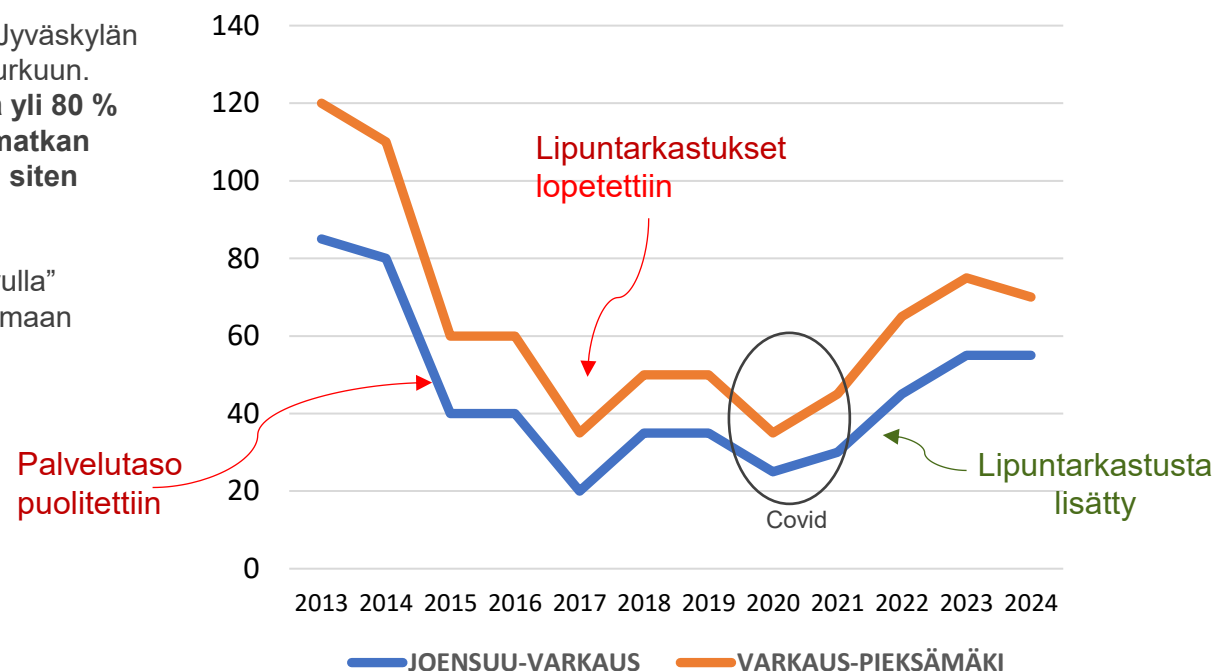
Palvelutason heikennyksestä huolimatta matkamäärät ovat kasvaneet jo 5 vuotta peräkkäin, ja osa vuoroista on niin täynnä, että moni joutuu seisomaan koko matkan.

Reitti palvelee pääasiassa kaukomatkustusta erityisesti poikittaissuunnassa Tampere-Jyväskylän sekä Joensuuhun ja Pohjois-Karjalan välillä, mutta myös pääkaupunkiseudulle sekä Turkuun. **Pieksämäki-Varkaus-Joensuu kiskobussimatkan kokonaiskesto on 2 h 10 min, ja yli 80 % matkustajista on kaukoliikenteen vaihtomatrustajia joista valtaosa kulkee koko matkan Pieksämäen ja Joensuun välillä. Rata palvelee kaukoliikenteen matkustajia, ja on siten nähtävä osana kaukoliikenteen palveluverkkoa.**

Traficom in raportissa "Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla" Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-välinen junaliikenne lokeroidaan kalustoperusteisesti samaan kategoriaan HSL-alueen ja eteläisen Suomen taajamajunaliikenteen kanssa, vaikka liikenteellisestä näkökulmasta se on kaukoliikennettä.

Reitti	Sisäisiä matkustajia	Vaihto-matkustajia	Suosituimmat kohteet (matkustajaa)
Joensuu-Pieksämäki	12 000	61 000	Tampere (24 000) Jyväskylä (12 000) Helsinki (5000) Tikkurila (2000) Turku (2000)
Lähde: Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2023, Henkilöjunaliikenteen järjestämisvaihtoehtojen arviointia, matkustajajakauma vuodelta 2019			

Joensuu-Pieksämäki -radan tilastoitujen matkamäärien kehitys 2013-2024



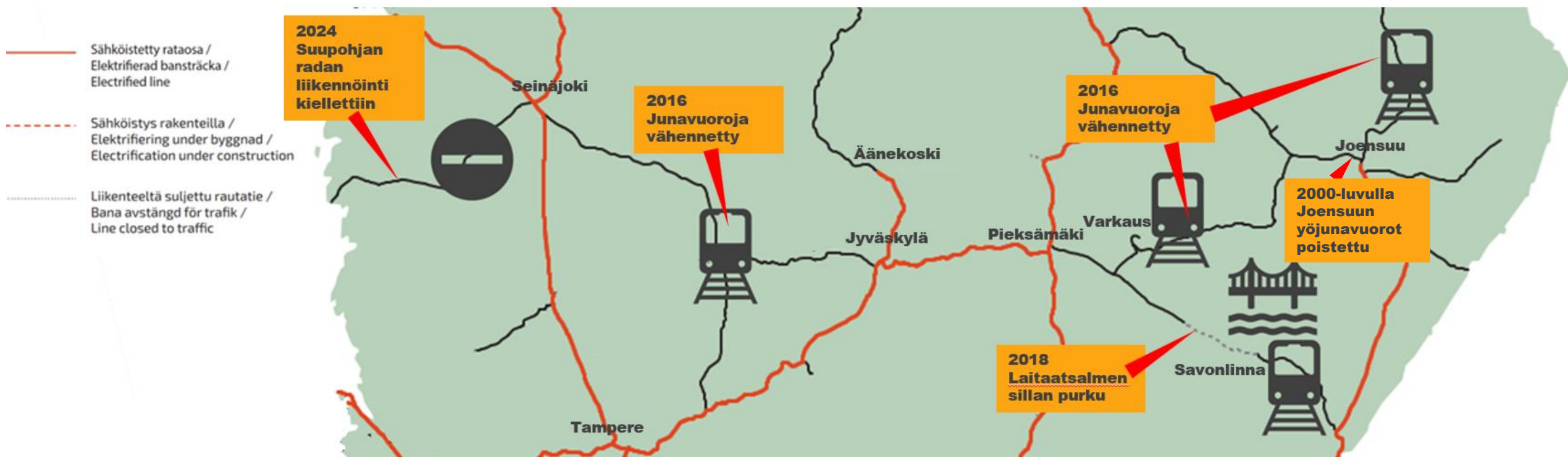
Kuva: Matkustajamäärien kehitys, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto



Poikittaisyhteyksien heikentäminen eriarvoistaa alueita pitkien etäisyyksien maassa

Valtio on käyttänyt 2000-luvulla miljardeja rataverkon kehitys- ja korvausinvestointeihin: on rakennettu uusia ratoja ja lisäraiteita, rataosia on sähköistetty, ratainfraa on parannettu nopeuksien ka kapasiteetin nostoa varten, tähdäten vähentämään liikenteen päästöjä, parantamaan ihmisten liikkumista, vahvistamaan kaupunkien ja alueiden saavutettavuutta ja palvelemaan tavaraliikennettä sekä elinkeinoelämää. Panostukset on kohdennettu voimakkaasti sähköistettyihin rataosuuksiin, joilla tavara- ja matkustajaliikenne vilkkainta. Pohjois-Karjalassa Joensuu on raitinfran osalta ”pussinperä”, josta sähköistetty Karjalan rata alkaa, mutta jonka ympärillä raitinfraan ei panosteta.

Suomen läpi ulottuu kuitenkin poikittaisalue, jolla ratayhteyksiä on vuosien varrella heikennetty: ratoja on suljettu ja yhteyksiä purettu, junavuoroja vähennetty. Jokaisen heikennyksen seurauksena on jäljelle jäänyt kasvava määrä alueita, joilta on viety yhteys valtakunnan rataverkkoon. Ihmisten arjessa seuraukset tuntuvat monin eri tavoin. Julkisen liikenteen heikentyessä riippuvuus yksityisautoilusta kasvaa, koska välimatkat ovat pitkät. Monille yksityisautoilu ei ole vaihtoehto, kuten nuorille, vähävaraisille sekä ikäihmisille. Riskinä on liikkumisköyhyyden lisääntyminen ja alueille se tarkoittaa sen seurauksena poismuuttoliikettä ja palvelujen näivettymistä.



Poikittaisrata palvelee Suomen teollisuutta

Poikittaisrata palvelee raakapuun, metsäteollisuustuotteiden ja kaivosteollisuuden kuljetuksia. Kuljetusvolyymit ovat suuria erityisesti Varkauden, Uimaharjun sekä Etelä-Suomen satamien suuntaan.

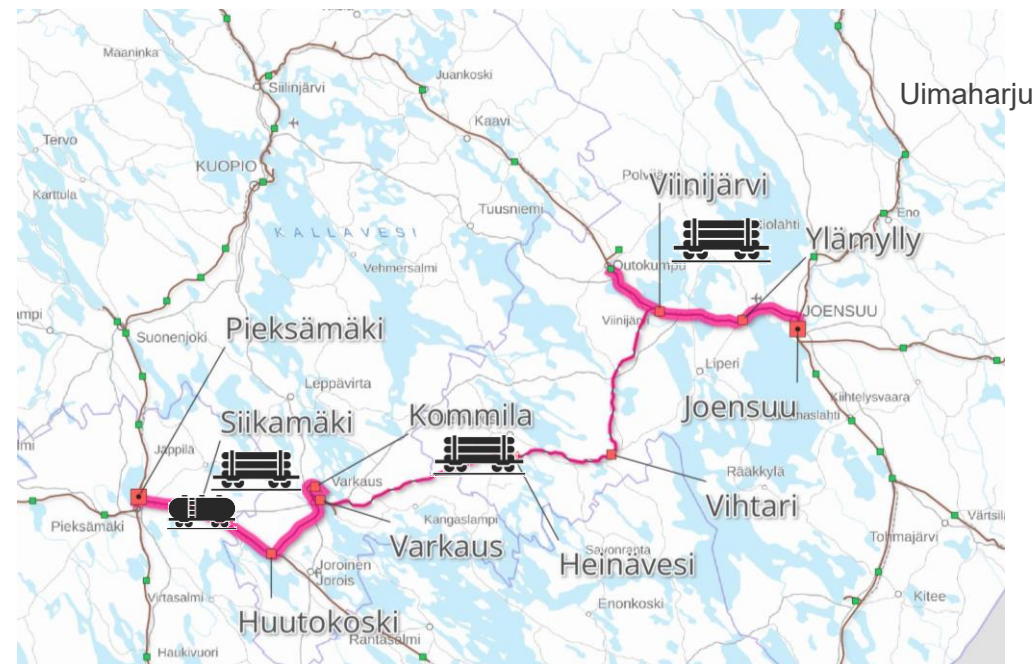
Joensuu-Viinijärvi-osuudella kulki vuonna 2024 yhteensä 601 000 tonnia rahtia, ja kuljetusmäärät ovat kasvamaan päin. Suurin osa kuljetuksista on raakapuuta, joka on matkalla Stora Enson Uimaharjun tehtaalle tai muualle Itä-Suomen metsäteollisuuteen. Lisäksi radalla kulkee myös kaivosteollisuuden kuljetuksia. Junamäärä on keskimäärin 3-4 junaa / päivä.

Viinijärvi-Varkaus-osuudella kulki vuonna 2024 yhteensä 131 000 tonnia rahtia, lähes yksinomaan raakapuuta. Vuoden 2025 ennustavat myös kasvua, mutta tässä vaiheessa vuotta se on vielä epävarmaa. Tavarajunia kulkee keskimäärin alle 1 päivässä.

Varkaus-Pieksämäki –osuudella kulku vuonna 2024 yhteensä 1140 000 tonnia rahtia, joka on pääosin Stora Enson Kommilan biotuotetehtaan raakapuu- ja tuotejunaliikennettä ja jonkin verran myös kemikaalikuljetuksia. Tavarajunamäärä on yhteensä 4-5 junaa päivässä.

Säännöllinen tavaraliikenne radalla on nousussa kasvavan raakapuuukysynnän vuoksi.

Valtakunnallisissa liikenne-ennusteissa kasvua ennustetaan vuosien 2025-2030 aikana erityisesti Joensuu-Varkaus-välille. Junamääräksi muutettuna se tarkoittaisi arviolta n. 2-3 tavarajunan lisäystä päivässä verrattuna vuoteen 2024, kun lasketaan yhteen kuorma- ja tyhjävaunujunat. Yhdessä tavoitellun matkustajaliikenteen vuorojen tihentämisen kanssa junaliikenne kokonaisuudessaan on vilkastumassa.



Rataosan kehittämistoimenpiteiden (kohtauspaikkojen lisäys, sähköistys) selvitykset ja suunnittelu, sekä toteutus on käynnistettävä lähivuosina, jotta pystytään vastaamaan kasvavaan kysyntään. Rataosan kapasiteetti ja varustelu on tuotava viimein tähän päivään!



Rataosalla kriittinen rooli teollisuuden huoltovarmuudessa

Huoltovarmuus rautatielogistiikassa

Rautatiekuljetuksilla on merkittävä rooli huoltovarmuudessa, erityisesti massatavarakuljetuksissa ja suurten volyymien kuljetusvirroissa. Koko maan talouden ja ulkomaankaupan kannalta on kriittistä, että keskeiset Itä-Suomen vientituotteet kuten metsäteollisuustuotteet saadaan kaikissa oloissa tehtailta juniin, satamiin ja edelleen maailmalle. Yhtälailla huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia ovat raakapuukuljetukset metsäteollisuuden tehtaille.

Rekkakuljetukset eivät voi korvata nykyisiä rautatiekuljetuksia, koska tarvittava rekkamäärä yhden tehtaan raaka-aineen ja tuotannon kuljettamiseen tarvittaisiin satoja rekkoja. Itä-Suomessa metsäteollisuuden tehtaita on useita. Valtaosa raakapuusta sekä tuotantosta kulkee pitkiä matkoja Karjalan rataa pitkin. Karjalan radan häiriintyessä ainoa vaihtoehtoinen reititys kulkee Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-rataosaa pitkin, ja rataosan rooli koko Suomen rautatielogistiikassa on keskeinen.

Rataosan sähköistämättömyys aiheuttaa kuitenkin veturinvaihtoja kesken matkaa, ja se aiheuttaa pidempiä matka-aikoja. Lisäksi dieselvetureiden saatavuus häiriötilanteissa on haaste. Jos Karjalan rata häiriintyisi, kaikki kuljetukset eivät mahtuisi tällä hetkellä radalle. Tuotantolaitokset joutuisivat vähintään ajamaan alas osan tuotantoa, jos häiriö pitkittyy.

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-radnan kehittämistoimenpiteistä tärkeimpiä ovat tulevaisuudessa kohtauspaikkojen lisääminen sekä sähköistys. Toimenpiteet nostaisivat radan kapasiteettia, turvaisivat huoltovarmuuskriittisten kuljetusten läpipääsyä ja koko maan ulkomaankauppaa, työllisyyttä ja taloutta.

Huoltovarmuus liikennejärjestelmässä

Liikennejärjestelmän huoltovarmuus on keskeinen osa kansallista huolto-varmuutta, jonka tavoitteena on turvata yhteiskunnan toiminta kaikissa olosuhteissa. Tämä varmistetaan muun muassa toimenpiteillä, jotka turvaavat liikenne-väylien ja -verkkojen toimivuuden häiriötilanteissa, varmistavat kriittisten kuljetusmuotojen kuten rautatieliikenteen toimintaedellytykset ja suunnitellaan huoltovarmuutta yhteistyönä kansainvälisten toimijoiden ja muiden Pohjoismaiden kanssa.

Matkustajaliikenteessä radan sähköistämättömyys rajaa käytettävää kalustoa vanhoihin, palvelutasoltaan ja luotettavuudeltaan heikkoon kiskobussikalustoon. Sähköistys toisi mahdollisuuksia yhtenäistää matkustajaliikenteessä käytettävää kalustoa, tehostaa kalustonkiertoa sekä normaali- että häiriötilanteissa ja pienentää kunnossapitokuluja.

Sähköistyksen rinnalla tulee dieselveturikalustoa ylläpitää ja varmistaa että tulevaisuuden veturi-investoinneissa huomioitaisiin mahdollisuudet käyttää niitä myös matkustajaliikenteessä.

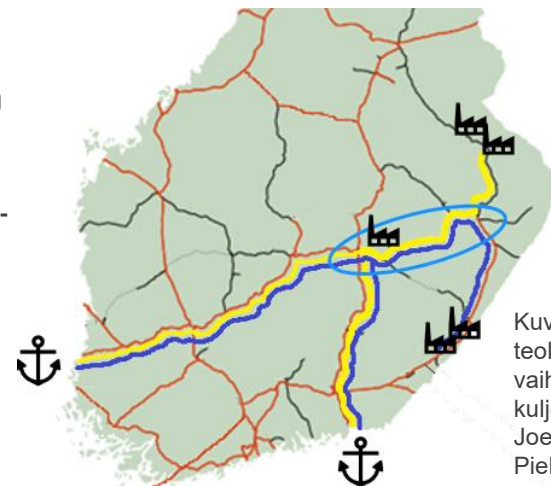


= 50 x 

Yksi tavarajuna kuljettaa jopa 50 rekkautollisen verran rahtia



Yksi IC-juna voi kuljettaa yli kymmenen linja-autollisen verran matkustajia.



Kuva: Itä-Suomen teollisuuden vaihtoehtoiset kuljetusreitit kulkevat Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-radnan kautta



Sähköistys hyödyttää koko kuljetusjärjestelmää

Suomessa liikennöitävä rataverkko on pituudeltaan 5614 km, joista sähköistämätöntä rataa on yhä n. 2500 km. Joensuun väkiluku ylittää lähivuosina 80 000 asukasta, siellä sijaitsee yksi Suomen suosituimmista yliopistoista, ja se on Itäisen Suomen keskeisimpiä työssäkäyntialueita. Se on sähköistetyn Karjalan radan lähtöpaikka, ja siellä sijaitsee teollisuuden kuljetuksille merkittävä kauttakulku- ja lajitteluratapiha, jonka toiminnallisuuteen on panostettu viime vuosina. Joensuu on kuitenkin samalla sähköratainfran osalta pussinperä, ja ainoa Suomen suurista rautatiekaupungeista, johon sähköistys ulottuu vain yhdestä suunnasta, etelästä.

Sähköistämishankkeissa hyötyjiä on useita: operaattorit voivat tarjota laadukkaampaa palvelua ja tiheämpiä vuorovälejä, kun nykyaikaista kalustoa on tarjolla enemmän. Matkustajamäärät kasvaisivat paremman palvelun, ja tiheämmän vuorotarjonnan myötä. Tiheämpi vuorotarjonta parantaisi alueen saavutettavuutta, ja toisi rataosan osaksi nykyaikaista liikennejärjestelmää, jossa liikennöinti tehdään vähäpäästöisesti ja toimintavarmasti. Sähköistys toisi teollisuudelle mahdollisuudet käyttää useampia reittejä sekä normaali- että poikkeustilanteissa ja Länsi-Suomen satamat tulisivat Itä-Suomen teollisuuden saataville. Matka-ajat lyhenevät, päästöt vähenevät, kuljetuskustannukset madaltuvat ja turhat veturivaihdot jäisivät historiaan.

Kuljetusjärjestelmän kannalta kustannustehokkaimpia sähköistyskohteita ovat sähköistämättömät lyhyet rataosat, jotka ovat osa jo sähköistettyä pidempää kuljetus- tai henkilöliikenteen reittiä. Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-radalla liikennöivät tavarajunat sekä henkilöliikenteen matkat ovat lähes yksinomaan kuvatus kaltaisilla reiteillä.

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-radän sähköistämisen suunnittelu on aloitettava viipymättä ja toteutettava ensi tilassa. Viimeistään se tulisi valmistua 2030-luvun lopulla jolloin radalle on muutenkin tulossa laaja peruskorjaus sekä Digirata-hankkeen sisältämät turvalaiteuudistukset.

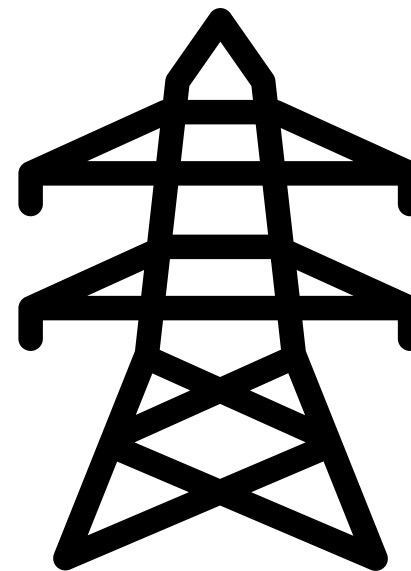


Kuva: Itä-Suomessa sähköistämätöntä rataa on paljon. Mukaeltu Väyläviraston vuoden 2021 rataverkon kuvauksesta Alkuperäinen kuva saatavilla: https://vayla.fi/documents/25230764/47264414/Rataverkko_01012021.pdf



Sähköistyksen yhteiskunnallinen hyöty pitkällä aikavälillä ylittää kertaluontoisen kustannuksen

Hanke	Kustannus-arvio (M€)	Hyöty-kustannussuhde (H/K)	Sähköistys toteutettu
Hyvinkää–Hanko-rataosan sähköistys ja tasoristeysten parantaminen	62,0	0,87	2021–2024
Laurila–Tornio–Haaparanta sähköistys	24,4	0,00	2021–2025
Tornio–Kolari sähköistys	104,0	0,13	Toteutus aikaisintaan 2028–
Pieksämäki-Joensuu	50,0 (arvioitu 2015)	0,3 (2015)	?



Ratahankkeita arvioidaan hyötyjen ja kustannusten suhteena, ja hyöty-kustannussuhteet ovat harvoin kovinkaan mairittelevia. Taustalla on kuitenkin laajoja yhteiskunnallisia tavoitteita, joiden rahallista arvoa ei hankearvioinneissa voi mitata. Vaikka kaikki hankkeet eivät ole taloudellisesti kannattavia perinteisin mittarein, ne voivat silti edistää merkittävästi alueellista saavutettavuutta, ympäristötavoitteita ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. **Osassa hankkeista korostuu erityisesti tavaraliikenteen joustavuus, huoltovarmuusasiat ja kilpailukyky – mikä pitkällä aikavälillä tuottaa laajempia yhteiskunnallisia hyötyjä kuin mitä hyöty-kustannusluku suoraan kertoo.**

Tavanomaisesti hyöty-kustannussuhteen tulisi olla yli 1, jotta hanke olisi yhteiskuntataloudellisten mittareiden mukaan kannattava. **Sähköistys aiheuttaa negatiivisen yhteiskuntataloudellisen vaikutuksen mm siksi, koska dieselkalustolla liikennöitäessä polttoaineverotulot ovat suuremmat ja kiskobussin liikennöintikustannukset ovat alemmat kuin kapasiteetiltaan suuremman Sm4-sähkökaluston.** Negatiiviset vaikutukset voi kyseenalaistaa, koska verotuksen fiskaalisista tavoitteista huolimatta verotuksella ohjataan kohti vähäpäästäisempää liikkumista. Siten **siirtyminen dieselkalustosta sähköiseen liikenteeseen pitäisi olla pikemminkin tavoitteellista kuin yhteiskunnan kannalta haitallista.**



Sähköistys antaa avaimet tulevaisuuden kestäville kalustovalinnoille

Radan mahdolliseen sähköistämiseen (selvitykset, rakentamispäätös, suunnittelu ja rakentaminen) kuluu helposti yli 10 vuotta. Tässä ajassa nykykuntoinen kiskobussikalusto on ajettu loppuun. Nykykuntoisella kiskobussikalustolla jatkaminen, vaikka sähköistystä ei tehtäisi, ei joka tapauksessa olisi mahdollista enää montaa vuotta.

Hallitus linjasi kesäkuussa 2025, että henkilöjunaliikennettä hankitaan 1.1.2031 alkaen samalla laajuudella, kuin tähänkin saakka. Uusi sopimus tulisi olemaan n. 10 vuoden mittainen. Ratkaisut siitä, millaista kalustoa kiskobussikaluston tilalle hankittaisiin, ovat yhä auki, mutta päätöksiä on tehtävä pian paitsi kaluston, myös infran kehittämisen suhteen.

Jos Pieksämäki-Joensuu –rataosa sähköistetään ja Suomen koko liikennejärjestelmää kehitettäisiin siten kohti kestävä ja toimintavarmaa tulevaisuutta, olisi selvitykset ja päätökset sähköistyksestä tehtävä pian. Samalla voitaisiin tehdä yhteiskuntataloudellisesti järkeviä ja kestäviä tulevaisuuden kalustoinvestointeja, jotka kantaisivat sähköistämishankkeen toteutukseen asti.

1) Siirtymäajan suunnitelmat (vuosille 2031 – sähköistämishankkeen valmistumisvuosi)

- Nykyisten kiskobussien kunnostus, toteutus vie n. 3-4 vuotta ja kaluston käyttöikä on +10 v. Kustannus n. 0,5-1 M€ / juna
- Käytetyn n. 20 – 30 vuoden ikäisen dieseljunien hankinta Euroopasta, toteutus vie n. 4-5 vuotta ja kaluston käyttöikä on +20 v. Kustannus n. 0,5 – 1,5 M€ / juna
- IC-vaunujen kanssa yhteensopivien diesel –vetureiden hankinta, vetureiden kustannuksesta ei tarkkaa tietoa mutta arviolta 3-5 M€ / veturi. Toteutus vie arviolta n. 4-5 vuotta. Kaluston käyttöikä on + 30 v.
- Vanhan taajamajunavaununakaluston (Eil ja Eilf –vaunut) saneeraus ja käyttö diesel-veturivetoisina junina. Arviot toteutukseen kuluvasta ajasta, kustannuksista, yhteensopivista diesel-vetureista ja kaluston käyttöiästä saneerauksen jälkeen vaatii lisäselvityksiä

2) Siirtymäajan suunnitelma (vuosille 2031 – sähköistämisen valmistumisvuosi) ja jatkaisivat liikennöintiä sähköistämisen jälkeen

- Vanhan kaluston (SM2 ja SM4) hankinta, modernisointi ja varustaminen ajoakustolla, toteutus vie n. 3-5 vuotta ja kaluston käyttöikä on +20 v. Kustannus 3 – 6 M€ / juna.
- Uuden hybridikaluston hankinta, toteutus vie n. 6-8 vuotta, kustannus on n. 8 – 12 M€ / juna.

3) Pysyvät vaihtoehtoiset ratkaisut sähköistykselle:

- IC-vaunujen kanssa yhteensopivien dieselvetureiden hankinta, vetureiden kustannuksesta ei tarkkaa tietoa mutta arviolta 3-5 M€ / veturi. Toteutus vie arviolta n. 4-5 vuotta. Kaluston käyttöikä on + 30 v.
- Vanhan taajamajunavaununakaluston (Eil ja Eilf –vaunut) saneeraus ja käyttö diesel-veturivetoisina junina. Arviot toteutukseen kuluvasta ajasta, kustannuksista, yhteensopivista diesel-vetureista ja kaluston käyttöiästä saneerauksen jälkeen vaatii lisäselvityksiä
- Käytetyn n. 20 – 30 vuoden ikäisen diesel-junien hankinta Keski-Euroopasta, toteutus vie n. 4-5 vuotta ja kaluston käyttöikä on +20 v. Kustannus n. 0,5 – 1,5 M€ / juna
- Uusien akkujunien hankinta: toteutus vie n. 6-8 vuotta, kustannus on n. 8 – 12 M€ / juna. Akkukaluston toimintaetäisyys on latauksella nykyisin n. 80 -150 km ja akustojen kehittyessä matka voi pidentyä. Sähköistys ja liikenne suunniteltava huomioiden junien toimintamatka ja latausaika n.15 min.

2030-luvun henkilöjunaliikenteen hankintojen valmistelu

Vuosi	Keskeisimmät henkilöjunaliikenteen hankintojen valmisteluun liittyvät tehtävät
2025	Valtio tehnyt päätöksen palveluiden laajuudesta. Lisäksi tehdään päätökset ostojunaliikenteen kalustoyhtiöstä sekä muista resurssipalveluista (kiinteistö- ja varikkoyhtiö sekä mahdollisesti lippu- ja maksujärjestelmäyhtiö). → Keskustelu kuntien rahoituksesta käynnistyy. → EU-ennakkoilmoitus junaliikenteen hankintojen toteuttamiseksi.
2026	• Markkinavuoropuhelut junaliikenteen hankinnoista. • Päätökset liikennöintiin liittyvästä infrastruktuurin kehittämisestä, kuten esimerkiksi sähköistäminen. • Päätökset Sm7-kaluston optioiden lunastamisesta ja/tai Sm4-kaluston elinkaaren jatkamisesta sekä kiskobussien elinkaaren jatkamisesta. • Mahdollisten muiden kalustoratkaisujen kartoittaminen ja asiasta päättäminen • Tarjouspyyntöasiakirjojen valmistelu
2026–2027	Ostojunaliikenteen hankintojen kilpailutukset Infrastruktuurin kehittämisen suunnittelu
2028–2030	• Ostojunaliikenteen kilpailutusten kohteiden liikenteen valmistelu-aika alkaa • Uuden kaluston tuotanto ja/tai vanhan kaluston elinkaaren jatkot • Kilpailutetun liikenteen valmistelu • Infrastruktuurin mahdollinen kehittäminen
2031	Uusien liikennöintisopimusten mukainen liikenne alkaa

Päätökset palveluista, infrastruktuurista ja kalustosta on tarve tehdä vuoden 2025 aikana, jotta liikennöinti jatkuisi ilman keskeytyksiä 2030-luvulle saavuttaessa. Palveluiden rahoitusta koskevat päätökset ohjaavat kalustohankintoja, infrastruktuurin kehittämistä ja vaikuttavat muihin tehtäviin päätöksiin.

Jos liikennöintiä päätetään jatkaa kiskobusseilla, päätökset elinkaaren jatkoinvestoinneista on tehtävä varsin nopeasti. Vaihtoehtoisesti voidaan alkaa valmistelevaan päätöstä käytetyn dieselkaluston ostamisesta Keski-Euroopasta. Mahdollinen radan sähköistäminen vaatii useamman vuoden ajan toteutuakseen.

Valtion päätökset rahoituksesta ja investoinneista vaikuttavat, missä määrin alueilla ja kunnilla on jatkossa tarve ja mahdollisuus osallistua henkilöjunaliikenteen rahoittamiseen.

Johtopäätökset

Henkilöjunaliikenteen matkustajamäärät Joensuu-Varkaus-Pieksämäki –radalla ovat olleet hyvässä kasvussa vuodesta 2020 alkaen, vaikka vuoroja ei ole lisätty. Joensuun kaupungin asukasluku kasvaa vuosittain kaupungistumisen myötä, tulevaisuudessa tarve kestäväälle mutta toimivalle julkiselle liikenteelle kasvaa entisestään. Junamatkustamista suositaan nopeuden, ympäristöystävällisyyden, helppouden, matkustusmukavuuden ja verrattain edullisen hintansa vuoksi. Tällä hetkellä matkustajamäärän kasvun tiellä on matkustusmukavuuden puute sekä heikko vuorotarjonta. Junaliikenteen korvaaminen kokonaan bussiliikenteellä olisi lyhytnäköistä, eikä se ole matkustajan kannalta houkutteleva vaihtoehto. Yhä useampi työ- ja asiointimatka tehtäisiin omalla autolla ja alueiden saavutettavuus heikkenisi erityisesti Joensuun ja Varkauden kaupunkien osalta. Vaarana olisi työvoiman saatavuuden heikkeneminen kun alueiden houkuttelevuus kärsisi, elinkeinoelämän investointien pieneneminen, palveluiden näivettyminen, muuttoliikkeen kääntyminen pois päin, liikennekyyhytyksen kasvu sekä Itä-Suomen alueen eriarvoistuminen verrattuna Etelä- ja Länsi-Suomeen.

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki ratainfran kehittäminen sähköistämällä se koko pituudeltaan, olisi ehdottoman tärkeä ja jopa välttämätön kehitystoimenpide tulevaisuudessa. Sähköistyshankkeita tulee arvioida koko liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta, ja ottaa huomioon niiden pitkällä aikavälillä tuoma hyöty alueiden saavutettavuudelle, elinvoimalle ja kilpailukyvyille, matkailulle, teollisuudelle sekä ympäristölle. Perinteiset hankearviointimenetelmät eivät kerro yksistään koko totuutta ja päätöksenteossa tulee taloudellisen näkökulman ohella painottaa pitkäaikaisia hyötyvaikutuksia.

Matkustajaliikenteessä sähköistys tuo mahdolliseksi laajemman kalustotarjonnan ja edullisempien liikennöintikustannusten myötä laajemman vuorotarjonnan. Matkustajaliikenteelle avautuisi edellytykset palvelutason merkittävälle nostolle, jota tälle pitkälle kaukoliikenteen rataosuudelle kipeästi tarvitaan, ja sen johdosta matkustajamäärät saataisiin todennäköisesti nousuun. Tavaraliikenteessä sähköistyksen myötä kuljetuskustannukset alenisivat, päästöt pienenisivät ja saataville tulisi nopeampia reittivaihtoehtoja mm. Länsi-Suomen satamiin, kun veturivaihdot Joensuussa ja Pieksämäellä jäisivät menneisyyteen. Rataosan sähköistyksen myötä koko Suomen rataverkko laajenisi kattamaan myös Itä-Suomen, eikä esimerkiksi Suomen suurimpiin kaupunkeihin kuuluva Joensuu olisi enää sähköistetyn rataverkon ”pussinperä”. Huoltovarmuuden kannalta merkittävä osa Suomen metsäteollisuutta saisi toimintavarmuutta, kun sähköistetty Joensuu-Pieksämäki-rata toimisi nopeana kiertoreittinä.

Selvitykset ja päätökset Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-radan infran kehittämisen osalta tulee käynnistää pikaisesti, jotta tulevaisuuden pitkän aikavälin kalustoinvestoinnit voidaan tehdä järkevästi. Jos sähköistys tehtäisiin 2030-luvulla, seuraavan ostoliikennesopimuksen ajalle voi tehdä väliaikaisia kalustoinvestointeja, esimerkiksi ostamalla käytettyä dieselkalustoa muualta Euroopasta tai hankkimalla dieselvetureita, jotka ovat yhteensopivia esimerkiksi InterCity-vaunujen kanssa. Perusteelliset selvitykset väliaikaisista realistisista kalustovaihtoehtoista tulevan ostoliikennesopimuksen ajaksi tulisi selvittää ensisijaisesti, mieluiten jo vuoden 2026 alkuun mennessä, jolloin ostoliikennekokonaisuuden kilpailutus alkaa. Joka tapauksessa seuraavalla ostoliikennesopimuskaudella tulee tavoitella merkittävää palvelutason nostoa ja vuorotarjonnan parantamista, jotta junamatkustamisen kasvavaan kysyntään pystytään vastaamaan.



Kansilehden ja takakannen kuvat: Kiskobussi Pieksämäen asemalla 15.8.2025, Rasmus Nousiainen