

Nopea ratayhteys Oulu-Jyväskylä-Helsinki Keski-Suomen edunvalvonnan pitkän tähtäimen kärkitavoitteeksi

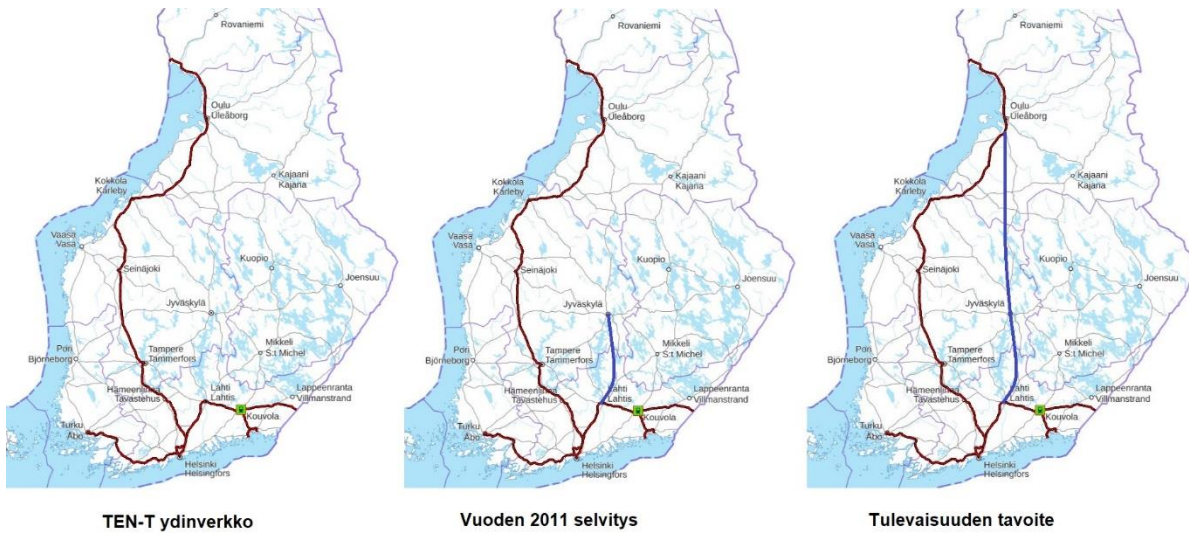
Keski-Suomen asema pohjois-eteläsuuntaisessa raideliikenteessä on ongelmallinen. Vaikka Suomen maantieliikenteen pääväylä Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä (VT 4) kulkee Jyväskylän kautta, ei näin ole raideliikenteen kohdalla. Historian saatossa on Suomen rautateiden pääradaksi muodostunut reitti Oulu-Ylivieska-Kokkola-Seinäjoki-Tampere-Helsinki, joka on sittemmin myös valittu osaksi Euroopan laajuista ydinverkkoa (TEN-T), jota pyritään jatkuvasti kehittämään. Keski-Suomi maakuntana ja Jyväskylä sen suurimpana kaupunkina ovat vähitellen joutumassa yhä haastavampaan tilanteeseen alueiden välisen kilpailun ja elinvoiman kasvun näkökulmasta.



Kuva 1. Suomen maanteiden ja rautateiden pääväylät (Kuva: Liikennevirasto)

Nopeaa raideyhteyttä Jyväskylästä Helsinkiin on aiemmin selvitetty Keski-Suomen ja Päijät-Hämeen maakuntaliittojen toimesta. Vuonna 2011 valmistunut alustava tarveselvitys kartoitti eri reittivaihtoehtoja ja vertaili niiden rakentamiskustannuksia ja vaikutuksia matka-aikaan. Kustannusarviot oikoradoille olivat noin miljardi euroa ja matka-aika-arvio Jyväskylästä Helsinkiin alle kaksi tuntia. Oikoratavaihtoehtoja ei kuitenkaan nähty yhteiskuntataloudellisesti kannattavina, vaan niiden sijaan päädyttiin suosittelemaan Tampereen kautta kulkevan raideyhteyden parantamista.

Kyseisen selvityksen suurimpana puutteena on pidettävä sitä, että se keskittyi pelkästään Jyväskylä-Helsinki yhteyden parantamiseen, jolloin oikoradan perustelut laajemman yhteiskunnallisen hyödyn näkökulmasta jäivät vähäisiksi eli lähinnä Keski-Suomea ja Päijät-Hämettä hyödyttäväksi. Hankkeen valtakunnallinen merkitys nousee kuitenkin täysin uudelle tasolle, jos se liitetään osaksi laajempaa kokonaisuutta yhdistämällä siihen uusi nopea ratayhteys välille Oulu-Jyväskylä. Tämä avaa myös mahdollisuuden miljardiluokan rahoitukselle EU:n Connecting Europe Facility (CEF) investointirahoista. Tätä rahoitusvälinettä ovat useat EU:n jäsenmaat hyödyntäneet suuren mittaluokan ratahankkeisiin. Esimerkiksi Saksan saama CEF-rahoituksen määrä on miljardeja euroja.



Kuva 2. Vasemmallä Suomen nykyinen rautateiden TEN-T ydinverkko. Keskellä vuoden 2011 tarveselvityksen yksi ratalinjavaihtoehto Jyväskylän ja Helsingin väliselle nopealle ratayhteydelle. Oikealla ehdotus tulevaisuuden pääradaksi. Myös Jämsä-Riihimäki oikoreitti on mahdollinen.

Nopea raideyhteys Helsinkiin on sekä Oulun että Jyväskylän kaupunkien tavoitteena. Oulu on tähän saakka panostanut mutkaisen Pohjanmaan radan kehittämiseen ja Jyväskylä puolestaan Tampereen kautta tapahtuvaan kiertoreittiin. Suora ratayhteys Oulusta Jyväskylän kautta Helsinkiin tekisi tarpeettomaksi miljardien eurojen tehottomat investoinnit vanhojen ratalinjojen parantamiseen. Uusille ratayhteyksille Oulu-Jyväskylä ja Jyväskylä-Lahti tai jälkimmäisen sijaan vaihtoehtoisesti Jämsä-Riihimäki tulisi tavoitematkanopeudeksi ottaa 300 km/h. Tähän pystyy esim. Siemensin ICE 3 suurnopeusjuna. Oulun ja Helsingin väliseksi matka-aikatavoitteeksi tulisi asettaa alle 3 tuntia 30 min, johon tavoitteeseen ei Suomen nykyisellä pääradalla voida käytännössä milloinkaan päästä. Jyväskylän ja Helsingin välinen matka-aikatavoite tulisi olla alle 1 h 45 min ja samoin Oulu-Jyväskylä alle 1 h 45 min. Rata olisi suunniteltava kaksiraiteiseksi ja myös tavaraliikenteen mahdollistavaksi.

Matkustajaliikenteen merkittävän nopeutumisen lisäksi perusteluja uudelle ratahankkeelle löytyy runsaasti. Jos Itämeren rahtiliikenne sotatilanteessa pysähtyy, joudutaan Suomeen suuntautuva tavaraliikenne hoitamaan pitkälti pohjoisen kautta. Tällöin Suomen tärkeimmäksi huoltoväyläksi tulee Tornio-Helsinki välin nopea raideyhteys. Uuden radan myötä myös sotilaallinen liikkuvuus paranisi merkittävästi, joten NATO:n osallistuminen hankkeen rahoitukseen olisi perusteltua. Lisäksi tulevaisuuden visiona on syytä mainita, että Kaukoitään suuntautuvan pohjoisen merireitin eli ns. koillisväylän avautuminen ympärivuotiseen käyttöön voi muuttaa laivarahtiliikenteen painopisteen pohjoiseen. Myös tämä edellyttäisi pohjois-eteläsuuntaisen rataverkon kapasiteetin kasvattamista ja panostamista nopeuteen.

Ehdotan, että Keski-Suomen liitto asettaa edellä kuvatun nopean ratayhteyden Keski-Suomen edunvalvonnan pitkän tähtäimen kärkitavoitteeksi ja aloittaa yhdessä Pohjois-Pohjanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntaliittojen kanssa selvitystyön hankkeen toteutumisen edellytyksistä.

Joni Parkkonen
Maakuntavaltuutettu (ps.)