

§

MAAKUNTAVALTUUSTOALOITE: NOPEA RATAYHTEYS OULU-JYVÄSKYLÄ-HELSINKI KESKI-SUOMEN EDUNVALVONNAN PITKÄN TÄHTÄIMEN KÄRKITAVOITTEEKSI

Perussuomalaisten maakuntavaltuutettu Joni Parkkonen jätti maakuntavaltuuston kokouksessa 7.6.2024 seuraavan aloitteen: Nopea ratayhteys Oulu-Jyväskylä-Helsinki Keski-Suomen edunvalvonnan pitkän tähtäimen kärkitavoitteeksi

”Keski-Suomen asema pohjois-eteläsuuntaisessa raideliikenteessä on ongelmallinen. Vaikka Suomen maantiliikenteen 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.

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 suositteluun 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 hyödyttäviksi. 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.

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 kaksiraitiseksi 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.)

Vastaus maakuntavaltuustoaloitteeseen:

Keski-Suomen ja Päijät-Hämeen liitot tekivät vuonna 2011 alustavan [tarveselvityksen](#) nopeasta ratayhteydestä, ns. oikoradasta Jyväskylästä Helsinkiin. Tarveselvityksessä tarkasteltiin, mitä vaihtoehtoja on olemassa Jyväskylän ja Helsingin välisen ratayhteyden nopeuttamiseksi siten, että matka-aika lyhenisi nykyisestä noin kolmesta tunnista alle kahteen tuntiin. Lisäksi selvitettiin alustavasti eri vaihtoehtojen kustannus- ja muita vaikutuksia sekä mahdollisia toteutukseen vaikuttavia reunaehtoja. Vaihtoehtoina tarkastelussa olivat mukana sekä Päijänteen itä- että länsipuoliset uuteen käytävään sijoittuvat ratayhteydet, sekä nykyinen yhteys Jyväskylästä Tampereelle. Selvityksen alustavissa johtopäätöksissä todetaan, että nykyisen Tampere-Jyväskylä radan parantamiseen liittyvät riskit mm. ympäristövaikutusten suhteen ovat pienemmät kuin oikoratavaihtoehdoissa. Kaikissa uuteen maastokäytävään perustuvissa vaihtoehdoissa on arvokkaita luontoalueita, jotka on otettava huomioon vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa. Tarveselvityksen johtopäätösten mukaan uudet ratalinjaukset (VE Jämsä–Riihimäki, VE Jämsä–Lahti ja VE Muurame–Heinola–Lahti) rikkovat merkittävästi yhtenäisiä luonnonalueita.

Tarveselvityksen pohjalta ja pitkän tähtäimen tavoitteena uusi nopea ratayhteys Jämsästä etelään on huomioitu Keski-Suomen lainvoimaisessa maakuntakaavassa (lainvoima 28.1.2020), myös Kuhmoisten kunnan osalta. Oikoratayhteys on esitetty maakuntakaavassa ns. yhteystarve-merkinnällä ja vastaavalla merkintätavalla oikoratayhteys on huomioitu myös 2.12.2019 hyväksytyssä Jämsän taajamaosayleiskaavassa 2030. Vastaavaa oikoradan yhteystarvevarausta ei ole osoitettu Päijät-Hämeen lainvoimaisessa maakuntakaavassa 2014. Osin tarveselvityksessä esiin tuodut eri vaihtoehdot koskevat myös Pirkanmaan maakuntaa Kuhmoisten osalta linjausvaihtoehdoissa VE Jämsä–Lahti sekä VE Jämsä–Riihimäki ja Hämeen maakuntaa vaihtoehdon VE Jämsä–Riihimäki osalta. Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen maakuntakaavoissa ei ole osoitettu oikoratavarausta Keski-Suomen suuntaan.

Oikorataan liittyvän valtuustoaloitteen pohjalta on käyty vuoropuhelua sekä Pohjois-Pohjanmaan että Päijät-Hämeen maakuntien suuntaan. Oulun kaupunki sekä Pohjois-Pohjanmaan liitto ovat sitoutuneet strategioissa ja edunvalvonnassaan EU:n TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan pääradan kehittämiseen sekä Haaparanta-Tornio-Kemi-Oulu välin saamiseen eurooppalaiseen raideleveyteen. Näihin näkökulmiin viitaten Oulun kaupunki ja Pohjois-Pohjanmaan liitto eivät näe realistisena oikorata-aloitteen edistämistä. Pohjois-Pohjanmaan lainvoimaisissa maakuntakaavoissa ei ole osoitettu oikoratavarausta Keski-Suomen suuntaan. Myöskään Pohjois-Pohjanmaan tuoreessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole tavoitteita oikoradan edistämiseen liittyen.

Keskusteluissa Päijät-Hämeen liiton kanssa on noussut esille tarve käynnistää Päijät-Hämeessä Lahti-Heinola-Mikkeli (ns. Savon oikorata) ajantasaisuusselvitys käynnissä olevaa maakuntakaavoitusta varten. Osana oikoradan ajantasaisuusselvitystä tullaan mahdollisesti tarkastelemaan Mikkelin suunnan lisäksi myös Jyväskylän suuntaa oikoradan linjausvaihtoehtona.

Keski-Suomen saavutettavuuden parantamisessa ensisijaisena tavoitteena on olemassa olevan Tampere-Jyväskylä-rataosan kehittäminen. Tampere-Jyväskylä rataosan kehittäminen on määriteltä Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Keski-Suomen valtakunnallista merkitystä omaavaksi kärkihankkeeksi. Tampere-Jyväskylä-radan suunnitteluhanke on parhaillaan menossa ja rataosan kehittämistoimenpiteiden suunnitteluun on myönnetty rahoitusta 18 milj.

€. Suunnittelu jatkuu vuoteen 2026 saakka. Suunnitteluhankkeen toimenpiteillä pyritään parantamaan raideliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä vähentämään radan häiriöherkyyttä. Tampere-Jyväskylä-rataosa on osoitettu lainvoimaisessa Keski-Suomen maakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä kaksiraiteisena pääratana.

Keski-Suomen ensisijainen tavoite on parantaa saavutettavuutta pääkaupunkiseudulle ja pohjoiseen nykyistä Jyväskylä-Tampere rataosaa kehittämällä ja kytkeytymällä pääratakokonaisuuteen. Suoran ratayhteyden kehittäminen välille Jyväskylä-Oulu ei näyttäydy tässä kohtaa realistisena. Maankäytön suunnittelun näkökulmasta Keski-Suomen maakuntakaavassa osoitettu oikoradan yhteystarve (Jämsästä etelään) on tässä vaiheessa riittävä varaus nopeamman ratayhteyden pitkän aikavälin tulevaisuuden tavoitteesta. Selkeästi alle kahden tunnin matka-aika Helsinkiin sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle on kannatettava ja kunnianhimoinen tavoite pitkälle aikavälille. Savon oikoradan ajantasaisuusselvitykseen sekä Päijät-Hämeen maakuntakaavan päivitysprosessiin liittyen Keski-Suomen liitto jatkaa vuoropuhelua Päijät-Hämeen maakunnan kanssa.

Lisätietoja: Hanna Kunttu, suunnittelujohtaja, p. 040 591 5901, hanna.kunttu(at)keskisuomi.fi

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus

1. antaa edellä olevan vastauksen maakuntavaltuustoaloitteeseen ja
2. esittää maakuntavaltuustolle, että edellä oleva maakuntavaltuustoaloite on käsitelty loppuun.

Päätös: Päätösehdotus hyväksyttiin.
