

Valtuustoaloite

Ehdotan tässä valtuustoaloitteessa sellaista, että Virtain kaupunki ryhtyisi aktiivisesti edistämään ns. Suomen kehärata-hanketta.

Kyseinen rataosuus tarkoittaa Porin ja Parikkalan välistä rataosuutta, joka kulkee Virtain kaupungin alueen halki.

Perusteluina tähän on jo pelkästään erittäin suuri vaikutus työllisyyteen jo rakennusvaiheessa ja myöhemmin vakituiset työsuhteet VR:llä.

Hankkeesta on tehty jo kattava selvitys, joka on luettavissa netissä osoitteessa Satakuntaliitto.fi "Suomen kehärata länsirannikolta itärajalles"

Radan vaikutuspiirissä olevat kunnat tuntuisivat suhtautuvan kaikki myötämielisesti radan ottamisen käyttöön.

Toimiva ratayhteys palvelisi niin teollisuutta kuin matkustajaliikennettäkin.

Kunnioittaen

Kari Savinen

Virroilla 3. 8. 2020

Kari Savinen
Kari Savinen

Marko Kellomäki

Marko Kellomäki
Marko Kellomäki

Taru Heini

Syysk. 2020
Marko Kellomäki

Ulla-Maria 9

Suomen kehärata länsirannikolta itärajalle

Pori-Parkano-Haapamäki
-rataosuus käyttöön



JOHDANTO

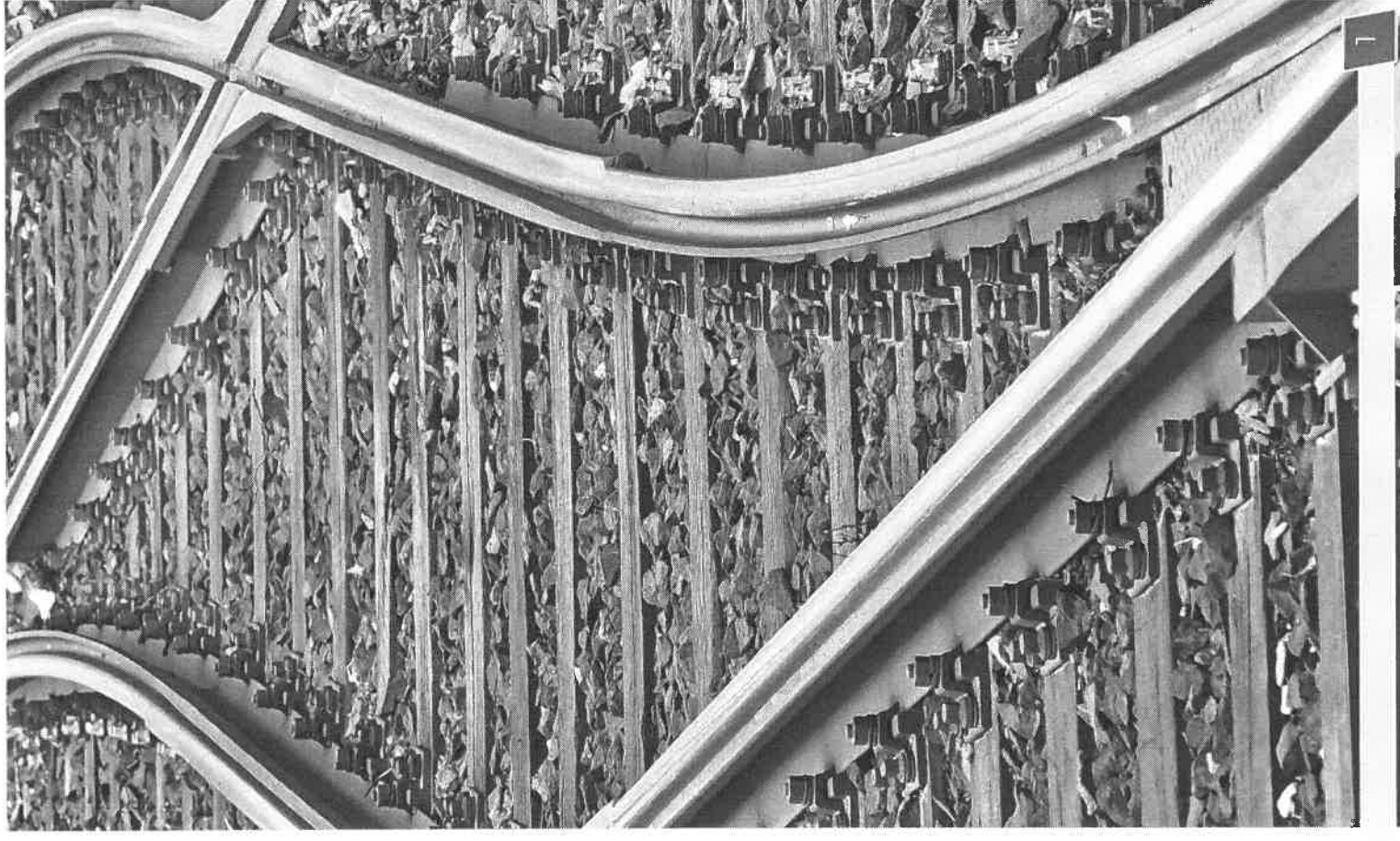
Suomessa on nyt oikea aika pohtia strategisella tasolla rataverkkoa kokonaisuutena. Ei riitä, että vain pari yhteysväliä ja henkilöliikenne ovat julkisessa keskustelussa. Ilmastonmuutos ja kaupungistuminen ovat megatrendejä, jotka luovat paineen rautatieliikenteen merkittäville kasvulle.

Nykytilassa Suomen rataverkko kuormittuu useilla yhteysväleillä. Kaupungistuminen on lisännyt henkilöliikennettä Suomen eri osien välillä voimakkaasti viime vuosina ja kasvu tulee jatkumaan. Jo nyt on nähtävissä rataosien kapasiteetin vajaan. Tämä tulee johtamaan myös tavarajunien palvelutason heikkenemiseen, mikä heikentää kansainvälisten yritysten logistista kilpailukykyä sekä ohjaa kuljetuksia entisestään tiEVERKOLLE. Samaan aikaan Suomessa on käyttämätöntä rataverkkoa, joka tarjoaa mahdollisuuden ratkaista em. ongelmia.

Rataverkko ja liikennemarkkinat ovat kytkennässä toisiinsa: ei toista ilman toista. Rataverkkoon panostaminen on välttämätöntä nykyisen liikenteen tehostamiseksi, mutta myös rautatiemarkkinoiden kehittämiseksi.

Suomen kehärata edistää teollisuuden ja logistiikkayritysten hiilineutraaliustavoitetta 2035 parantamalla rautatieliikenteen kilpailukykyä. Sen sijainti Suomea halkaisevana väylänä on erinomainen. Merkittävintä puute on yhteysväliä Pori-Parkano-Haapamäki. Radan käyttökuntoon laittaminen mahdollistaa Suomen kehäradan hyödyntämisen teollisuuden ja transiitokuljetusten tarpeisiin.

Työn on toteuttanut WSP Finland Oy. Työryhmään ovat kuuluneet johtaja, professori Jorma Mäntynen, tekniikan tohtori Jarkko Rantala sekä diplomi-insinööri Riku Huhta. Työn tilaajana on ollut PPH-rata-työryhmä.



Pori-Parkano-Haapamäki -rataryhmä

Suomen kehärata -selvityksen esittelytilaisuus

Aika: ke 15.4.2020 klo 13.30-14.30

Paikka: Microsoft Teams -etäyhteyskokous

Osallistujat

Väylä: Päivi Nuutinen, Jussi Lindberg, Markku Nummelin, Pekka Rajala klo 13.48-, Inna Berg

Traficom: Asta Tuominen klo 13.39-, Marko Mäenpää

EK: Tiina Haapasalo klo 14.22 asti

PPH-rataryhmä: Pasi Viitasalo, Jouni Koskela, Marika Luoma, Jari Heiniluoma klo 14.04-, Lauri Oinonen klo 14.18-

Alustus

Johdanto, rataryhmän pj. Pasi Viitasalo, Parkanon kaupunki

1 Rautatieliikenteen tulevaisuus, maakunta-asiamies Marika Luoma, Satakuntaliitto

2 Suomen kehärata – rataverkon uuden käyttötavan mahdollistaja, edunvalvontapäällikkö Jouni Koskela, Pirkanmaan liitto

3 Suomen kehärata – mitä ratainvestointeja tarvitaan?, Pasi Viitasalo, Parkanon kaupunki

Kommenttipuheenvuoro, varapj. Lauri Oinonen, Keuruun kaupunki

Keskustelu

Väylän rautatieliikenteen johtaja Markku Nummelin kertoi keskustelleensa selvityksestä Jorma Mäntyn kanssa jo aiemmin. Suomen kehäradan avaamiseen liittyy kolme teknistä asiaa, jotka vaativat lisäselvittämistä (joita ei ole huomioitu selvityksessä):

- 1) Kapasiteetti. Junien kohtaamista kehäradalla ei ole vielä mietitty, vaatii analyysia erityisesti Jyväskylä-Pieksämäki -rataosuudella.
- 2) Ympäristö- ja tärinäkysymykset. Haasteet syntyvät venäläisen kaluston käytöstä, siirtyisikö ongelma Porin radalta esim. Jyväskylän seudulle? Riippuu maaperän ominaisuuksista.
- 3) Reitin mäkisyys. Raskaiden kuormien kanssa ongelmia on ollut (vetoapua tarvittu) Jyväskylän ja Haapamäen kohdilla.

Kokouksen jälkeen Väylän Päivi Nuutisen sähköpostissa asiaa tarkennettiin vielä seuraavasti:

Palaverissa esille nousseita jatkoselvitettäviä asioita olivat mm.

- liikenneanalyysit simuloinein kapasiteetin varmistamiseksi rataosan jo liikennöidyimmillä kohdilla (esim. Jyväskylä-Pieksämäki) sekä liikennesiirtymien realistinen arviointi
- ympäristöasiat; tärinäongelmat mm. venäläisen kaluston osalta
- reitin mäkisyys; raskaiden tavarajunien vetovoiman ongelmat
- kustannusarvioiden tarkentaminen ja nousupaineet

Näiden ohella tietysti yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi olisi tärkeä selvittää.

Nummelin totesi, että Väylä tekee vain teknistä arviointia. Sekä Nummelin että Nuutinen totesivat, että jatkosuunnittelua linjataan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja että VLJS:n valmistelu on aktiivivaiheessa, joten nyt on hyvä hetki tarkastella näitä näkemyksiä.

Traficom in Asta Tuominen täydensi, että he eivät voi kertoa VLJS-keskustelujen sisällöstä tässä vaiheessa. Vasta toimenpideohjelmaluonnoksen 2 kanssa "tullaan julki".

Nostettiin esiin kehäradan tarjoama Tampereen ratapihan kiertämismahdollisuus.

Kysymykseen radan/ratapohjan raivaamisesta Nummelin vastasi, että se on Väylän kunnossapitopuolen asiaa. Radan kuivatuksesta huolehditaan nytkin. Nummelin totesi, että asiasta täytyy puhua kunnossapidolle, metsänmyynnistä olisi tuloakin. (Pasin mukaan toimijoita raivaukseen löytyisi ja puu voitaisiin käyttää hakkeeksi).

Inna Berg Väylästä nosti esiin, että esityksen diaan 25 tulisi lisätä myös Imatran rajanylityspaikka ja valtakunnan rajan ylityksen kustannukset (83 M€?) laskea mukaan kokonaisuuteen. Lisäksi hän totesi, että tonnimäärien muuttaminen junamääräksi (kuten 2017 selvityksessä) selkeyttäisi asiaa.

Jussi Lindberg Väylästä pohti olisiko yhteys edes tehtävissä samalle ratapohjalle? Rata on alun perin rakennettu kevyemmille junille. Parantamisen kustannusarviossa on alle 2,5 M€ per km. Jos myös kohtaamispaikoille on tarve, niin 10 milj. eurolla voi saada yhden.

Yhteysvälillä mm. Keuruulla ja Petäjävedellä junat voivat kohdata, mutta Keuruulla se vaatii vaihdemiehen, ja raidepituus on liian lyhyt Porin junille.

Nostettiin esiin mahdollisuus vaiheistaa yhteyden uudelleenkäyttöönottoa.

Tavaraliikenteen osuuden lisäämisestä Nummelin totesi, että VLJS:aan panostetaan, se on mahdollisuus nimenomaan siirtää kuljetuksia teiltä kiskoille.

Rataryhmä toivoi, että Väylä ja Traficom vievät viestiä asiassa eteenpäin myös LVM:lle.

Lisäselvitystarpeiden ym. rataryhmän vuorovaikutuksen osalta Nummelin totesi, että Väylästä voidaan toki antaa asiantuntijanäkemyksiä ja ovat virastossa sopineet, että Nummelin toimii yhteyshenkilönä rataryhmän suuntaan.

Esittely- ja keskustelutilaisuus päätettiin klo 14.30.