

## Itäradan suunnittelu etenee – Savon ja Karjalan ratojen suunnittelu on käynnistynyt

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) on linjattu, että Suomen nykyistä rataverkkoa kehitetään ja tärkeiden Savon ja Karjalan ratojen kehittämistä jatketaan osana Itärata-kokonaisuutta. Valtioneuvosto päätti 28.10.2021 Itärata-hankeyhtiön perustamisesta ja osallistumisesta siihen 51 %:n omistusosuudella. Muut osakkaat ovat 24 kaupunkia ja kuntaa seitsemän maakunnan alueelta. Itärata-hankeyhtiö perustettiin 28.3.2022, jonka jälkeen se aloitti toimintansa yhtenä kolmesta suurten ratahankkeiden suunnittelua edistävästä hankeyhtiöstä Suomessa.

Itärata-hankeyhtiön osakkaat ovat sitoutuneet taloudellisesti rahoittamaan suunnittelun rakentamisvalmiuteen saakka. Itärata on päätetty suunnitella Porvoo-Kouvola-linjauksen mukaisesti. Itärata-yhtiön tavoitteisiin osakkaiden lisäksi ovat sitoutuneet kaikki itäisen Suomen maakuntien liitot. Itärata palvelee koko itäistä Suomea sekä Savon radan että Karjalan radan vaikutusalueella. Itärata on kotimaan ratakehittämishanke, jonka merkitys on muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa kasvanut koko Suomen kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta.

Savon ja Karjalan radoilla on paljon korjausvelkaa ja jälkeenjääneisyyttä, lisäksi yksiraiteisuus ja liikennepaikkojen pitkät välimatkat aiheuttavat välityskyky- ja muita ongelmia. Itäisen Suomen viisi maakuntaliittoa ja Itä-Suomen neuvottelukunta ovat jo vuosia tuoneet esille tarpeen molempien ratojen parantamiselle, nopeuttamiselle ja kehittämiselle. Väylävirastossa onkin parhaillaan käynnissä molempien ratojen tarveselvitykset, joiden pohjalta priorisoidaan ratojen kehittämisspolkujen ensimmäiset suunnittelukohteet. Tarveselvitysten lopulliset tulokset ovat käytettävissä maaliskuussa 2023. Todettakoon, että Savon ja Karjalan ratojen parantamisen käynnistämiseen on varauduttu sekä valtakunnallisessa väyläverkon investointiohjelmassa että Väyläviraston suunnitteluohjelmassa.

Päijät-Hämeen liiton sekä Lahden ja Heinolan kaupunkien toimeksiannosta on konsulttityönä laadittu ”*Selvitys idän suunnan raideyhteyksistä*”. Lokakuun 11.päivänä julkistetun selvityksen lopputulokset erityisesti niin sanotun ”Savon oikoradan” (Lahti-Heinola-Mikkeli) osalta herättävät monia kysymyksiä. Selvityksen laadinnan aikana ei ole tehty yhteistyötä eikä ole ollut vuorovaikutusta Savo-Kainuun eikä Karjalan maakuntien kanssa. Selvityksessä ei ole myöskään nähty tarpeelliseksi ottaa huomioon Itärataa koskevia valtakunnallisia päätöksiä, toimintansa käynnistänyttä hankeyhtiötä eikä itäisen Suomen maakuntien pitkäaikaista yhteistyötä Savon ja Karjalan ratojen kehittämisessä.

Selvityksen mukaan tavoitteena on, että *”itään suuntautuvan raideliikenteen on jatkossakin kuljettava Lahden kautta, ja Heinolan kautta kulkevan oikoradan tuomat hyödyt ja raideliikenteen mahdollisuudet on hyvä pitää avoimena*”. Selvityksen todetaan liittyvän suunnitteilla olevaan Itärata-hankkeeseen ja siinä on oletettu, että Porvoo-Kouvola-oikoradan valmistuttua junaliikenne Helsingistä itään ei enää kulkisi Lahden kautta. Selvitys on tilattu toimeksiantajien edunvalvonnan ja vaikuttamisen materiaaliksi.

Päijät-Hämeen selvityksen ”Savon oikorata” Lahti-Heinola-Mikkeli ei sisälly mihinkään pitkän aikavälin valtakunnallisiin liikennejärjestelmän tai raideliikenteen kehittämissuunnitelmiin. Päijät-Hämeen ja Etelä-Savon maakuntakaavojen ratalinjan ohjeelliset linjaukset eivät perustu tämän päivän vaatimusten mukaisiin riittäviin eikä ajantasaisiin selvityksiin. Jatkossa ratalinjausten osoittaminen maakuntakaavoissa edellyttää selvitysten lisäksi useita suunnittelu- ja hankeprosesseja. Näin ollen selvityksen toteamus, että Lahti-Mikkeli-oikorata olisi nopeammin toteuttavissa kuin Itäradan Porvoo-Kouvola-linjaus, ei ole suinkaan oikeaan tietoon perustuva johtopäätös.

Päijät-Hämeen selvityksessä on tarkasteltu henkilöliikennettä. Itäisen Suomen tavoitteena on henkilöliikenteen lisäksi tavaraliikenteen kehittäminen Savon ja Karjalan radoilla, mikä on ensiarvoisen tärkeää Suomen viennin kannalta merkittävien yritysten raaka-aine- ja tuotekuljetusten turvaamisen näkökulmasta. Selvityksessä esitetyt eri linjausvaihtoehtojen hinta- ja teoreettiset matka-aikasäästövertailut on esitetty tarkoitushakuisesti ja osittain harhaanjohtavasti tukemaan selvityksen

tilaajien tavoitteita, jotka liittyvät Lahden aseman turvaamiseen ja Heinolan henkilöliikenteen avaamiseen. Esitys ”Savon oikoradasta” ennemminkin antaa täysin väärän käsityksen itäisen Suomen rataverkon kokonaiskehittämistarpeista ja Savon radan kehittämissuunnitelmista kuin parantaisi Savo-Kainuun kokonaisvaltaista henkilö- ja tavaraliikenteen saavutettavuutta.

Itäinen Suomi jatkaa yhtenäisenä Savon ja Karjalan ratojen kehittämistä sekä Itärata-hankkeen edistämistä pitkäaikaisten tavoitteidensa ja valtakunnallisten idän suunnan raideliikenteen kehittämispäätösten mukaisesti. Päijät-Hämeessä laaditussa selvityksessä ei ole esitetty mitään sellaista, joka antaisi aiheita aiempien päätösten muuttamiseen. Raideliikenteen kehittäminen on pitkäjänteistä ja johdonmukaista keskinäiseen vuorovaikutukseen perustuvaa ylimaakunnallista yhteistyötä. Näin on itäisessä Suomessa toimittu ja tullaan toimimaan jatkossakin.

*(allekirjoitukset: Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntahallitusten puheenjohtajat ja maakuntajohtajat)*