



Kanta-Hämeen liitto



Hämeenlinnan kaupunki



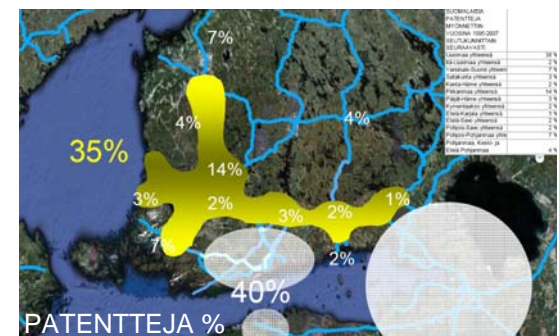
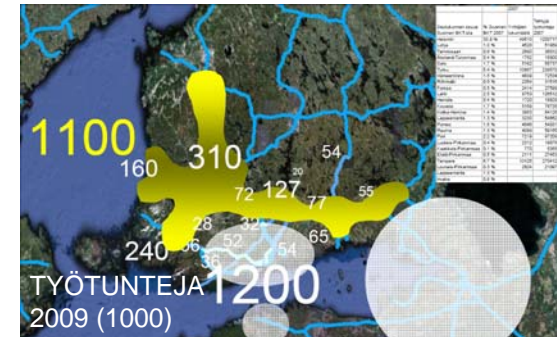
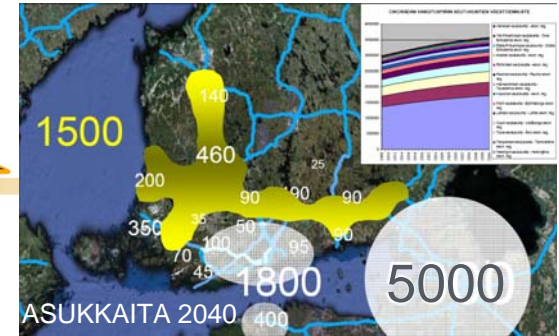
Päijät-Hämeen liitto



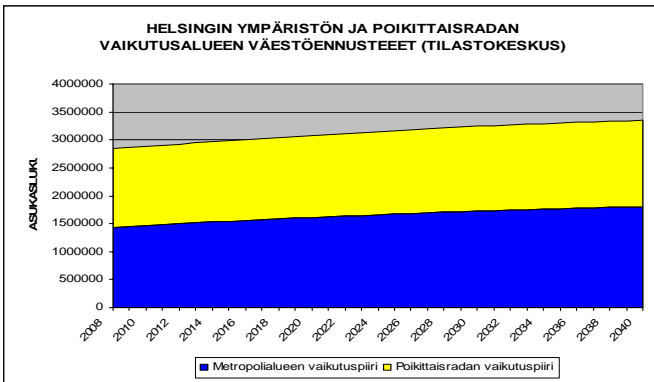
Lahden kaupunki



Kouvolan kaupunki



POIKITTAISRATA PALVELEE KEHYS-SUOMEN TALOUSKEHITYSTÄ



Suomessa on tapahtumassa voimakas kaupungistumiskehitys. Suomi kasvaa kasvukeskusten ympärillä. Helsinki ympäristöineen on tärkeä kasvukeskus. Tilastokeskus arvioi Helsingin ja Porvoon seutukuntien väestön kasvavan 30 vuodessa 1,4 miljoonasta asukkaasta 1,8 miljoonaan asukkaaseen. Me puhumme poikittaisradan vaikutuspiiristä eli *Kehys-Suomesta*. Alueen asukasluku on nyt 1,4 miljoonaa asukasta. Vuonna 2040 asukasluvun ennustetaan olevan 1,5 miljoonaa asukasta.

Poikittaisradan vaikutuspiiriin eli *Kehys-Suomeen* olemme laskeneet kaikki oheisiin karttoihin keltaisella merkityt seutukunnat. Poikittaisradan itäpäässä on 5 miljoonan asukkaan Pietari.

Poikittaisradan vaikutuspiiri on talousalueena merkittävä. Alueella tehdään 1,1 miljoonaa vuosittaista työtuntia ja siellä myönnetään 35% Suomen patenteista. Alueen bruttokansantuote on 27% koko Suomen kansantuotteesta. Vastaavat tunnusluvut Helsingin metropolialueella ovat 1,2 miljoonaa työtuntia, 40% patenteista ja 35% BKT:sta.

Liikenneyhteydet ovat talouskehityksen avaintekijä. Tavaralogistiikka on tärkeä, mutta vieläkin tärkeämpi on henkilöliikenteen saavutettavuus. Tällä hetkellä Suomi on poikittaisliikenteessä poikki. *Kehys-Suomen* poikittaisliikenne ei toimi. Tavaraliikenteessä ongelma on havaittu ja tehdyt selvitykset osoittavat Riihimäen tason poikittaisyhteyden valtakunnan ykköshankkeeksi.

Tällä esiselvityksellä haluamme osoittaa poikittaisyhteyden parantamistarpeen myös henkilöliikenteen tärkeäksi prioriteetiksi.



VAIKUTUSALUEELLA OULU*SEINÄJOKI*TAMPERE*TURKU*RAUMA*PORI*HÄMEENLINNA*LAHTI*KOUVOLA*KAJAANI*KUOPIO*PIEKSÄMÄKI*MIKKELI*LAPPEENRANTA*PIETARI

RATAVAIHTOEHDOT

Liikenneverkot kaupunkialueilla ovat yleensä säteittäisiksi rakentuneita. Liikennevirrat suuntautuvat suuriin keskuksiin säteisväyliä pitkin. Liikenteen kasvaessa väylät ruuhkautuvat ja poikittaisliikenne ja kehämäinen liikenne korostuvat.

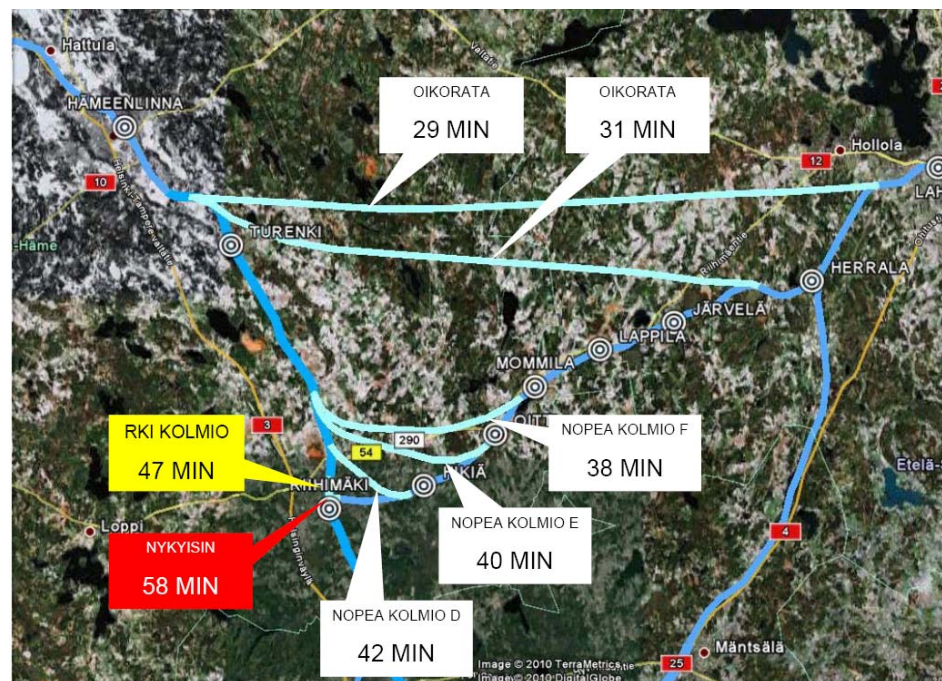
Rataviranomaiset ovat päätyneet poikittaisen tavaraliikenteen tehostamiseen suosittamalla ns. Riihimäen kolmion rakentamista. Kysymyksessä on yksiraiteinen rata, joka yhdistää Pohjanmaan radan ja Pietarin radan. Hanke on todettu tavaraliikenteen kehittämisen kannalta ykköshankkeeksi. Me olemme vakuuttuneita siitä, että poikittainen yhteys tarvitaan tavaraliikennettä varten. Mutta yhtä vakuuttuneita olemme siitä että yhteys tarvitaan nimenomaan henkilöliikennettä varten.

Me olemme ilolla havainneet talouselämän taholta tulleen voimakkaan kannanoton poikittaisen henkilöliikenteen kehittämiseksi. Laajan vaikutusalueen kauppakamarien laatima kannanotto vastaa meidän käsitystämme liikenteen kehittämistarpeista. Kannanotossa vaaditaan erityisesti Pietariin suuntautuvan kansainvälisen liikenteen kehittämistä alueiden kannalta tasapuolisesti.

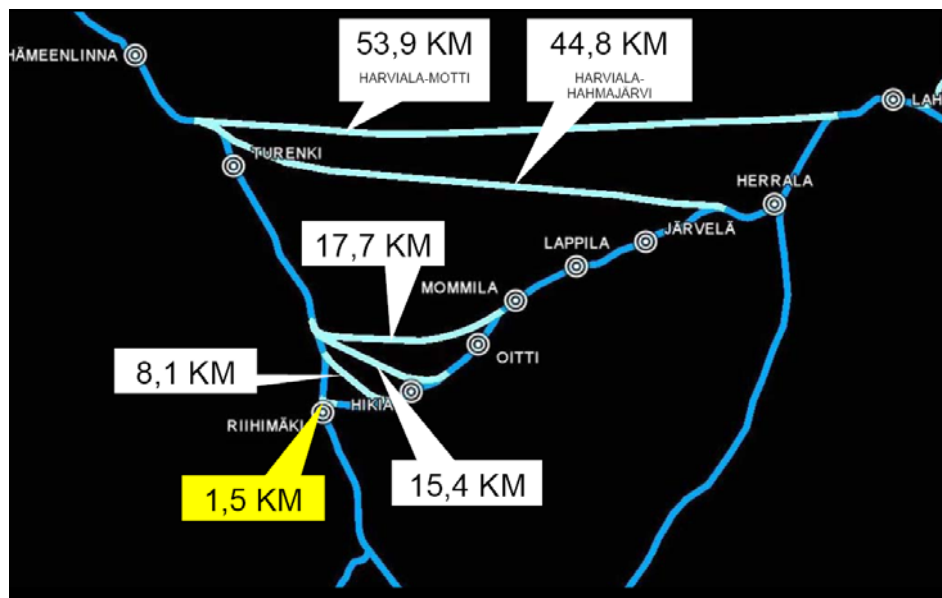
Kehittyvää poikittaisliikennettä voitaisiin periaatteessa hoitaa siten, että junat kääntyvät Riihimäellä. Tämä edellyttää veturin siirtoa Tampereen ja Kouvolan tapaan. Toimenpide vaatii huomattavasti aikaa ja siksi olemme etsimässä tehokkaampaa ratkaisua. Sellaisena näimme Hämeenlinna ja Lahden välisen oikoratayhteyden.

Alustavasti harkitsimme Pietariin suuntautuvan kansainvälisen liikenteen järjestämistä siten, että tulevaisuuden yhdestätoista päivittäisestä junasta yksi ajaisi Ouluun, kaksi Tampereelle ja kolmas Toijalan kautta Turkuun. Helsinkiin jäisi vielä seitsemän päivittäistä junaa. Perusolettamuksena on mahdollisuus matkustaa kansainvälisillä junilla myös Suomen sisäisessä liikenteessä. Kansainvälisen liikenteen lisäksi poikittainen yhteys palvelisi nopeata taajamajunaliikennettä Kouvolan ja Tampereen välillä..

Työtä tehdessä ajatus on kehittynyt siten, että Riihimäen kolmion ja oikoratayhteyden lisäksi olemme tutkineet ”nopean kolmion” mahdollisuuksia. Nopea kolmio erkanisi Pohjanmaan radasta eritasoisesti ja olisi kaksiraiteinen. Nopealla kolmiolla on kolme alavaihtoehtoa.



JUNALIIKENTEEN MATKA-AJAT VÄLILLÄ LAHTI-HÄMEENLINNA TULEVAISUUDEN RATAVAIHTOEHDOLLA



TÄMÄN SELVITYKSEN VAIHTOEHDOT JA UUDEN RATAOSAN PITUUS

RATAVAIHTOEHTOJEN HYÖDYT JA SUOSITUS

Tarjonta lisää kysyntää ja parempi saavutettavuus synnyttää yhteyksiä. Lahden ja Hämeenlinnan välisen ratayhteyden nopeuttaminen säteilee laajasti valtakuntaan. Se voi luoda aivan uuden talouselämän akselin länsirannikolta Kymenlaakson kautta Pietariin. Liikenteellisten vaikutuksien tarkastelemiseksi olemme vertailleet nykyisenkaltaista, mutta tehostettua liikennöintiä Riihimäen kolmion, nopean kolmion tai oikoradan kautta. Pietarin junat ajetaan tulevaisuuden tilanteessa Helsingin lisäksi Tampereelle ja Ouluun. Hypoteettisesti olemme lisäksi ajaneet yhden junavuoron Toijalan kautta Turkuun. Tampereen ja Kouvolan välillä kulkee nopea taajamajunaliikenne. Tällaista liikennettä on vertailtu systeemiin, jossa kaikki Pietarin junat ajavat Helsinkiin ja poikittaisliikenne Tampereelta Kouvolaan vaihtaa junaa Riihimäellä.

Laskelmat osoittavat Riihimäen kolmion antavan noin vuoden 2030-2040 tilanteessa vuosisäästön suuruudeltaan 18 milj. €. Nopean kolmio säästää 21 milj. € ja oikorata 31 milj. € vuodessa. Absoluuttiset arvot eivät tässä ole tärkeitä. Suhteellisuus on tärkeä. Havaitaan Riihimäen kolmion yksin oleva erittäin kannattava. Riihimäen kolmion rakennuskustannus lienee tämän hetken kustannustasolla noin 12 milj. €. Jos hyötyjä ja kustannuksia käytetään kriteerinä hyöty/kustannussuhde nousee tasolle 5. Asiaa voidaan arvioida myös muiden tekijöiden avulla. Yksi niistä on vaikutus talousalueen kehitykseen.

Nopea kolmio on myöskin investointiinsa nähden hyvin kannattava. Rakennuskustannukset ovat lyhimässä vaihtoehdossa Oittiin noin 73 milj. €. Nopea kolmio takaa kaksiraiteisena henkilöliikenteen sujuvuuden riittävällä nopeudella. Eritasoinen rataliittymä turvaa pääradan liikennettä. Nopean kolmion hyöty/kustannussuhde on yli 1.

Oikorata tuottaa suurimmat hyödyt. Suurten investointikustannusten vuoksi (404-480 milj. €) hyöty/kustannussuhde jää kuitenkin reilusti alle yhden. Oikoradalla saattaa olla kysyntää kasvattavaa vaikutusta, joka ei näy nykyisissä kysyntäennusteissa, sillä saattaa olla myös vaikutusta kasvupaineen tasaantumiseen..

SUOSITUS

Tehdyn selvityksen perusteella me olemme entistä vakuuttuneempi poikittaisen ratayhteyden tarpeesta. Esiselvityksen perusteella vaikuttaa siltä, että Riihimäen tavaraliikennekolmio kannattaa rakentaa heti. Varsinaisesti matkustajaliikenteen turvaava nopea kolmio tai oikorata olisi tarkemmin tutkittava yleissuunnitelman muodossa ja tehtävä sen jälkeen ratavaraukset maakuntakaavaan.

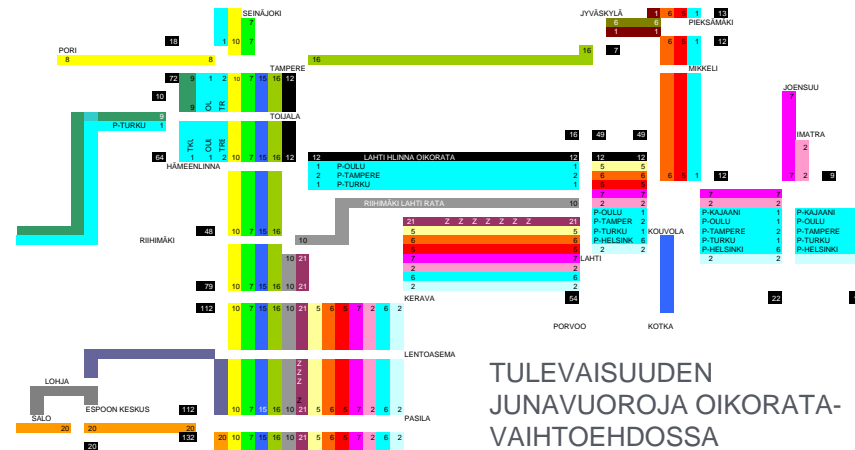
Yhteystiedot:

Nopeat Itäradat

timo.ahonen@lahti.fi , puh. 03 814 2145 paivi.hippelainen@kouvola.fi puh. 020 615 088 82

Konsultti:

pentti.murole@wspgroup.fi, puh. 040 500 2670 pipsa.eklund@wspgroup.fi puh. 0207 864 311



RATOJEN SUORITTEITA LAAJALLA VERKOLLA

	JUNA KM	JUNA MIN		
NYT	74 080	30 431		
LAAJENNETTU PERUSLIKENNÖINTI	97 008	39 470		
RAKENNETAAN RIIHIMÄEN KOLMIO	94 176	38 406		
RAKENNETAAN NOPEA KOLMIO	94 016	38 342		
RAKENNETAAN L-H OIKORATA	93 514	38 024		
RAKENNETAAN LISÄKSI ESA- JA MUURALAN RATA	96 486	39 026		
RAKENNETAAN ESA JA LOHJALTA LENTOASEMALLE	96 774	39 057		

RATOJEN HYÖTY/KUSTANNUSVERTAILUA

	JUNA KM/d	JUNA MIN/d		€/per km	9
HENKILÖLIKENNESÄÄSTÖ KM / MIN					OPER. meur/
RAKENNETAAN RIIHIMÄEN KOLMIO	2832	1064			7.6
RAKENNETAAN NOPEA KOLMIO	2992	1128			8.1
RAKENNETAAN LAHTI H-LINNA OIKORATA	3494	1446			9.4
RAKENNETAAN LISÄKSI ESA- JA MUURALAN RATA	522	444			1.4
RAKENNETAAN ESA JA LOHJALTA LENTOASEMALLE	234	413			0.6
HENKILÖKIENNESÄÄSTÖ KM / MIN			MATK MIN/d	MATK H/d	AIKAKUST meur
RAKENNETAAN RIIHIMÄEN KOLMIO	849 600	319 326	63 865 113	1 064 419	8.5
RAKENNETAAN NOPEA KOLMIO	897 600	338 526	67 705 113	1 128 419	9.0
RAKENNETAAN LAHTI H-LINNA OIKORATA	1 048 200	433 836	86 767 107	1 446 118	11.6
RAKENNETAAN LISÄKSI ESA- JA MUURALAN RATA	156 600	133 270	26 653 962	444 233	3.6
RAKENNETAAN ESA JA LOHJALTA LENTOASEMALLE	70 200	124 013	24 802 534	413 376	3.3

TAVARALIKENNESÄÄSTÖ MEUR

RAKENNETAAN RIIHIMÄEN KOLMIO					2
RAKENNETAAN NOPEA KOLMIO					4
RAKENNETAAN LAHTI H-LINNA OIKORATA					10
SÄÄSTÖT YHTEENSÄ MEUR (ESA JA MUURALAN RADALTA SÄÄSTÖT PUUTTUVAT)				MEUR/A	LIKENNÖINTI L2
RAKENNETAAN RIIHIMÄEN KOLMIO					18.2
RAKENNETAAN NOPEA KOLMIO					21.1
RAKENNETAAN LAHTI H-LINNA OIKORATA					31.0
RAKENNETAAN LISÄKSI ESA- JA MUURALAN RATA					5.0
RAKENNETAAN ESA JA LOHJALTA LENTOASEMALLE					3.9

10 MEUR SÄÄSTÖLLÄ, 5% KOROLLA JA HYÖTY/KUSTANNUSSUHEELLA 1,0 INVESTOINNIN SUURUUS VOI OLLA					150 MEUR
20 MEUR SÄÄSTÖLLÄ, 5% KOROLLA JA HYÖTY/KUSTANNUSSUHEELLA 1,0 INVESTOINNIN SUURUUS VOI OLLA					300 MEUR

RIIHIMÄEN KOLMION INVESTOINTI ON				20 MEUR	H/K 4-5
LAHTI H-LINNA OIKORADAN INVESTOINTI ON				400 MEUR	H/K 0,6-0,7
ESA-RADAN JA MUURALAN RADAN INVESTOINTI ON				1000 MEUR	HK <1