



17.10.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

LVM/1620/08/2018

**Mikkelin kaupunginhallituksen lausunto alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeesta sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisestä 2020-2022**

Liikennepalvelujen kehittäminen asiakaslähtöisempään ja eri liikkumis-  
muodot yhdistävään suuntaan on ensiarvoisen tärkeää maakuntien kil-  
pailukyvyn edistämiseksi. Palvelutaso on kyettävä säilyttämään riittävällä  
tasolla myös harvempaan asutuilla seuduilla, mutta samalla palveluiden  
tuottamiselle on löydyttävä taloudellisesti kestäviä ratkaisuja. Etelä-  
Savossa on tärkeä pystyä tarjoamaan mahdollisimman saumattomia ja  
molempiin suuntiin toimivia matkaketjuja pääkaupunkiseudulle sekä  
muihinkin kasvukeskuksiin. Toimivat yhteydet palvelevat yrityselämää,  
asukkaita, vapaa-ajan asukkaita sekä matkailijoita edistäen näin alueen  
saavutettavuutta.

Mikkelin kaupunki pyrkii edistämään alueellista liikkumista usein eri kei-  
noin. Tällä hetkellä on käynnissä erilaisia alueellisen liikkumisen hankkei-  
ta, joissa Mikkelin kaupunki on osallisena. Mikkeli on Etelä-Savon osalta  
pilottikohteena Alpio-hankkeessa, joka edistää alueellisten liikkumispal-  
veluiden integrointia. Pilotin tavoitteena on kerätä kokemusta lakisää-  
teisten sote-matkojen tehostamisesta avaamalla kuljetuksia myös itse  
maksaville asiakkaille, sekä tehostaa matkojen yhdistelytoimintaa mm.  
julkista liikennettä ja uusia palvelualustoja hyödyntäen.

AIKO-hankeen pilotissa kokeillaan uudenlaista työmatkapalvelua, jossa  
samansuuntaisen työmatkareitin omaavat kaupunkilaiset voivat internet-  
pohjaisen palvelun avulla hyödyntää kimpapakyytipalvelua työmatkoihin.  
Tavoitteena on vähentää yksityisautoilua, ja kehittää uudenlaisia joukko-  
liikenneverkostoa tukevia markkinaehtoisia liikkumispalveluita.  
Mikkelin kaupunki kehittää palvelujaan asiakaslähtöisempään suuntaan  
ja edistää digitaalisten palvelujen käyttöönottoa myös henkilöliikenteen  
osalta.



17.10.2018

Pilottihankkeen matkaketjuajattelun tukemiseksi Mikkelin kaupungin joukkoliikenteessä käytössä oleva Waltti-lippujärjestelmä on integroitavissa VR:n lippujärjestelmään, ja tulemme tarkastelemaan myös bussiliikenteen aikatauluja siten, että ne tarjoavat syöttöyhteyksiä raideliikenteelle.

Mikkelin kaupungilla ei ole mahdollisuutta tällä hetkellä sitoutua raideliikenteen pilottihankkeeseen liikenne- ja viestintäministeriön edellyttämällä tavalla rahallisesti tai henkilöstöresurssien osalta.

### **Rautatieliikenteen kehittämisessä huomioitavaa:**

Palvelutason määrittelyssä on lähdettävä liikkeelle asiakastarpeista. Matkaketjujen on oltava mahdollisimman sujuvia ja miellyttäviä, jolloin on kiinnitettävä huomiota myös matkustamisen laatuun, huomioiden palvelujen käytettävyys, kulkuvälineiden laadulliset ominaisuudet sekä pysäkkien/asemien palvelutaso. Mikkelin kaupunki katsoo, että toimiva junaliikenne tarkoittaa myös toimivia asemia ja vaatii, että Haukivuoren asemalle palautetaan asiointin kannalta tärkeimmät junavuorot.

Merkittävimpänä puutteena Mikkelin kaupungin näkökulmasta on ollut aamujunavuoron puuttuminen pääkaupunkiseudulta Etelä-Savoon suuntautuvassa kaukojunaliikenteessä. Päivän ensimmäinen junayhteys Helsingistä on saapunut Mikkeliin vasta noin klo 11. Tilanteeseen saadaan kuitenkin muutos, sillä VR on julkaissut lisäävänsä tarjontaansa aamujunavuoron Helsingistä Kuopioon. Juna lähtee Helsingistä klo 5.57 ja saapuu Mikkeliin klo 8.40. Lipunmyynti aloitetaan VR:n mukaan 23.10.2018.

### **3h junayhteyden kehittäminen Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin / Itä-rata**

Itä-Suomen sekä Kainuun maakunnan kaupungit ja kunnat sidosryhmineen ovat tehneet liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen, että Liikennevirasto yhdessä pääkaupunkiseudun, Porvoon ja maakuntaliittojen kanssa ryhtyy selvittämään Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan kaukoliikenteen ratayhteyden vaikutuksia ja kannattavuutta tavoitteena 3 h junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin. Suora junayhteys päälentoasemalle on poikkeuksellisen tärkeä hanke Itä-Suomen ja koko maan kannalta.

Pidämme parhaimpana vaihtoehtona linjata tulevaisuuden nopea yhteys Helsingistä Pietariin lentokentältä Porvoon ja Kouvolan kautta (ns. Itära-



17.10.2018

ta). Helsinki-Pietari -esiselvityksestä ja siihen liittyvästä Lahti-Mikkeli tarkastelusta ilmenee, että Kouvola-vaihtoehto on kansantaloudellisesti ja ympäristön kannalta edullisin ratkaisu. Se tukee parhaiten tasapainoista aluekehitystä ja useamman maakunnan saavutettavuutta.

Linjaus on elintärkeä Itä-Suomen asukkaille ja teollisuudelle sekä erityisesti matkailu- ja muille palveluelinkeinoille. Nopea junayhteys Helsinkiin ja Pietariin tukisi merkittävästi itäsuomalaisten matkailukohteiden (Saimaa, Tahko, Koli, Vuokatti) vetovoimaa ja niihin tehtäviä työllistäviä investointeja.

Rakentamalla yksi lyhyempi uusi nopea itärata (112 km) saavutetaan kaksi tärkeää päämäärää yhdellä kertaa: Savon ja Karjalan ratojen junayhteys Helsinkiin nopeutuu tuntuvasti ja samalla koko Itä-Suomi Kainuuta myöten pääsee yhdellä vaihdolla myös nopeasti Pietariin ja päinvastoin. Itä-Suomen kaupunkien (Kajaani, Iisalmi, Kuopio, Varkaus, Piekämäki, Mikkeli, Kouvola, Joensuu, Savonlinna, Imatra, Lappeenranta) saavutettavuus junalla on merkittävästi heikompi kuin Länsi-Suomen. Tästä johtuen Itä-Suomen kysyntäpotentiaali ei realisoidu täysmääräisesti junaliikenteeseen.

Henkilöautoliikenteen ja lentoliikenteen osuus on huomattavasti suurempi kuin vastaavilla etäisyyksillä Länsi-Suomessa. Nopean Itäradan myötä Itä-Suomen kaupunkien saavutettavuus suhteessa Helsinkiin on suhteessa tasa-arvoisempi ja samalla saavutetaan ilmastomuutoksen hillinnän tavoitteita. Itä-Suomessa on seutukaupunkeja, joissa sijaitsee suurin kansainvälisen vientiteollisuuden keskittymiä. Näiden yhteydet lentoasemalle paranisivat myös merkittävästi.

Helsinki-lentokenttä-Porvoo-Kouvola itärata on mahdollista tulkita osaksi Scandinavian -Mediterranean ydinverkkokäytävää. Tämä mahdollistaa EU:n CEF-rahoituksen, jonka osalta Suomella on tavoitteena parempi saanto tulevaisuudessa.

Viranomaisten – ministeriöt mukaan lukien - on aktiivisesti edistettävä maakuntakaavojen toteutumista. Siksi niihin ei tulisi sisällyttää hankkeita, joiden toteuttamiseen ei tosiasiallisesti olla valmiita sitoutumaan. Itä- ja Etelä-Suomen alueella on maakuntakaavoissa varauduttu kolmeen linjaukseen: Lahti-Mikkeli, lentokenttä-Porvoo-Kouvola ja lentokenttä-Porvoo-Luumäki. Näiden osalta tulee linjata, mitä edistetään ja mistä voidaan luopua.



17.10.2018

Toimenpide-ehdotus: Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevien johdopäätösten tulee perustua avoimeen ja demokraattiseen päätöksentekoon. Siihen tuleva 10-12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelma sopii parhaiten. Esitämme, että LVM huomioi esityksemme 3 h juna Kuopio-Helsinki ja Joensuu-Helsinki palvelutasosta liikennejärjestelmäsuunnitelmaansa.

### **Savonradan liikenteen kehittäminen**

Kouvola-lisäalumi eli Savon rata on osa valtakunnan runkoverkkoa sekä yleiseurooppalaista TENrautatieverkkoa. Savon radalla henkilöliikenteen nopeustaso on saatava nostettua 200km/h ja tavaraliikenteen akselipaino 250kN:n. Nykytilanteessa tasoristeykset rajoittavat suurimman sallitun nopeuden 140 kilometriin tunnissa. Etelä-Savon maakunnan alueella tasoristeyksiä on vielä Haukivuori-Pieksämäki, kuusi kappaletta. Samoin Kymenlaakson maakunnassa (Kouvola - Etelä-Savo välillä) on tasoristeyksiä. Savon radalla on myös yhteysvälejä, joilla nopeudennosto edellyttää turvalaitetöitä. Tällainen väli on esimerkiksi Mikkeli-Haukivuori.

Nopeuden nostaminen ja akselipainon nostaminen parantavat julkisen liikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä, mikä lisää matkustajamääriä, tavaraliikennettä ja vähentää pitkämatkaista henkilöauto-liikennettä. Nopeammat yhteydet parantavat myös Itä-Suomen saavutettavuutta, millä on myönteinen vaikutus elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin alueella. Samalla tuetaan uuden liikennepolitiikan ja Pariisin ilmastositomuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamista. Liikenneturvallisuus paranee niin raide- kuin tieliikenteen osalta.

Toimenpiteitä nopeustason nostamiseksi ovat tasoristeyksien poistamisen ja radan rakenteiden saneeraukset sekä sähkö- ja turvalaitejärjestelmien muutokset, meluntorjunta, akselipainon nosto ja penkereiden leventäminen.

Rautateiden henkilöliikenteen palvelutason näkökulmasta Savonrata on huomattavasti heikommassa asemassa, kuin Pohjanmaan rata. Matka-aika välillä Helsinki-Seinäjoki on noin 3 tuntia, kun vastaavalla matkalla Helsinki-Kuopio aika on yli 4 tuntia. Tavaraliikenteen osalta kuljetusmäärät ovat kasvaneet kaivosteollisuuden johdosta. Monet kuljetukset myös sisältävät vaarallisia aineita, mikä täytyy huomioida arvioitaessa tasoristeysonnettomuuksien seurauksia.

Toimenpide-ehdotus: Valtion tulee huolehtia rataosuuden parantamiseen liittyvistä investoinneista sekä ostoliikenteen kattavuudesta.



17.10.2018

### UPM/Pelloksen –teollisuusalueen ja logistiikan kehittäminen

Euroopan suurin vaneritehdas (UPM) sijaitsee Mikkelin Pelloksella. Pelloksen teollisuusalue on merkittävä yritys- ja työpaikkakeskittymä, johon liittyen myös Mikkelin kaupunki on tehnyt mittavia maanomistus sekä kaavoitusjärjestelyjä. Alueen nykyisen toiminnan turvaamiseksi sekä jatkoon kehittämisen kannalta tulee varmistaa alueen toimiva logistiikka sekä siihen tarvittava liikenneinfrastruktuuri.

Keskeiset kehittämiskohteet ovat 1) tieliikenteen sujuvuus (ml. Vt13), 2) alueen raideliikenteen sujuvuus (ml. pistoraide Savonradalla välillä Pellos-Mäntyharju) sekä 3) Saimaan syväväyläliikenteen kehittäminen.


Pelloksen ja Mäntyharjun välinen teollisuuden pistoraitteen (noin 20 km) Pelloksen teollisuudelle on merkittävä.

Pelloksen tehtaan vanereista keskeinen osa kulkee rautateitä pitkin, peräti 40 % lähtee rautateitse satamien kautta maailmalle. Huomioitavaa on, että yli 90 % tuotteista viedään Suomen ulkopuolelle. Käytännössä noin 100 tuhannen tonnin verran vaneria vuodessa lastataan Pelloksella VR:n vaunuihin ja VR kuljettaa tavarat satamiin. Logistisesti Pellos-Mäntyharju pistoraide on tärkeä, koska volyymit ovat niin isot, että rekaliikenteellä logistiikkaa ei pysty hoitamaan. Logistiikan tulee olla tehokasta, koska matka markkinoille Suomesta on pitkä.

Pistoraitteen kiskotyypistä johtuen raiteelle on asetettu nopeusrajoitus. Tyhjillä vaunuilla voidaan ajaa 50 km/h ja täydellä 20 km/h (junan paino täydellä lastilla noin 1000 tonnia). Materiaalivirran kasvettua merkittävästi on ilmeistä, että pistoraitteen kantavuus ei ole riittävä ja raide vaatii investointia, jotta raiteelle ei tule painorajoituksia. Radan korjaaminen nykytilaa vaativalle tasolle vaatii valtion merkittävää panostusta.

Toimenpide-ehdotus: Valtio varmistaa riittävät resurssit

Mikkelin kaupunginhallitus



Timo Halonen  
kaupunginjohtaja



Ari Liikanen  
hallintojohtaja