

Helsinki –Forssa – Pori –radan esiselvitys 2010

Hämeen liitto

Satakuntaliitto

Uudenmaan liitto



Helsinki – Forssa – Pori radan esiselvityksellä Hämeen liitto, Satakuntaliitto ja Uudenmaan liitto selvittävät millaista tarvetta ja mahdollisuuksia on Helsinki – Forssa – Pori rautatien toteuttamiseen ja mitkä ovat mahdolliset toimenpiteet, joilla siihen voitaisiin varautua. Esiselvitys käynnistyi lokakuussa 2009 ja valmistui helmikuussa 2010.

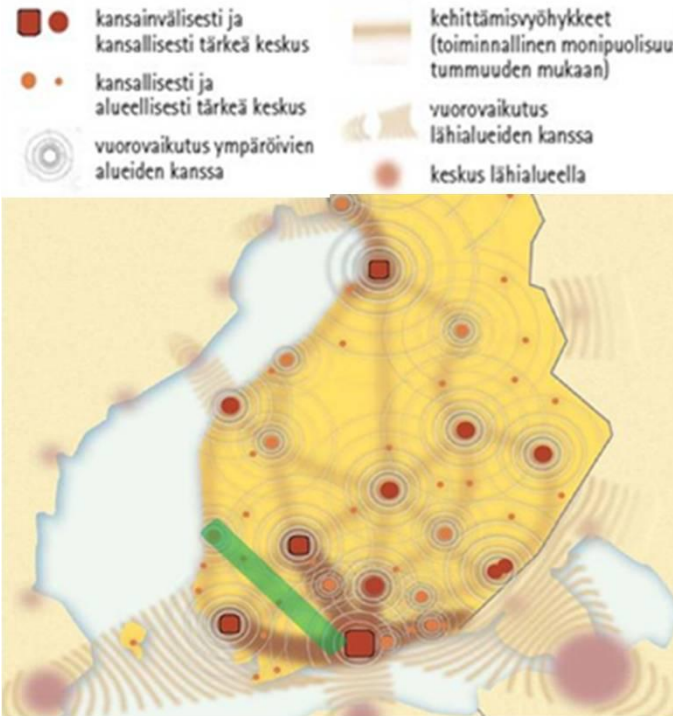
Helsinki – Forssa – Pori –rata noudattaa pääpiirteittäin vt 2 (Pori – Helsinki) linjausta. Rata sijoittuu 21 kunnan alueella. Helsingin seudulla on suunniteltu rataa Vihdin kautta Lohjalle. Tämä suunta on suurin linjausvaihtoehto (ve 1), toinen vaihtoehto olisi liittyä suoraan rakenteilla olevaan Kehärataan (ve 2) ja kolmas suora yhteys Forssasta Riihimäelle Ve 3).

”Rautatieliikenteen menestyminen edellyttää matka-aikojen tuntuva lyhentämistä.

Tämä edellyttää rataverkon määrätietoista ja pitkäjänteistä kehittämistä.”

Helsinki- Pori väli on rautateitse nykyisin Tampereen kautta 321 kilometriä ja maanteitse (vt 2) 242 kilometriä. Junalla matka-aika on keskimäärin 3.15-3.30 tuntia.

Suora Helsinki-Forssa-Pori rata olisi pituudeltaan noin 240 kilometriä ja matka-aika noin 1.30 tuntia.



Vahvistuva liikennekäytävä avaa uuden kasvusuunnan pääkaupunkiseudulle

VISIO

Helsinki – Forssa – Pori -liikennekäytävä on laadukas rautatien ja valtatie muodostama liikennekäytävä Helsingin ja Porin välillä, johon liittyy vahva asutuksen ja yritystoiminnan kehittämisvyöhyke.

Helsinki – Forssa – Pori -liikennekäytävä on osa Etelä-Suomen liikennejärjestelmää, joka avaa ekologisen liikkumismahdollisuuden ja laajan työssäkäyntialueen koko Etelä- Suomen alueella.

Maankäyttö kunnissa tukee ja tukeutuu vahvaan liikennekäytävään ja erityisesti rautatieyhteyksiin. Asemien välittömässä läheisyydessä ovat palvelujen ja yritystoiminnan työpaikkakeskittymät. Asuminen on sijoittunut liikennekäytävän solmupisteisiin sijoittuvien asemien tuntumaan ja niiden liityntäliikenteen alueelle.

VT 2 – LIIKENNEKÄYTÄVÄ KEHITTÄMISVYÖHYKKEENÄ

Valtatie 2 on yksi valtakunnan pääväylistä ja Helsinkiin johtavista liikennekäytävistä. Vaikutusalueen väestöpohja on noin 1,5 miljoonaa asukasta, joka on lähes samaa luokkaa kuin Helsinki – Tampere vyöhykkeellä (1,8 milj. asukasta). Pääkaupunkiseudun lähialueella se yhtyy vt 1 liikennekäytävään Vihtiin saakka.

Hyvä saavutettavuus on alueellisen kehityksen merkittävä lähtökohta. Rautatie on selvästi saavutettavuuden yksi edellytys. Sen puute näkyy vaikutusalueen kehityksessä.

HELSINKI – FORSSA – PORI OSANA ETELÄ-SUOMEN TULEVAISUUDEN RATAVERKKOJA

Rautatie on sekä Euroopan että Suomen liikennejärjestelmässä merkittävä mahdollisuus tulevaisuutta ajatellen. Tähän on useita syitä kuten:

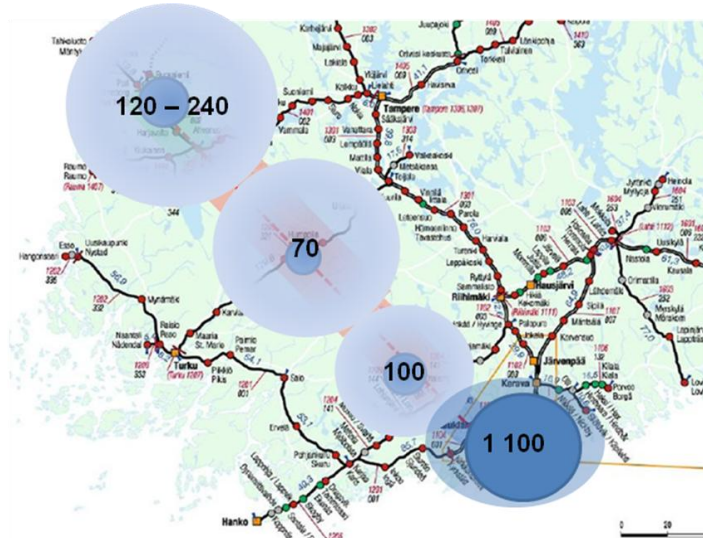
- Ilmastonmuutos ja energiankulutus
- Ympäristövaikutukset
- Turvallisuus
- Nopeus
- Rautatieliikenteen ylivoimaisuus ulkoisten vaikutusten ja kustannusten osalta

Etelä-Suomen alueella on potentiaalista junaliikenteen kysyntää erityisesti henkilöliikenteessä. Esteenä matkustajamäärien kasvulle ovat asema- ja ratakapasiteetin pullonkaulat merkittävimpiä Helsingin ratapihan ja aseman kapasiteetti. Ne on ratkaistava ennen kuin uusia ratoja voidaan toteuttaa.

Tulevaisuudessa tärkeä periaatteellinen kysymys on miten tiheä rataverkko Etelä-Suomeen halutaan. Sillä ratkaistaan merkittävässä määrin myös alueellisen kehityksen suunta.

MATKUSTAJAMÄÄRÄT

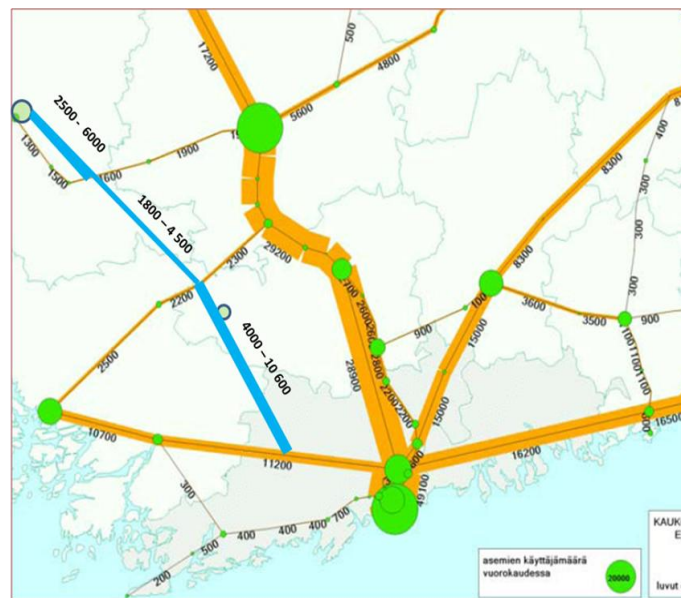
Esiselvitystyön yhteydessä tehtiin alustavat arviot henkilöliikenteen muutoksesta. Lähtökohtana olivat nykyiset junaliikenteen, lentoliikenteen ja bussiliikenteen matkustajamäärät. Laskelmissa otettiin huomioon liikenteen muutokset sekä muut käyttöön vaikuttavat tekijät. Lopputuloksena saatiin arvio vaihteluvälistä, johon matkustajamäärät todennäköisesti sijoittuvat. Ylärajan saavuttaminen edellyttää mm. maankäytön kehittymistä, nopeaa ja laadukasta junaliikennettä ja muutoksia vaikutusalueen matkustuskäyttäytymiseen.



Vaikutusalueen väestömäärät 1000 asukasta.



Etelä – Suomen rataverkon tihentäminen avaa uusia junan käyttömahdollisuuksia.



Alustava arvio päivittäisistä matkustajamääristä.

TAVARALIIKENNE

Nykyisiin kuljetusvirtoihin HFP-radnan merkitys on osittain Pääkaupunkiseudun ja Satakunnan välisiä kuorma-autokuljetuksia korvaavaa. Kuljetusten siirtyminen riippuu tulevasta kilpailukyvyistä. Junamäärät ovat 1 - 4 junaa/vrk.

Satamakuljetusvirrat suuntautuvat nykyisin Porista ja Raumalta selkeästi sisämaahan. Helsingin Vuosaaren kautta kulkee erityisesti kappaletavaravirtoja Satakunnan suuntaan. Satamien erikoistuksessa junakuljetuksia voi olla 1 – 3 junaa /vrk.

Forssan seudun suunnitteluvaiheessa olevat merkittävät hankkeet (Humpilan lentokenttä ja logistiikkakeskittymä sekä Forssan ekologistiikan keskittymä) heijastuisivat selvästi myös junaa käyttävien tavarakuljetusten potentiaaliin. Kuljetusten määrä on 2 - 4 junaa /vrk edellyttäen, että hankkeet toteutuvat.

Karkkilan alueella on merkittävää metalli- ja teknologiateollisuutta, jonka toimintamahdollisuuksia rautatieyhteydet tukisivat. Merkittävin suuntautuminen on Helsingin suuntaan (Vuosaari). Toiminta on rakennettu nykyisten yhteyksien varaan. Kuljetusten määräksi voidaan arvioida 2 junaa/vrk.

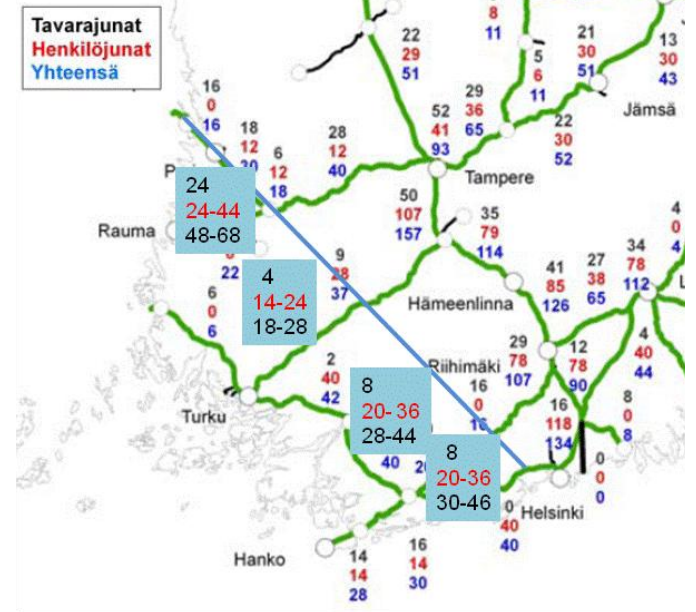
Jakelun runkokuljetukset lähtevät Pääkaupunki-seudulta. Jakelukuljetus voisi mahdollisesti käyttää junakuljetuksia osin runkokuljetuksiin. Kuljetusten voidaan arvioida tarvitsevan Helsinki – Pori –välillä 2 junaa/vrk

Tavaraliikenteen osalta kysynnän muodostuminen edellyttää tarkempaa tutkimusta ja tulevaisuuden ennakkointia kuin tässä yhteydessä on ollut mahdollista tehdä. Selvältä kuitenkin näyttää, että Helsinki – Pori rata on ensisijassa henkilöliikennerrata, joka kuitenkin voi avata merkittäviä tuotanto- ja logistiikkatoiminnan mahdollisuuksia erityisesti Forssan seudulla.

JUNALIIKENNE – POTENTIAALI

Mahdollista junaliikenteen kokonaismäärää on arvioitu henkilö- ja tavarajunien osalta oheisessa kuvassa, jossa pohjana ovat nykyiset junamäärät eri rataosilla. Määräarviot ovat suuntaa antavia, mutta niiden perusteella voidaan arvioida, että radan mahdollisuuksien tarkempi selvittäminen on perusteltua.

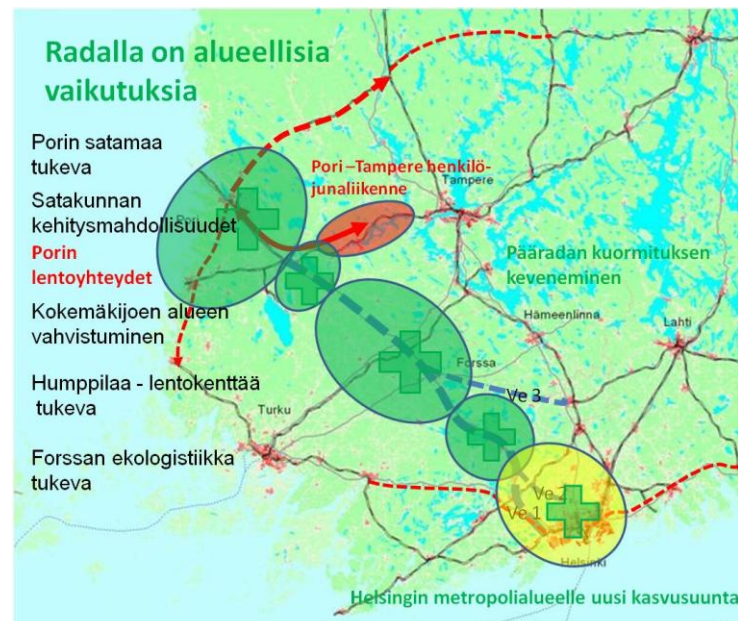
Nykyiset ja HFP-radnan arvioitu junamäärä/vrk



HELSINKI – PORI –RADAN VAIKUTUKSET

Uusi rata avaa vahvoja kehittämismahdollisuuksia vaikutusalueella. Sen vaikutukset heijastuvat myös laajemmalle alueelle. Koko rataverkoston tihentäminen mahdollistaa myös nykyistä sujuvamman ja nopeamman liikumisen koko Etelä-Suomen alueella.

Rautateiden käytön lisääminen tukee energia- ja ilmastotavoitteita. Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus paranevat.



KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Helsinki - Forssa – Pori rata toteutuu pitkällä aikavälillä. Sen toteutumisen edellytyksiä lähdetään vahvistamaan osapuolten yhteisin toimenpitein.

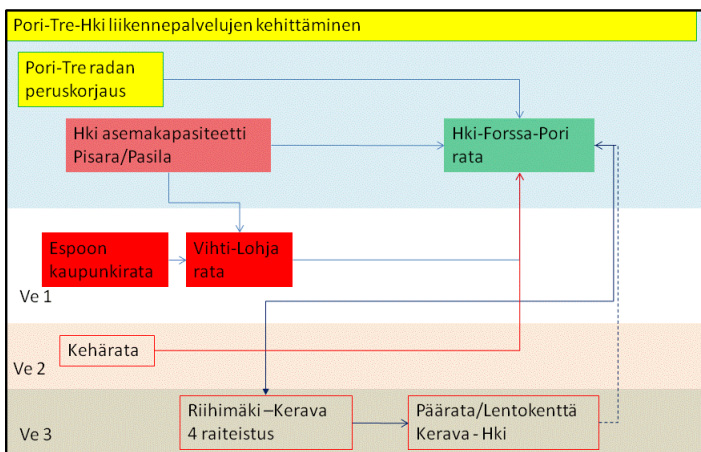
Alueen liikenneyhteyksiä kehitetään aluksi nykyiseltä pohjalta 2010 –luvulla

- Vt 2 tien kehittäminen ja
- Pori – Tampere radan parantaminen

Vt 2 liikennekäytävän maankäytön ja liikenneyhteyksien suunnittelussa otetaan huomioon radan toteutumismahdollisuus.

Rautateiden hankkeita, jotka ovat edellytyksiä Helsinki – Forssa – Pori radan toteuttamiselle, edistetään kaikkien osapuolten yhteisin voimin

- Helsingin asemakapasiteetti (Pisara)
- Espoon kaupunkiradan ja
- Vihti – Lohja –radan toteuttaminen



SUOSITUKSET

Varaudutaan Helsinki – Forssa – Pori radan toteuttamiseen pitkällä aikavälillä. Suunnittelun tavoitteena on toteuttamisvalmius vuonna 2022. Menossa olevien maakuntakaavojen uudistusten yhteydessä yhteysväli merkitään selvityskohteeksi. Jatkossa käynnistetään suunnittelu normaalin prosessin mukaisesti.

Mahdollinen valmistumisajankohta voisi olla 2025 ... 2035 edellyttäen että

- raideliikenteen merkitystä ja roolia halutaan vahvistaa osana liikennejärjestelmää,
- junaliikenne Etelä-Suomen alueella keskusten välisessä liikenteessä tulee nykyisestään kasvamaan ja
- radan toteuttamisen edellytykset saadaan kuntoon

Kanta-Hämeen maakuntasuunnitelmassa on jo joulukuussa 2009 kirjattu vt 2 linjausta noudattava rata, Humppilan lentokenttä ja Forssan logistiikkakeskittymä.

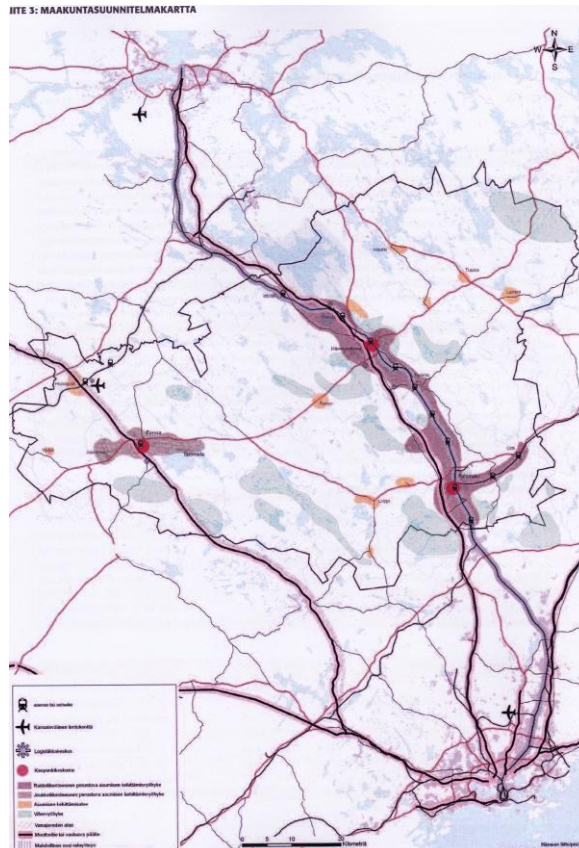
MITEN ETEENPÄIN

Pyrittäessä radan edistämiseen tarvitaan vahva ja hyvin organisoitu intressipiirin yhteistyö, jolla vaiheittaiseen etenemiseen kytketään laaja keskusteluja oikein ajoitettu päätöksenteko sekä kunta että valtiosectorilla.

Vaiheittain etenemisen ehdotus:

1. Muodostetaan ”Länsi-Suomen rataneuvottelukunta”, joka edistää ja ohjaa Helsinki – Pori –radan kehittämistä. Maakuntien liitot kokoavat neuvottelukunnan.
2. Neuvottelukunta käynnistää alustavan vt 2 – liikennekäytävän kehittämissuunnitelman laadinnan. Siinä määritellään yleispiirteinen linjausehdotus ja maankäytön kehittämislinjat
3. Maakuntakaavojen uudistuksen yhteydessä merkitään Helsinki – Forssa – Pori liikennekäytävän ja radan kehittämis- ja selvittämistarve.
4. Käynnistetään kunnissa maankäytölliset selvitykset ja suunnittelu mahdollisen ratavaruksen sijoittamisesta ja siihen liittyvästä maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisestä.
5. Käynnistetään virallinen radan suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä kaavoitus.

LIITE 3: MAAKUNTASUUNNITELMAKARTTA



HÄMEEN LIITTO

Suunnittelupäällikkö Heikki Pusa
Puh. (03) 647 4048, 0500 483 642
heikki.pusa@hame.fi

SATAKUNTALIITTO

Alueiden käytön johtaja Jukka Moilanen
Puh. (02) 620 4382, 050 367 2617
jukka.moilanen@satakunta.fi

UUDENMAAN LIITTO

Liikenneinsinööri Hannu Siitonen
Puh. (09) 4767 4328, 044 299 0671
hannu.siitonen@uudenmaanliitto.fi