

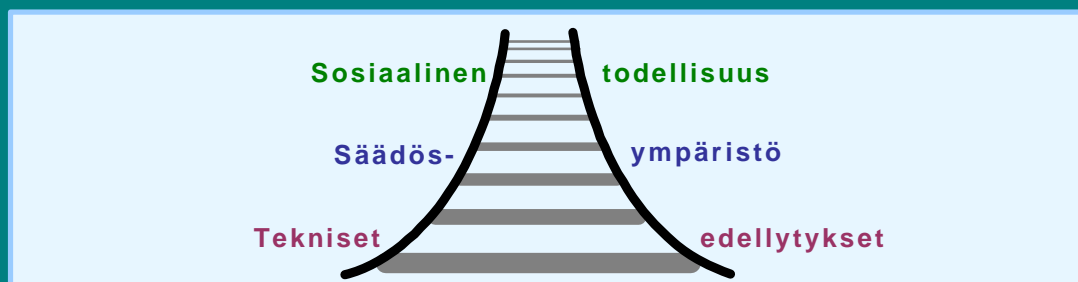
TAMPEREEN YLIOPISTO

Yhdyskuntatieteiden laitos • Aluetiede

Aluetieteen verkkojulkaisut • Tampere Regional Studies Net Series vol. 4/2005

Jani Hanhijärvi (toim.) ja Ilari Karppi

# VÄHÄLIIKENTEISET RADAT



Pää tö ksenteko- ja toimintaympä ristö n muutokset

## TIIVISTELMÄ

Jani Hanhijärvi (toim.) ja Ilari Karppi

Vähäliikenteiset radat. Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

Aluetieteen verkkojulkaisu • Tampere Regional Studies Net Series vol. 4/2005

ISSN 1458-5499, ISBN 951-44-6370-6

Julkaisuajankohta: 30.6.2005

Ratahallintokeskus on viime vuosina tuonut yhä voimakkaammin julki huolensa vähäliikenteisten ratojen investointitarpeista ja niiden rahoituskehysongelmista. Vuonna 2004 käynnistyi avoin keskustelu Ratahallintokeskuksen, muiden viranomaisten ja vähäliikenteisten ratojen vaikutusalueella olevien sidosryhmien kesken. Samassa asiayhteydessä Ratahallintokeskus käynnisti tutkimussarjan rataosien kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista.

Tähän tarkasteluun on valittu **rataosia, joiden kuljetusmäärä on vähäinen** - alle 500 000 tonnia vuodessa - ja joiden **kunnossapito ilman korvausinvestointeja on mahdollista enää muutamia vuosia**. Mahdollisten toimenpiteiden kohteeksi joutuvia rataosia on nyt enemmän kuin aiemmin, jolloin asia on ollut esillä esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön työryhmissä. Tarkastelun kohteina olevat 18 rataosaa sijaitsevat Suomen eri osissa, **aluerakenteeltaan erilaisilla seuduilla ja erilaisten kehitysnäkymien piirissä**. Vähäliikenteisten ratojen yhteispituus on 953 kilometriä, mikä vastaa **lähes kuudesosaa** Suomen noin 5 900 kilometrin pituisesta rataverkosta. Kyseessä on siis sekä yhteiskuntapoliittisesti että rataverkon itsensä mahdollisen muodonmuutoksen kannalta **merkittävä kehittämisprosessi**.

Ratahallintokeskuksen hankkeelle valitsema pääkonsultti, Insinööritoimisto Liidea Oy, on järjestänyt **kaksi alueellista keskustelutilaisuuskierrosta** syksyn 2004 ja kevään 2005 aikana. Ensimmäisen kierroksen tilaisuuksien pohjalta järjestettiin talvella 2005 Tampereella ja Kajaanissa valtakunnalliset seminaarit. Keskustelutilaisuuksissa esiin nousseiden täydennysseivitystarpeiden perusteella käynnistettiin maaliskuussa 2005 tässä raportissa esiteltävä **alueellisen näkökulman** mukaan tuova erilliselvitys. Sen tulosten tiivistelmä on esitetty kesäkuussa 2005 valmistuneessa, Ratahallintokeskuksen julkaisemassa ”**Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvityksessä**”.

Tämän alueellista näkökulmaa edustavan tutkimuksen perimmäisenä tavoitteena on ollut selvittää vähäliikenteisten ratojen **olemassaolon edellytyksiä tulevan päätöksenteon pohjaksi**. Tutkimuksessa tarkastellaan vähäliikenteisten ratojen **tulevaisuuden merkityksiä ja mahdollisuuksia alueellisesta, paikallistason näkökulmasta**. Kyseisiä ratoja koskevia paikallistason näkemyksiä on tarkasteltu alueellisissa keskustelutilaisuuksissa käytyjen keskusteluiden pohjalta suhteessa muodolliseen alueelliseen kehittämis- ja suunnittelujärjestelmään sekä sen piirissä harjoitettaviin toimiin. Suunnittelu- ja kehittämisdokumenttien tarkastelu ja analyysi ovat kohdentuneet erityisesti:

- a) **maankäyttö- ja rakennuslakiin, alueiden kehittämislakiin** sekä valtioneuvoston hyväksymiin **valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin** (alueiden kilpailukykyyn vahvistaminen, palvelurakenteen turvaaminen koko maassa, tasapainoinen alueellinen kehittäminen), ja
- b) 11 kohdemaakunnan **maakuntasuunnitelmien, liikennejärjestelmäsuunnitelmien, maakuntaohjelmien ja maakunta-/seutukaavaselostuksien** liikennejärjestelmää ja sen kehittämisasetelmaa koskeviin linjauksiin.

# VÄHÄLIIKENTEISET RADAT

## PÄÄTÖKSENTEKO- JA TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

Jani Hanhijärvi (toim.) ja Ilari Karppi

Tampereen yliopisto  
Yhdyskuntatieteiden laitos

Aluetieteen verkkojulkaisu • Tampere Regional Studies Net Series vol. 4/2005  
ISSN 1458-5499  
ISBN 951-44-6370-6



## ESIPUHE

Liikenneväylien kehittäminen on huomattavalta osalta aluepoliittinen kysymys. Aihe on kiinnostava myös tutkittaessa yhtäältä alueellista kehitystä ja toisaalta kehittämistä koskevaa päätöksentekoa.

Ratahallintokeskus on tarjonnut johtamalleni työryhmälle tilaisuuden päästä mukaan toimintatutkimukselliseen prosessiin, jossa valotetaan vähäliikenteisiin ratoihin kiinnitettyjä, tulevaisuuteen suuntautuvia kehittämisenäkemyksiä. Kiitoksemme pääsystä tälle matkalle suuntautuvat erityisesti liikennejohtaja Anne Herneojalle.

Pääkonsulttina prosessissa on toiminut Insinööritoimisto Liidea Oy, jonka projekti-päällikköä DI Henriika Viitasaarta kiitämme sekä hyvästä yhteistyöstä että merkittävästä ”yhteiskuntatieteellisestä” työpanoksesta, hankkeeseen liittyneissä keskustelu- ja kuulemistilaisuuksissa käydyn mielipiteenvaihdon kirjaamisesta ja tarjoamisesta työryhmämme käyttöön.

Tämä tutkimus on taustapaperi kesäkuussa 2005 valmistuneelle ja laajalle yhteiskunnalliselle lausuntokierrokselle lähetetylle esitykselle vähäliikenteisten rataosien tulevan kehittämisen vaihtoehtoista. Taustapaperina tämän raportin tehtävä on nimensä mukaisesti taustoittaa, esittää laaja-alaisempia perusteita osalle varsinaisessa pääraportissa esitettävistä asioista.

Sen sijaan tämä raportti ei ole tutkimus tarkasteltavien rataosien tai niiden vaihtoehtoisten kehittämissuuntien aluetaloudellisesta merkityksestä. Raportti on tuotettu pääosin erilaisen alueellisen kehittämisen tarpeisiin tehtyjen ohjelma- ja muiden asiakirjojen pohjalta ja kysymystä radoista ja niiden merkityksestä on katsottu niiden linssien läpi, joka dokumenttiaineistosta kunkin alueen tapauksessa muodostuu.

Hankkeen päätutkijana Tampereen yliopiston yhdyskuntatieteiden laitoksella on toiminut HM Jani Hanhijärvi, jota kiitän jälleen kerran työtunteja laskemattomasta tavasta käydä mittavan dokumenttiaineiston kimppuun.

Tampereella, kesäkuuisena yönä 2005

Ilari Karppi  
Aluetieteen dosentti  
Tampereen yliopisto



## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 ALKULAUSEET</b> .....	<b>11</b>
1.1 TUTKIMUKSEN YHTEISKUNNALLISTA TAUSTAA.....	11
1.2 TUTKIMUKSEN TAUSTA, TAVOITE JA MENETELMÄT.....	12
<b>2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MURROS JA ALUEELLINEN KEHITTÄMINEN</b> .....	<b>15</b>
2.1 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTTUMINEN.....	15
2.2 ALUEELLISEN KEHITTÄMISEN LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN PERUSTA.....	18
2.3 VALTAKUNNALLISET ALUEIDEN KEHITTÄMISEN YLEISET TAVOITTEET.....	19
<b>3 KEHITTÄMISJÄRJESTELMÄ (ILARI KARPPI) .....</b>	<b>22</b>
3.1 ALUEELLISEN KEHITTÄMISEN MUUTTUVA PÄÄTÖKSENTEKOYMPÄRISTÖ.....	22
3.2 JULKISEN TOIMINNAN MURROS .....	23
3.3 YHTEISKUNNALLISEN KEHITTÄMISTYÖN MONITASOYMPÄRISTÖ.....	25
3.4 LOPUKSI: YHTEISPELI JA HYVÄKSYTTÄVYYS.....	26
<b>4 MAAKUNNAT JA VÄHÄLIIKENTEISET RADAT.....</b>	<b>28</b>
4.1 ETELÄ-SAVO.....	29
4.2 ITÄ-UUSIMAA .....	31
4.3 KAINUU .....	33
4.4 KESKI-SUOMI .....	36
4.5 LAPPI .....	38
4.6 PIRKANMAA.....	41
4.7 POHJOIS-KARJALA.....	42
4.8 POHJOIS-POHJANMAA .....	44
4.9 POHJOIS-SAVO .....	46
4.10 PÄIJÄT-HÄME.....	47
4.11 SATAKUNTA .....	49
4.12 MUUT MAAKUNNAT.....	51

<b>5 YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT .....</b>	<b>53</b>
5.1 VÄHÄLIIKENTEISET RADAT ALUEELLISINA INTRESSEINÄ .....	53
5.2 VÄHÄLIIKENTEISIÄ RATOJA KOSKEVAT PERUSTELUT.....	54
<b>6 LOPPULAUSEET (JANI HANHIJÄRVI &amp; ILARI KARPPI).....</b>	<b>58</b>
6.1 TUTKIMUKSEN TARKASTELUTASO JA MENETELMÄT.....	58
6.2 SUOSITUKSET JATKOTUTKIMUKSESTA.....	60
<b>LÄHTEET.....</b>	<b>62</b>
<b>LIITTEET .....</b>	<b>71</b>
LIITE 1. ALUEELLISET KESKUSTELUTILAISUUDET .....	71
LIITE 2. VÄHÄLIIKENTEISET RADAT, NIIDEN PITUUS JA LIIKENTEELLE AVAAMISVUOSI.....	72
LIITE 3. KOHDEMAAKUNTIEN TUNNUSLUKUJA .....	73
LIITE 4. YHTEENVETO MAAKUNTIEN MAAKUNTASUUNNITELMISTA, LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMISTA, MAAKUNTAOHJELMISTA JA SEUTUKAAVA- /MAKUNTAKAAVASELOSTUKSISTA .....	74







# 1 ALKULAUSEET

---

## 1.1 TUTKIMUKSEN YHTEISKUNNALLISTA TAUSTAA

Alueellisen kehityksen ja kehittämisen toimintaympäristö on muuttunut maassamme voimakkaasti 1990-luvun alun taantumakauden jälkeen. Avoimessa globaalitaloudessa alueellisen kehityksen ja kehittämisen muospaineet ovat aiempaa suuremmat. Suomen aluekehitykseen antaa vahvan vaikuttimensa myös EU-integraatio, jonka seurauksena maamme on enemmänkin euroalueen yksi osa(-alue) kuin perinteinen kansantalous. Integraatio korostaa alueellisia kysymyksiä ja alueellista kehittämistä.

Yhteiskunnan eri toiminnot kansainvälistyvät ja talouden muutokset tulevat yhä riippuvaisemmiksi globaaleista ilmiöistä. Samalla kuitenkin alueellinen kehittämistyö muodostuu aiempaa paikallisemmaksi ja selvemmin alhaalta ylöspäin jäsentyväksi, maakunnista ja niiden toimijoista lähteväksi kehittämisprosessiksi. Yhteiskunnallinen hallinta muuttuu näin yhä kompleksisemmaksi ja useita toimijaryhmiä yhteen nivoksi tapahtumasarjaksi, josta hyvänä esimerkkinä on tämäkin selvitystyö.

Hallinnan kompleksoitumisen tekee haastavammaksi myös se, että Suomi poikkeaa aluerakenteeltaan kaikista muista euroalueen maista. Kykenemme vain osittain ottamaan oppia siitä, miten asioita on ratkottu tai ratkotaan muualla. Aluerakenteemme on erittäin moni-ilmeinen. Pinta-alaltaan laaja ja väestöltään pieni, pitkien etäisyyksien pieniksi ja usein asutukseltaan hajanaisiksi yhteisöiksi eriyttämä sekä vesistöiden pirstaloima yhteiskunta aiheuttaa sen, että fyysisen perusrakenteen (esim. rataliikenneinfrastruktuurin) tuotanto ja ylläpito on kallista.

Liikenneinfrastruktuurimme on alun perin rakentunut palvelemaan vanhaa (yhteiskunta)järjestelmää. Tällainen hierarkkinen palvelukeskusjärjestelmä tukeutui julkisten palvelujen jakeluun ja jäseni sillä tavoin aluerakennetta. Järjestelmä on nyttemmin korvautunut toimintojen verkostomaisella jäsentymisellä. Avautuneet markkinat ja globaalitalous ovat heikentäneet mahdollisuuksia nojautua alueellisen kehittämisen toteuttamisessa kansalliseen palvelujen jakelujärjestelmään. Aiemmin tuotantolaitosten sijainnin määrittivät pitkälti raaka-aineiden saanti ja etäisyys markkinoista. Nykyisin korostuu lisäksi työvoiman saanti ja ihmisten liikkuminen kansainvälisemmin.

Suomen väyläverkoston liikenteellisen kuormittumisen painopisteet ovat vuosikymmenten kuluessa muuttuneet. Toisaalla tie- ja rataverkko toimii kapasiteettinsa ylärajoilla ja toisaalla verkolla on osia, joiden liikenne on selvästi vähentynyt tai jopa lakanut. Suuri osa väyläverkostamme on jo iäkäästä ja vaatii siten mittavia investointeja, joita väyläviranomaiset eivät nykyisillä rahoituskehysillään useinkaan kykene tekemään. Suomalaisessa liikennepolitiikassa tullaan väistämättä tilanteeseen, jossa vähiten liikennöityjen väylien tulevaisuutta joudutaan pohtimaan useammastakin näkökulmasta samanaikaisesti kun osa Suomen väyläverkosta on ruuhkautumassa. On aiheellista, mutta samalla erittäin haastavaa kysyä, millainen kokonaisvaikutus vähäliikenteisten väylien kehittämisellä tai kehittämättä jättämisellä olisi yksittäisille toimijoille, paikalliselle tasolle ja koko yhteiskunnalle.

## 1.2 TUTKIMUKSEN TAUSTA, TAVOITE JA MENETELMÄT

Ratahallintokeskus (2004b) on toiminta- ja taloussuunnitelmassaan tuonut esiin vähäliikenteisten ratojen investointitarpeet ja niiden rahoituskehysongelmat. Avoin keskustelu Ratahallintokeskuksen ja ratojen vaikutusalueella olevien sidosryhmien kesken sekä selvitystyön tekeminen ovat käynnistyneet lähes välittömästi. Vähäliikenteisiä ratoja on pohdittu aiemmin muutamaan otteeseen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmissä. Nyt tarkasteluun on valittu rataosia, joiden kuljetusmäärä on vähäinen - alle 500 000 tonnia vuodessa - ja joiden kunnossapito ilman korvausinvestointeja on mahdollista enää muutamia vuosia. Tarkasteltavia kohteita onkin nyt enemmän kuin aiemmillä kerroilla, peräti 18 rataosaa, ja ne sijaitsevat eri puolella Suomea (ks. **LUKU 4., KUVA 3.**). Yhteismitaltaan ne ovat 953 kilometriä, mikä vastaa lähes kuudesosaa Suomen noin 5 900 kilometrin pituisesta rataverkosta.

Osana tehtävää tarkastelua hankkeen pääkonsultti, Insinööritoimisto Liidea Oy on järjestänyt kaksi alueellista keskustelutilaisuuskierrosta loppusyksyn 2004 ja kevään 2005 aikana. Ensimmäisen kierroksen tilaisuuksien pohjalta järjestettiin talvella 2005 Tampereella ja Kajaanissa valtakunnalliset seminaarit. Keskustelutilaisuuksissa nousi esiin myös täydennysselvitystarpeita, joiden perusteella keväällä 2005 käynnistettiin tässä raportissa esiteltävä *alueellisen näkökulman* mukaan tuova erillisselvitys. Tarkastelun pääraportiksi valmistui kesäkuussa 2005 ”*Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys*” (Ratahallintokeskus 2005a), jonka on pääosin tuottanut Insinööritoimisto Liidea Oy, ja johon on tuonut alueellista näkökulmaa Tampereen yliopiston yhdyskuntatieteiden laitos.

Sekä pääraportin että tämän alueellista näkökulmaa edustavan tutkimuksen perimmäisenä tavoitteena on ollut selvittää vähäliikenteisten ratojen **olemassaolon edellytyksiä tulevan päätöksenteon pohjaksi**. Nyt käsillä olevassa tutkimuksessa tarkastellaan vähäliikenteisten ratojen **tulevaisuuden merkityksiä ja mahdollisuuksia alueellisesta, paikallistason näkökulmasta**. Tarkemmin määriteltynä tutkimuksen tavoitteena on tarkastella kyseisiä ratoja koskevia paikallistason näkemyksiä alueellisissa keskustelutilaisuuksissa käytyjen keskusteluiden pohjalta kahtalaisesti suhteessa:

- a) **maankäyttö- ja rakennuslakiin, alueiden kehittämislakiin** sekä valtioneuvoston hyväksymiin **valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin** (alueiden kilpailukykyyn vahvistaminen, palvelurakenteen turvaaminen koko maassa, tasapainoinen alueellinen kehittäminen), ja etenkin
- b) **maakuntasuunnitelmien, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien, maakuntaohjelmien ja maakunta-/seutukaavaselostuksien** liikennejärjestelmää ja sen kehittämisasetelmaa koskeviin linjauksiin.

On huomattava, että kohta **a)** sisältyy kohtaan **b)**, sillä maankäyttö- ja rakennuslaki, alueiden kehittämislaki ja valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet ovat maakunnallisten kehittämisasiakirjojen tärkeimpiä peruslähtökohtia (ks. **LUVUT 2.2 ja 2.3**). Tutkimusasetelmassa tullaan korostamaan vuorovaikutteisen suunnittelun näkökulmaa, jossa osapuolina ovat vähäliikenteisten ratojen vaikutusalueiden toimijat ja valtion väyläviranomaisena toimiva Ratahallintokeskus. Tästä lähtökohdasta tullaan arvioimaan eri toimijoiden keskustelutilaisuuksissa esittämää, ratojen tulevaa kehittämistä koskevaa argumentaatiota ja sen koherenssia.

Tutkimuksen tarkoituksena *ei ole* siis tutkia vähäliikenteisten ratojen mahdollisen kehittämisen ja/tai lakkauttamisen *alueellisia vaikutuksia*. Vaikutustarkasteluiden suorittaminen vaatisi runsaasti aikaa ja muita resursseja, etenkin kun kyseessä on 18 rataosaa 11 maakunnan alueella. Myöhemmässä vaiheessa on tosin mahdollista suorittaa yksityiskohtaisempia jatkotarkasteluita muutamalle rataosalle (ks. suositukset jatkotoimenpiteistä [LUVUSSA 6.2](#)).

Alueellisten keskustelutilaisuuksien esityksistä ja puheenvuoroista on tehty kattavat muistiot, joita on käytetty tarkasteluiden pääasiallisina lähdemateriaaleina. Alueellisten keskustelutilaisuuksien (19 kpl) sekä selvitystyötä ohjanneen, pääosin kohdemaa-kuntien maakunnallisten liittojen edustajista kootun työryhmän kokouksien (5 kpl) muistiot ovat erillisessä raportissa (Ratahallintokeskus 2005b).

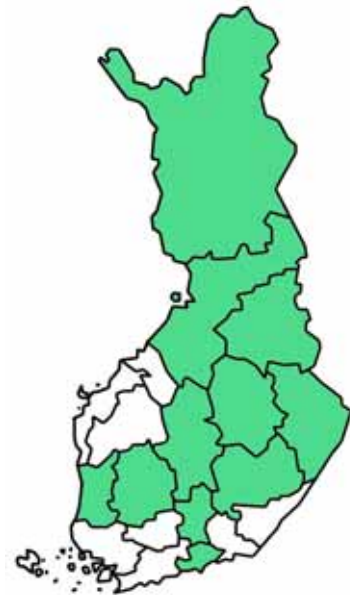
\*\*\*

### Tutkimuksen rakenne

Alkulauseiden jälkeen tutkimuksen toisessa luvussa pohditaan yhteiskuntamme toimintaympäristössä ilmenneitä muutoksia erityisesti siitä näkökulmasta, millaisia vaikutteita ne ovat antaneet raitainfrastruktuurille. Toimintaympäristön muutoksien ”*lyhyt oppimäärä*” on välttämätön, jotta ymmärretään nykytilanteessa ilmenevät taloudelliset yms. realiteetit. Tämän jälkeen tarkastellaan lyhyesti maankäyttö- ja rakennuslakia, alueiden kehittämislakia sekä valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita, jotka kaikki ovat tämän työn lähtökohtia.

Kolmas luku, jossa tarkastellaan yhteiskunnallisessa kehittämisjärjestelmässä tapahtuneita muutoksia (*päätöksentekoympäristössä ilmenneitä muutoksia*), jatkaa toisen luvun avaamaa tematiikkaa. Luvussa käsitellään alueellisen kehittämisen muuttuvaa päätöksentekoympäristöä, julkisen toiminnan yleisempääkin murrosta ja yhteiskunnallista kehittämistyötä monitaso-hallinnan leimaamassa toimintaympäristössä.

Neljännessä luvussa tarkastellaan tutkimuksen kohde-alueiden eli maakuntien ([KUVA 1.](#)) aluerakennetta ja liikennejärjestelmiä, jonka jälkeen luodaan katsaus maakunnallisiin kehittämissasiakirjoihin siltä osin kuin ne käsittelevät vähäliikenteisiä rataosia. Jokaisen maakuntaosion lopussa tehdään selkoa myös alueellisissa keskustelutilaisuuksissa käydyin keskustelun sisällöstä siltä osin kuin se linkittyy alueellisen kehityksen ja kehittämisen problematiikkaan. Tässä yhteydessä ei siis juurikaan käsitellä teknislähtöisiä puheenvuoroja, kuten ratojen kuljetusmääriä tai konkreettisia kehittämistoimenpiteitä.



**KUVA 1. MAAKUNNAT, JOISSA SIJAITSEE VÄHÄLIIKENTEISIÄ RATOJA.**

Viides luku toimii sekä neljännen luvun yhteenvedona että koko tutkimuksen päätelminä. Luvussa summataan maakunnallisten kehittämissasiakirjojen ja alueellisten keskustelutilaisuuksien anti. Kuudennessa luvussa arvioidaan maakunnallisen tarkastelutason toimivuutta ja tutkimuksen menetelmiä. Luvun lopuksi esitetään suositus jatko-toimenpiteistä.

\*\*\*

### Tutkimuksen tekijät

Vähäliikenteisten ratojen ja niiden vaikutusalueiden tulevaisuuskuviin liitettäviä merkityksiä ja mahdollisuuksia alueellisesta näkökulmasta käsittelevän tutkimuksen ovat tehneet hallintotieteiden maisteri Jani Hanhijärvi ja aluetieteen professori, HT Ilari Karppi Tampereen yliopistossa yhdyskuntatieteiden laitoksella kevään ja alkukesän 2005 aikana. Päättäjänä ja -kirjoittajana on ollut Hanhijärvi, joka on vastannut myös tekstin toimittamisesta lopulliseen muotoon. Karppi on toiminut tutkimuksen vastuullisena johtajana, minkä lisäksi hän on myös vastannut erityisesti suunnittelu-, kehittämis- ja päätöksentekoympäristössä tapahtuvia muutoksia käsittelevästä tekstistä. Hanhijärvi on kirjoittanut tutkimukseen [LUVUT 1, 2, 4 ja 5](#); Karppi [LUVUN 3](#); yhteistä tekstiä on [LUKU 6](#).

## 2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MURROS JA ALUEELLINEN KEHITTÄMINEN

### 2.1 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTTUMINEN

#### Alueellisen kehityksen eriytyminen

**Alueellinen kehitys** on alueen jokaisen toimijan, niin yksityisten ihmisten, yritysten kuin julkisyhteisöidenkin, toimintamahdollisuuksiin vaikuttava tekijä. Alueellinen kehitys syntyy vaikutuksista sekä yksilön että alueen hyvinvointiin (Lampinen ym. 2004). Yksilön hyvinvointia kuvaa tämän käytettävissä oleva mahdollisuus lisätä hyvinvointiaan esimerkiksi turvallisen, terveellisen ja virikkeellisen elinympäristön muodossa. Alueen hyvinvoinnin tasolla alueellisia merkityksiä voidaan tarkastella toisaalta yritysten toimintaedellytysten kannalta, toisaalta alueen vetovoimatekijöiden kannalta. Näiden muassa alueella voi olla ominaisuuksia, joita eivät ole pelkästään yksilön hyvinvointiin ja yritysten toimintaedellytyksiin liittyviä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi eri toimijoiden verkostoituminen, kehittämishakuisuus ja alueen imago. (Hanhijärvi 2005.)

Suomi on pinta-alaltaan suuri valtio, jonka aluerakenne laajoine metsineen, rikkonaisine sisä- ja ulkovesistöineen ja rakennettuine ympäristöineen on hyvin moni-ilmeinen. Aluerakenteen erilaisuus vain korostuu suuren ilmastollisen vaihtelun ja ankarien sääolosuhteiden myötä, jotka ovat maassamme luoneet omat vaikutteensa yhteiskunnan rakentumiselle ja sen ylläpidolle. Pinta-alaltaan kookas ja väestöltään pieni, pitkien etäisyyksien usein asutukseltaan hajanaisiksi yhteisöiksi eriyttämä yhteiskunta aiheuttaa sen, että *fyysisen perusrakenteen* (tässä tapauksessa rataliikenneinfrastruktuurin) tuotanto ja ylläpito on kallista.

**Luonnonmaantieteelliset tekijät** ovat luoneet kuitenkin vain pohjan muun yhteiskunnallisen rakenteemme järjestymiseen. Alueellisen kehityksen muutosdynamiikka voidaan nähdä luonnonmaantieteellisten tekijöiden lisäksi seurauksena **historiallisesta kehityksestä, hallinnollisista päätöksistä** sekä erilaisiksi käytännöiksi institutionalisoituneista **toimintatavoista**. Viimeisen 10 vuoden aikana juuri hallinnolliset päätökset ja erilaiset toimintatavat ovat antaneet vahvan panoksen maamme alueelliseen kehitykseen ja kehittämiseen vaikuttaviin tekijöihin. 1990-luvun alun taantumakausi ja EU:hun liittyminen vuonna 1995 ovat antaneet lukemattomia vaikutteita alueelliseen kehitykseen ja sen eriytymiseen Suomessa. Avautuneet markkinat ja globaalitalous ovat heikentäneet mahdollisuuksia nojautua alueellisen kehittämisen toteuttamisessa kansalliseen palvelujen jakelujärjestelmään, joka oli vuosikymmeniä vallitseva ja hierarkkinen yhteiskuntajärjestelmämme. Mm. näiden seikkojen vuoksi Suomen alueellinen kehitys on *historiallisesti eriytynyttä* ja jopa erillisten kehitystaskujen (=alueiden) eri aikaan tapahtuneen muutosdynamiikan luoman jännitteen leimaamaa.

Alueellisen kehityksen eriytyminen voidaan nähdä vahvistuneen myös alueiden välisestä *työnjaosta*, jolla tarkoitetaan kunkin alueen harjoittamaa ns. pääelinkeinoa. On olemassa maatalousyhteiskuntia, teollisuusyhteiskuntia ja korkean teknologian yhteiskuntia. Esimerkiksi Suomi on kokenut em. vaiheet ja nyt olemme korkean tekno-

logian yhteiskunta. Em. yhteiskuntajako on kuitenkin erittäin karkea ja jokainen valtio kokee vaiheet ja niiden väliset murrosjaksot hyvin eri tavalla. Lisäksi, talouden työnjako ei tietenkään ole vain kansainvälistä, vaan myös kansallista, sillä yhtä lailla myös yhteiskunnan rajojen sisäpuolella tapahtuu työnjaollista erikoistumista alueiden kesken. Toisen maailmansodan jälkeen voimakas teollistuminen ja elinkeinoelämän kasvu keskittyi kaupunkeihin ja synnytti maahamme tuotantorakenteeltaan varsin erilaisia alueita. Rataliikenteen näkökulmasta merkittävimpiä ovat perinteistä teollisuutta harjoittavat seudut, esim. Pori ja Imatra. Perinteisellä teollisuudella voidaan käsittää mm. metalli- ja metsäteollisuus, joiden kuljetukset maan rajojen sisäpuolella hoi- tuvat joko maanteitse tai rautateitse.

### Tuotantorakenteen eriytyminen ja rataverkosto

Ennen tuotantolaitosten *sijainnin* määrittivät etupäässä raaka-aineiden saanti ja etäisyys markkinoista. Nykyään näiden tekijöiden rinnalla korostuu työvoiman saanti ja ihmisten liikkuminen yhä enemmän maan rajojen yli. Eri kulkumuotojen käyttömahdollisuudet, liikenneväylien taso ja ennen kaikkea etäisyys markkinoista sanelevat nykyään alueen position (suhteellisen sijainnin) osana kansallista ja kansainvälistä verkostoa.

Suomen rataverkkoa silmäillessä kykenee hahmottamaan, missä sijaitsevat ja erityisesti, missä *ovat sijainneet* perinteisen teollisuuden seudut. Elinkeino- ja tuotantorakenteemme on vuosien saatossa muuttunut voimakkaasti; osa alueiden tuotantoyksiköistä on investoinut ja osa on lopettanut. Teollisuuden käyttämä ratainfrastruktuuri sen sijaan on pysynyt vankasti suomalaisessa maastossa, niillä sijoilla, joille se aikoinaan on rakennettukin. Rataverkon fyysiset muutokset ovat olleet vähäisiä ja lakkautettuja ratoja on hyvin vähän; ehkä tunnetuimpana vuonna 1985 suurimmilta osin lakkautettu poikittaisyhteys Pori-Haapamäki. Teollisuuden muutokset tapahtuvat siis huomattavasti nopeammin kuin teollisuuden tarvitsema liikenneinfrastruktuuri eli tässä tapauksessa ratainfrastruktuuri kykenee kehittymään. Tämä on nähtävä selvänä haasteena suomalaisessa liikennepolitiikassa. Sama haaste on myös tieverkolla, joskin eri luontoisena kuin rataverkolla.

Jos nykyinen 5 900 kilometriä pitkä rataverkkomme voitaisiin *ajatusleikin* tavoin sijoittaa uudelleen maahamme vastaamaan nykyajan henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeita, niin on helppo väittää, että se näyttäisi kartalta katsoen varsin erilaiselta. Nykyinen rataverkkomme on rakentunut pitkälti teollisuuden tarpeita silmällä pitäen, josta osoituksena ovat useat pistoraiteet teollisuusalueille ja satamiin. Teollisuuden tarpeet ovat toki nykyäänkin samankaltaisia. Silti etenkin perinteisen teollisuuden sijoittuminen ja kuljetustarpeet ovat maassamme hieman muuttuneet vuosikymmenien kuluessa. Toisaalla tilanne on se, että ratakapasiteetti on toimintakykynsä ylärajoilla ja toisaalla radat sitä vastoin ovat vajaakäytöllä, ellei peräti liikennettä vailla. Jälleen viittaus tieliikenteen puolelle lienee paikallaan, sillä myös siellä tilanne on samantyyppinen.

### Teollisuuden ja työllisyyden näkymiä

Tuotannon ja työllisyyden alueellisissa kehityseroissa on näkynyt voimakkaasti informaatioteknologian vahva kasvu varsinkin kun alan tavaratuotanto on keskittynyt



muutamiin keskuksiin. Seuraavien 10 vuoden aikana suurten ikäluokkien poistuminen työmarkkinoilta vaikuttaa alueelliseen kehitykseen usealla tavalla. Työmarkkinoille tulevat ikäluokat ovat poistuvia suuremmat vain harvoilla keskuseuduilla. Ikärakenteesta johtuvat työvoimapoistumat ovat suurimmat perinteisillä muuttotappioalueilla, Itä ja Pohjois-Suomessa ja maakuntien syrjäisimmillä alueilla. Näillä alueilla sijaitsee myös suurin osa vähäliikenteisistä rataosista. Teollisuuden työpaikkakehityksen ennakoidaan olevan suhteellisen vakaa vuoteen 2010 asti ja kääntyvän sen jälkeen laskuun. Tällä hetkellä kasvusektorit löytyvät lähinnä sähkö- ja elektroniikkateollisuudesta. Nämä sektorit ovat alueellisesti ehkä voimakkaimmin keskittyneitä ja niiden tulevalle kehitykselle ovat parhaimmat edellytykset suurimmissa keskuksissa, joissa työvoiman saatavuus ja osaaminen on muita alueita parempi. (Sisäasiainministeriö 2004.)

Tietyn alueen (esim. maakunta) alueellinen kehitys ja menestyminen perustuvat pitkälti *omilla erikoistumisaloillaan* menestyvien ja kehittyvien, alueeseen kiinnittyneiden toimijoiden kokonaisuuteen. Nykyisessä verkostomaisia piirteitä omaavassa tietopohjaisessa taloudessa kilpailukenttä on yhä useammin globaali, mutta joissakin tapauksissa myös yhä paikallinen. Rataverkostoa käyttävällä perinteisellä teollisuudella kilpailukenttä on lähes aina globaali, jolloin linkitykset muualle maailmaan pitää olla kunnossa kuljetusketjun jokaisessa kohdassa. Tätä toteamusta tukee maamme sijaitseminen etäällä Euroopan ydinalueista.

### **Lopuksi: Rataliikenne osana liikennejärjestelmää**

Liikenneverkostojen ja liikenteellisen sijainnin rooli viimeaikaisessa aluekehityksessä on ollut kaksijakoinen. Toisaalta saavutettavuus on menettämässä mm. langattomien yhteyksien vuoksi merkitystään, mutta toisaalta se on yhä merkittävämpi tekijä eri toimijoiden fyysisen saavutettavuuden suhteen. Aivan viime vuosina liikenneinfrastruktuurin ja saavutettavuuden merkityksen alueiden kehitykselle on koettu kasvaneen useiden selvityksien ja tutkimuksien valossa (esim. Karppi 2001; Keskuskauppakamari 2003 & 2005; Hanhijärvi 2005).

Keskuskauppakamarin tuoreemman kyselyselvityksen mukaan tärkeimmät yritysten sijaintipaikkaan vaikuttavat tekijät ovat:

- 1) sopivan työvoiman saatavuus** ja
- 2) hyvät liikenneyhteydet.**

Hyvien liikenneyhteyksien korostaminen on kuitenkin fraasimainen ilmaisu ja se jättää useita kysymyksiä avoimeksi. Se ei anna selvää kuvaa siitä, tarkoitetaanko sillä valtateitä, alempaa tieverkkoa, rautateitä, lentoyhteyksiä, näitä kaikkia vai jotakin yksityiskohtaisempaa tekijää, esimerkiksi yksittäistä liittymää tai ylikulkua. Vaikka kyse olisikin enemmän tai vähemmän liikennejärjestelmästä kokonaisuutena, niin hyviä liikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta määriteltäessä on olemassa kullakin liikenne muodolla lukuisia tekijöitä, jotka voivat osoittautua toimijakohtaisesti elintärkeiksi.

Esimerkiksi raideliikenteessä tällaisia ovat viime aikoina mediassakin esillä olleet radan korvausinvestointi (esim. päärata Oulusta etelään) tai peräti uuden radan rakentaminen (esim. Kerava-Lahti -oikorata). Em. suurhankkeet ovat kuitenkin nykyään harvinaisia ja kustannuksiltaan hyvin kalliita. Silti, samoin kustannuksiltaan edulli-

sempia kunnossapitotoimenpiteitä (esim. aeraus, hiekoitus) saatetaan pitää erittäin tärkeinä alueen ja sen toimijoiden kehityksen ja kehittämisen kannalta. Näiden väyläpidollisten toimenpiteiden lisäksi yhtä lailla esimerkiksi juna- ja lentovuorojen frekvenssi perifeerisemmällä alueella tai kiinteän internet-yhteyden käyttömahdollisuus, esim. saaristossa, ovat kytköksissä alueen saavutettavuuteen.

Lentovuorojen frekvenssi ja etenkin kiinteän internet-yhteyden käyttömahdollisuus saattavat tuntua oudoilta viittauksilta raideliikenteestä puhuttaessa, mutta on huomioitava, että liikennejärjestelmä on *kokonaisuus* ja raideliikennettä arvioitaessa myös muut liikennemuodot ovat hyvin merkityksellisiä. Tämä siksi, että *raideliikenteeseen* kytkeytyy aina myös muita liikennemuotoja, jolloin vaikutukset ulottuvat koko liikennejärjestelmään. Vain *tieliikenteen* kohdalla on edes mahdollista ajatella sen toimivan itsenäisesti, kuljetukset on mahdollista suorittaa pelkästään kumipyöriä käyttämällä. Kuljetuksien hoitaminen yhdellä kulkuvälineellä rajoittuu siis tieliikenteeseen, sillä kaikissa muissa liikennemuodoissa joudutaan jossakin kohtaa (yleensä alussa ja lopussa) kuljetusta käyttämään myös kumipyöräliikennettä. Raideliikenteen kokonaan korvaavana vaihtoehtona on ainoana mahdollisuutena yleensä tieliikenne. Näitä taustoja vasten myös Tiehallinnon edustajien mukanaolo tässä prosessissa on välttämätöntä.

---

## 2.2 ALUEELLISEN KEHITTÄMISEN LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN PERUSTA

Seuraavaksi tarkastellaan lyhyesti maankäyttö- ja rakennuslakia, alueiden kehittämislakia sekä valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita, jotka kaikki ovat tämän työn lähtökohtia. Niillä kaikilla on merkittävä ja yhä korostuva vaikutus alueelliseen kehitykseen ja alueelliseen kehittämiseen.

### Maankäyttö- ja rakennuslaki

Tavoitteena maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Lain mukaan maakunnan suunnitteluun kuuluvat tavoitellun alueellisen kehityksen osoittamiseksi laadittava **maakuntasuunnitelma**, alueellinen kehittämisohjelma **maakuntaohjelma** ja alueiden käytön suunnittelua ohjaava **maakuntakaava**, joita kaikkia siis tarkastellaan kunkin kohdemaakunnan osalta tässä työssä. Näiden maakunnallisten kehittämissuunnitelmien laadinnassa on huomioitava valtakunnalliset tavoitteet, jotka on sovitettava yhteen alueiden käyttöön liittyvien maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava on maakunnan alueiden käyttöä osoittava yleispiirteinen suunnitelma, jossa esitetään maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön perusratkaisut keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Maakuntakaavoitusta tarvitaan kun esimerkiksi pitää ratkaista alueiden käyttöä koskevat kysymykset samanaikaisesti useamman kunnan alueella, jolloin käsittely pelkästään kuntakaavoituksen puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista eikä mahdollistakaan. Kyseessä ovat usein juuri liikenneinfrastruktuurikysymykset. Tällä hetkellä (kesäkuu 2005) maakuntakaavoitusprosessi on useimmissa maakunnissa vaiheessa. Sekä maakuntahallituksen hyväksymistä

että ympäristöministeriön vahvistusta myöten prosessi on valmis vain Pohjois-Pohjanmaalla.

**Lähteet:** Finlex 2005b; Ympäristöministeriö 2004.

## Alueiden kehittämislaki

Kansallista alueiden kehittämistä ohjaa vuoden 2003 alussa voimaan astunut alueiden kehittämislaki (602/2002). Lain *tavoitteena* on luoda edellytyksiä alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin takaavalle osaamiseen ja kestäväan kehitykseen perustuvalla taloudellisella kasvulla, elinkeinotoiminnan kehitykselle ja työllisyyden parantamiselle. Tavoitteena on myös vähentää alueiden kehittyneisyseroja ja parantaa väestön elinoloja sekä edistää alueiden tasapainoista kehittämistä. Alueiden erilaisuus (väestö-, elinkeino- ja aluerakenne) sekä niiden erilaiset kehitysmahdollisuudet on tarkoituksena tunnistaa.

Lakia *sovelletaan* alueiden kehittämiseen, alueiden kehittämistä koskevien suunnitelmien ja ohjelmien valmisteluun ja toimeenpanoon sekä suunnitelmien ja ohjelmien yhteensovittamiseen ja seurantaan. *Vastuu* alueiden kehittämisestä on kunnilla ja valtiolla; alueiden kehittämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta kussakin maakunnassa vastaa aluekehittämisviranomaisena toimiva maakunnallinen liitto. Valtioneuvosto päättää määräajaksi valtakunnallisista alueiden kehittämisen tavoitteista, joita valtion viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon ja arvioivat toimenpiteidensä vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta.

Alueiden kehittämislakiin liittyvä ohjelmatyö edellyttää mm. määräaikaisen maakuntaohjelman laatimisen. Se sisältää maakunnan mahdollisuuksiin ja tarpeisiin perustuvat kehittämisen tavoitteet, maakunnan kehittämisen kannalta keskeisimmät hankkeet ja muut olennaiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Laajassa yhteistyössä valmisteltava maakuntaohjelma laaditaan neljäksi vuodeksi kerrallaan.

**Lähteet:** Finlex 2005a.

---

## 2.3 VALTAKUNNALLISET ALUEIDEN KEHITTÄMISEN YLEISET TAVOITTEET

Valtioneuvosto vahvisti päätöksessään 15.1.2004 **valtakunnalliset alueiden kehittämisen yleiset tavoitteet**. Ne pohjautuvat edellä esiteltyyn *alueiden kehittämislakiin* ja *Matti Vanhasen hallituksen hallitusohjelmaan 24.6.2003*. Hallitusohjelman aluepoliittisten tavoitteiden mukaan hallitus harjoittaa sosiaaliseen ja alueelliseen tasapainoon tähtäväää politiikkaa kaventamalla eroja alueiden kehittämisedellytyksissä. Tavoitteena on muuttoliikkeen ja väestörakenteen tasapainottaminen sekä palvelurakenteen turvaaminen koko maassa.

Alueiden kehittämisen yleisten tavoitteiden taustalla on alueiden kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvyyn ja taloudellisen kasvun vahvistaminen, mikä turvaa niiden menestyksen avoimessa globaalitaloudessa. Tähän päästään parantamalla alueiden osaamista sekä voimistamalla alueiden omia vahvuuksia ja omaehtoista erikoistumiseen perustuvaa kehittämistä. Tavoite sisältää myös alueiden perusinfrastruktuurin ja

palveluiden tason turvaamisen. Samalla päämääränä on kehittää tasapainoista aluerakennetta, joka pitää kaikki maakunnat elinvoimaisina ja mahdollistaa nykyistä tasaisemman taloudellisen kasvun ja työllisyyden kehityksen koko maassa.

Muuttuneen toimintaympäristön takia ensimmäiseksi tavoitteeksi on asetettu edellytysten luominen alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin takaavalla osaamisella ja kestäväan kehitykseen perustuvalla taloudellisella kasvulla, elinkeinotoiminnan kehitykselle ja työllisyyden parantamiselle. Lisäksi tavoitteena on vähentää alueiden kehittyneisyyseroja ja parantaa väestön elinoloja sekä edistää alueiden tasapainoista kehittämistä.

Alueiden kehittämislain ja hallitusohjelman mukaiset tavoitteet on valtioneuvoston päätöksessä tiivistetty kolmeen yleiseen tavoitteeseen:

- **alueiden kilpailukyvyyn vahvistaminen,**
- **palvelurakenteen turvaaminen koko maassa,**
- **tasapainoinen alueellinen kehittäminen.**

Tavoitteita toteutettaessa huomioidaan *alueiden omat vahvuudet* ja kilpailutekijät sekä erilaiset väestö-, elinkeino- ja aluerakenteen kehittämismahdollisuudet ja -tarpeet. Erikokoisilla kaupunkiseuduilla ja erityyppisillä maaseutualueilla on erilainen rooli koko maan alueellisessa kehittämisessä. Paikkakunnan menestyminen riippuu pitkälti sen elinkeino- ja yritysraakenteesta, tuotannon itsenäisyydestä ja laadusta, julkisten palvelujen laadusta, yhteistyöstä alueella sekä yhteysvirroista paikkakunnan sisällä ja sen ja muiden alueiden välillä.

Tarkoituksena on antaa alueille ja seuduille yhä enemmän vastuuta ja valtaa omasta kehittämisestään. Valtio tulee mukaan kumppanina kehittämiseen luomalla omaehtoiselle kehittämiselle entistä paremmat mahdollisuudet, osallistamalla alueiden kehittämistavoitteiden muotoiluun ja sitoutumalla alueiden yhtenä rahoittajana strategioiden toteuttamiseen. Valtakunnallisten alueiden kehittämisen tavoitteiden toteutumisesta vastaavat valtio, kunnat ja aluekehitysviranomaisina toimivat maakunnalliset liitot. Kaikki hallinnonalat ottavat osaa tavoitteiden toteuttamiseen. Alueella alueiden kehittäminen tapahtuu maakunnallisten liittojen johdolla siten, että valtakunnalliset tavoitteet huomioidaan maakunnallisia kehittämissuunnitelmia valmisteltaessa.

**Lähteet:** Sisäasiainministeriö 2004; Valtioneuvosto 2003.

## Liikenneyhteydet

Liikenneyhteyksiä tarkastellaan alueiden kehittämisen yleisiä tavoitteita selittävässä raportissa melko yleisluontoisesti. Liikenneyhteyksien koetaan vaikuttavan erityisesti ensimmäiseen ja kolmanteen tavoitteeseen. Kehittämällä liikenneyhteyksiä vahvistetaan alueiden kilpailukykyä ja parannetaan saavutettavuutta. Tasapainoisen, monikeskuksisen aluerakenteen vahvistaminen edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä keskuksien välillä sekä kaikilla alueilla sellaista liikenteen peruspalvelutasoa, joka tyydyttää väestön ja elinkeinon liikennetarpeet. Alueiden välisiä ja rajat ylittävän liikenteen yhteyksiä parannetaan kehittämällä valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja. Kehittämisen pääpainon todetaan olevan valtakunnallisesti merkittävissä liikennever-

koissa, tärkeimpinä nopeat tieyhteydet ja varsinkin nopea rataverkko. Kaupunkiseuduilla liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen on tarkasti huomioitava seikka.

Avainasioiksi alueiden kehittämisen kannalta koetaan:

- 1) henkilöiden liikkumismahdollisuudet,
- 2) tavarakuljetusten logistiikka, ja
- 3) toimivat nopeat tietoliikenneyhteydet.

On kuitenkin selvää, että kaikille alueille ei voida taata samantasoisia palveluja, mutta kaikille on tarjottava kehittämisen näkökulmasta määritellyt liikenteen ja kommunikaation peruspalvelut. Tämä edellyttää tie- ja rautatieverkoston *tason nostamista* monelta osin. Ulkomaankuljetusten nopeus, toimintavarmuus ja kohtuuhintaisuus sekä satamien ja lentoasemien maaliikenneyhteyksien ja terminaalien riittävä välityskyky on turvattava pitkällä aikavälillä. Lisääntyvän kansainvälisen kilpailun nähdään edellyttävän tavarakuljetusjärjestelmän palvelutason parantumista.

**Lähteet:** Sisäasiainministeriö 2004.

### Alueelliset erityistoimet

Alueiden kehittämisen yleisissä tavoitteissa mainitaan muutamia alueellisia erityistoimia, jotka koskevat tämän työn kohdealueita.

**Itä-Suomen kehittäminen.** Alueellisia erityistoimia suunnataan työllisyyden, tuotannon ja väestönmuutosten kannalta poikkeuksellisen ongelmallisille alueille, joita on varsinkin Itä- ja Pohjois-Suomessa. Itä-Suomessa BKT on edelleen alle 75 % EU:n keskiarvosta. Väestön ikääntyminen on erityisen suuri ongelma perinteisillä muuttotappioalueilla Itä- ja Pohjois-Suomessa. Itä-Suomen maakunnat (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo) ovat perustaneet omaehtoisesti Itä-Suomen suuria tulevaisuuskysymyksiä käsittelevän hankkeen, jossa muotoillaan Kymijoen vesistön itäpuolisen Suomen yhteiset strategiset kehittämislinjaukset. Selvitystyön valmistuttua valtio on valmis tarkastelemaan alueen kehitykseen myönteisesti vaikuttavien hankkeiden toteutusta.

**Itä-Lapin kehittäminen.** Itä-Lapin kehittämisen erityistoimet perustuvat sisäasiainministeriön Itä-Lappi -työryhmän esityksiin. Työryhmä esitti toimenpiteitä tuotannollisen toiminnan ja matkailun kehittämiseksi. Itä-Lapin seutukunnan työttömyys on pysynyt pitkään erittäin korkeana. Työttömyysongelmat ovat alueella entisestään kärjistymässä, kun suuri teollisuusyritys (Salcomp) päätti lakkauttaa Kemijärvellä toimintansa. Seutukunnan muuttotappion todetaan olevan korkeampi, väestörakenteen ikääntymisen nopeampaa, koulutustason alhaisempi ja BKT:n selvästi pienempi kuin Lapissa keskimäärin.

**Kainuun kehittäminen.** Kainuun maakunnan kehittämiseksi on käynnistetty hallintokokeilu, jossa maakunta saa omaa päätösvaltaa muita maakuntia enemmän: iso osa hallinnon käytettävissä olevista aluekehityksen voimavaroista siirtyy maakunnan oman päätöksenteon piiriin. Toimenpiteet ulottuvat usealle hallinnonalalle ja kokonaisuutena ne muodostavat merkittävän kehittämispanoksen Kainuun maakunnalle.

**Lähteet:** Sisäasiainministeriö 2004.

### 3 KEHITTÄMISJÄRJESTELMÄ (ILARI KARPPI)

#### 3.1 ALUEELLISEN KEHITTÄMISEN MUUTTUVA PÄÄTÖKSENTEKOYMPÄRISTÖ

**Alueellinen kehittäminen** on osa yhteiskuntapolitiikkaa ja alueellista kehittämistä koskeva päätöksenteko osa yhteiskuntapoliittista päätöksentekoa. **Alueellinen kehitys** sen sijaan on ilmiönä monimutkaisempi. Osa ympäristössä tapahtuvasta kehityksestä – esimerkiksi rataverkon tilassa havaittavista muutoksista – on välitöntä seurausta toimenpiteistä, joilla tavoitellaan nimenomaisia kehittämistuloksia. Tällaisesta muutoksesta käytetään nimitystä ”tavoiteltu” tai ”tietoinen” (engl. *deliberate*). Tavoitellun muutoksen taustalta voidaan paikantaa strategisista aikomuksista johdettu tietoinen strategia (*deliberate strategy*). Tietoinen strategia voi olla joko sellaiseksi tiedostettu ja/tai dokumentoitu. Toisaalta sitä ei ole välttämättä edes tiedostettu varsinaiseksi strategiaksi, vaan se pikemminkin jatkaa vakiintuneita valintoja ohjaavia ajatuskulttuuria (ks. Mintzberg & Waters 1985, 258).

Perinteiset rationaaliset suunnittelujärjestelmät toimivat enemmän tai vähemmän näin. Kuuluisassa, kokonaiselle suunnittelun koulukunnalle tarttuvan sloganin vuonna 1959 antaneessa artikkelissaan *The Science of Muddling Through* eli ”rämpimisen tiede” Charles E. Lindblom (1978, 154-155) kuvaa kokonaisvaltaisesti rationaalisen päätöksentekoprosessin kulun. Se käynnistyy arvojen tai tavoitteiden kirkastamisella. Vaihtoehtoisten toimintapolitiikkojen arviointi pidetään näistä irrallaan. Toimintapolitiikat muotoillaan tavoite-keino -analyysillä, jonka aluksi tavoitteet eristetään omaksi kokonaisuudekseen. Seuraavaksi alkaa tavoitteen saavuttamista palvelevien keinojen etsintä. ”Hyväksi” määritellään toimintapolitiikka, joka tarjoaa parhaat keinot saavuttaa tavoiteltu tulos. Prosessin kokonaisvaltaisuus turvataan sillä, että kaikki politiikan muotoutumiseen merkittävästi vaikuttavat tekijät otetaan huomioon. Toimintaa ohjaa vahva usko kulloisenkin tehtävän ratkaisua ohjaavan teorian voimaan.

Tätä oikeaoppisuutta vastaan Lindblom esitteli oman, pienten askelten suunnittelumallinsa. Ei liene täysin perusteetonta väittää, että syntynyt suunnittelumalli istui hyvin läntisten liberaalidemokraattisten yhteiskuntien henkiseen ilmastoon. 1950- ja 60-lukujen taitteessa ne olivat jo matkalla kohti jälkiteollista tuotantotapaa ja postmodernia arvomaailmojen hajautumista<sup>1</sup>. Ajankohtana vallinneissa kylmän sodan ajan olosuhteissa tällainen asettuminen sosialistista, keskitettyä ja kaiken kattavaa suunnittelumallia vastaan ja vastavoiman tarjoaminen sille oli lännelle luonnollisesti jo arvo sinänsä.

Tietyn sosiaalisen järjestelmän tilassa havaittavat muutokset ovat kuitenkin vain osittain seurausta tietoisista ”*deliberate*-tyyppisistä” toimenpiteistä. Yksittäisessä tarkastelutilanteessa näkyväksi tulevaan kehitykseen vaikuttavat useat väliin tulevat muutajat. Niihin ei kehittämistavoitteiden alkuperäinen muotoilija – olettaen, että sellainen pystytään paikantamaan – pysty vaikuttamaan. Osa kehityksestä ja kehitysedellytyksistä saa alkunsa ulkoisesta kilpailuympäristöstä nousevista (engl. *emergent*) muu-

<sup>1</sup> Suvi Vilkkö (2005) on tarkastellut postmodernia murrosta ja siitä erityisesti ihmismaantieteen näkökulmasta esitettyjä tulkintoja poikkeuksellisen perusteellisesti ja kiinnostavalla tavalla tuoreessa aluetieteen väitöskirjassaan.

toksista. Jako ”*deliberate*” ja ”*emergent*” -tyypin muutostekijöihin on muotoutunut erääksi strategiatutkimuksen perusopinkappaleista, vaikka esimerkiksi suomalainen Markku Lahdenpää (1991, 95) on jo varsin varhaisessa vaiheessa luonut umpeen käsitteellistä kuilua niiden välillä. Toimintaympäristön vaikeastikin ennakoitavat muutokset ovat usein kaiken tavoitteellisesti kohdennetun järjestelmän tulevia tiloja koskevan yhteiskuntapoliittisen päätöksenteon saavuttamattomissa. Tästä huolimatta ja *tästä johtuen* ne tarjoavat järjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä vastuussa oleville tahoille tilaisuuden osoittaa johtajuutensa ja konkreettisesti *johtaa*.

---

## 3.2 JULKISEN TOIMINNAN MURROS

Päätöksentekotilanteet muuttuvat. Globalisaatio on lisännyt eri toimijoiden ja toimintojen keskinäistä riippuvuutta. Samalla toimintaympäristöstä nousevien emergenttien muutostekijöiden vaikutus kehitykseen ilmiönä mutta myös kehittämiseen tavoitteellisenä toimintana on kasvanut. Käynnissä olevaa muutosta on vahvistanut yleismaailmallinen säädösten purkaminen, yksityistäminen ja erilaisten, perinteisesti julkisten ja tyypillisesti vieläpä monopoleiksi muodostettujen toimintojen avaaminen kilpailulle (esim. Karppi 2005, 535-536). Muutos on ollut omiaan nostamaan johtamisen ja eri (julkisissa) organisaatioissa käytännössä osoitettavan johtajuuden merkitystä. Asiat eivät enää asettaudu jonkinlaisen ”sosiaalisen vetovoiman” (ks. Ball 2004) ohjaamina tai omien liikuntalakiensa varaan jätettyinä urilleen, jotka muotoutuivat maailmassa, jossa keinot edistää aiotun ”*deliberate*-tyypin” kehityksen tavoitteellista toteutumista olivat jotakin muuta kuin nykyisen emergenttien maailmassa.

Liikenne- ja väyläviranomaiset ovat osana julkishallintoa joutuneet reagoimaan uuden julkisjohtamisen synnyttämiin muutospaineisiin. Tyypillistä toteutetuille muutoksille on, että julkisen vallan käyttämistä edellyttävät viranomaistoiminnot on eriytetty tuotannollisista, väylästäojen rakentamista ja ylläpitoa koskevista toiminnoista sekä itse liikenteen järjestämisestä. Välittöminä syinä tapahtuneeseen esitetään usein eri tavoin ilmenevät kansainvälistymisen paineet ja erilaiset globalisaation johdannaiset. Avainsanana tällöin on kilpailu, talouden suljettujen osa-alueiden avaaminen sekä kansalliselle että kansainväliselle kilpailulle. Tältä osin EU:n vuonna 2005 laajalti debatoidun palveludirektiivin voidaan katsoa olevan WTO:n palvelujen kauppaa koskevan yleisen sopimusjärjestelyn (kritiikistä ks. esim. George 2003, 53-59). johdannainen. Toisaalta, kuten Meklin (1987) Suomen Valtionrautateiden liikelaitostumista koskevan tutkimuksensa johdannossa toteaa, Suomen julkisessa keskustelussa alettiin kritikoida valtionyhtiöiden toimintaa jo 1970-luvun lopulla.

Tuolloin käydyssä keskustelussa nousi keskeiseksi Meklinin erityinen tutkimuskohde, julkisesti johdetulle, talouselämän piirissä harjoitetulle toiminnalle asetettavien erilaisten päämäärien jäsentyminen. Liiketaloudellinen kannattavuus on ymmärrettävästi eri tavoin mitattavissa oleva asia kuin yhteiskunnallinen kannattavuus tai sosiaalisen hyvinvoinnin kasvattaminen. Nykyinen keskustelu **yritysten yhteiskuntavastuusta** – tai *corporate social responsibility*, CSR – (esim. Järvinen 2004) pyrkii tosin osaltaan liudentamaan tätä kahtiajakoa. Toisaalta, kuten Meklin (1987, 21) toteaa<sup>2</sup>, myös käsitys liiketaloudelliselle kannattavuudelle annettavista sisällöistä on dynaa-

---

<sup>2</sup> Itse asiassa oireellisesti CSR-keskustelulle, joka on altis liikkeenjohdon ismeille ja muotisuuntauksille siinä missä mikä hyvänsä management-oppeja tuottavan johtamisteollisuuden kohdealue.

minen: se muuttuu ja painottuu uudelleen eri ajankohtina. Tähän käsitysten muuttamiseen ja sen perusteella tehtävään uudelleenharkintaan ja viime kädessä toiminnan uudenlaisten organisointimuotojen valikoitumiseen vaikuttavat oleellisesti edellä kuvatuun kaltaiset muutokset kansainvälisessä toimintaympäristössä.

Viranomaistehtävistä eriytetyt toiminnot ovat periaatteessa ja usein käytännössäkin alttiita markkinaehtoiselle kilpailulle kun taas julkisen vallan käyttämisestä koskevissa toiminnoissa odotetaan korostuvan esimerkiksi kansallisen vastuun tai tasapainoisen alueellisen kehittämisen teemojen sisälle asettuvat kysymykset. Valta ja vastuu eivät katoa yhteiskunnasta minnekään, vaikka sen toimintojen järjestämisen yleistä mallia ja siitä johdettavia käytäntöjä muutettaisiinkin. Kuitenkin kontekstit, joista käsin yhteiskunnallisen muutoksen hallinta tapahtuu, heijastuu myös hallinta- ja hallintokäytäntöjen saamiin sisältöihin (ks. Hood ym. 2004, 61-62). Tälle havainnolle pääpiirteissään rakentuvat ne kansalaisaktivistien kannanotot, joissa globalisaatioon käsitteellisesti liitettävää markkinaehtoistumista vastustetaan julkisten toimintajärjestelmien avoimuuden ja läpinäkyvyyden uhkaajana. Liiketoiminnaksi muunnetulle toiminnalle liikesalaisuuksien varjeleminen on yhtä luonteva toimintatapa kuin julkisuus julkiselle toiminnalle.

Julkisuuden muuttuminen julkisuudelta sulkeutuneisuudeksi herättää erityisesti markkinajohteiseen kehitykseen epäilevästi suhtautuvien kansalaisten ja kansalaisryhmitymien keskuudessa erilaisia epäilyksiä. Yksityistämisen myötä pystytetyn liikesalaisuuksien verhossa epäillään tuotettavan uusia toiminta- ja hallintokulttuureja, joiden kautta edistetään myös muista kuin liiketoiminnallisista syistä salaisia (yhteiskunnallisia) agendoja. Yleisemmässä muodossa ilmiössä on kyse laajemmastakin sosiaalisen pääoman ja erilaisia instituutioita kohtaan tunnettavan luottamuksen rapautumisesta (vrt. Fukuyama 2000). Yhteiskuntia koossa pitävän liiman totaalista rapautumisesta ei kuitenkaan ole perusteltua puhua. Pikemminkin käynnissä näyttäisi olevan kehityskulku, jonka myötä pohjoismaisille tai mannereurooppalaisille perinteille rakentuva yhteiskunnallisen hallinnan malli on murroksessa ja muutoksessa kohti anglosaksista, yksilökeskeistä ja liberalistista mallia sen mukaisine sosioekonomisine instituutioineen (Woo-Cumings 2003; vrt. Streeck 1992; Amin & Thomas 1996; Karppi 2002 & 2005).

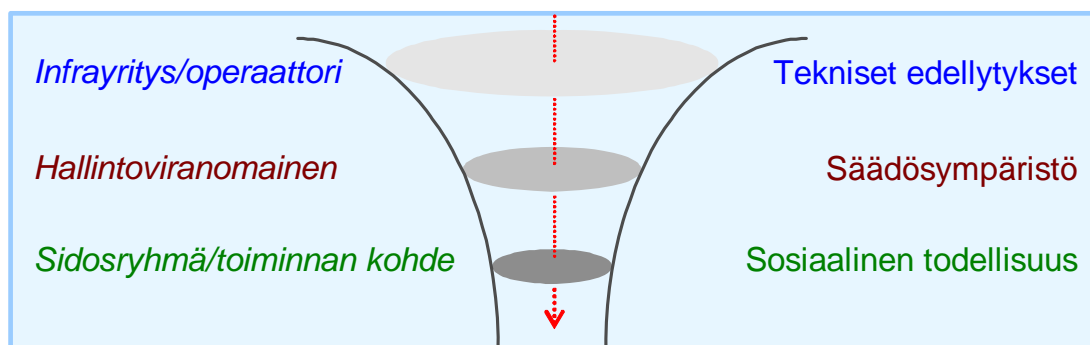
Tarkastelijan ideologisesta perusvirityksestä riippuen käsillä olevaa muutosta voidaan siis tarkastella a) joukkona päätöksentekoympäristön avoimuutta uhkaavia tekijöitä tai b) prosessina, joka luo tervetulleet edellytykset kaivatuille rakenteellisille uudistuksille. Riippumatta näistä perusvirityksistä ja niistä edistettävän politiikan sisältöihin johdettavista tarpeista tapahtuu poliittisten valintojen hallinta yhä haastavammassa ympäristössä. Keinot, joilla vallankäytön seuraukset tai kehittämisestä kannettu vastuu ulotetaan kansalaisten arkeen ja erilaisten asiakas-, toimittaja- tai sidosryhmäorganisaatioiden käytännön toimintaan, muodostavat entistä pidempiä ja kompleksisempia ketjuja. Niiden eri lenkit nivoutuvat toisiinsa hyvinkin erilaisista lähtökohdista johdettavien päämääräasettelujen tai toimintaan motivoitumisen kautta.



### 3.3 YHTEISKUNNALLISEN KEHITTÄMISTYÖN MONITASOYMPÄRISTÖ

Yhteiskunnallisen kehittämissäpoliittisen päätöksenteon kannalta toimija-asetelman muutoksesta onkin seurannut useamman tasoisia vaikutuksia. Muutoksen yleispiirteiset vaikuttimet ovat pitkälti taloudelliset. Kilpailuttamisella pyritään julkisten voimavarojen tehokkaampaan käyttöön. Markkinoiden tarjoaman teknis-taloudellisen informaation käsittelyvoiman puolestaan katsotaan mahdollistavan tehokkaamman operatiivisessa toiminnassa tarvittavan tiedon hallinnan. Näiden toimintaa tehostavien tekijöiden käänköpuolena on erilaisten toiminnan julkisuutta ja salaisuutta koskevien kategorioiden tuleminen toimintaprosesseihin, joista osa kulkee julkisen viranomaisen ja osa yritysmuotoisten toimijoiden kautta.

Erilaisten toimijoiden ja erilaisten toimintojen piirissä korostetaan päätöksenteon kohteena olevan asian erilaisia ulottuvuuksia (ks. **KUVA 2.**; vrt. Karppi 2001; Lampinen ym. 2004). Aiemmin yksioikoisempien päätöksentekojärjestelmien (esimerkiksi perinteinen Valtionrautatiet) hajautumista useammaksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi koskevassa keskustelussa puhutaankin osuvasti monitasohallinnasta (engl. *multi-level governance*).



**KUVA 2. PÄÄTÖKSENTEOSSA ON PYSTYTTÄVÄ SOVITTAMAAN YHTEEN USEITA ERITASOISIA ARGUMENTTEJA.**

Monitasohallinnan malli kyseenalaistaa ajatuksen siitä, että yhteiskunnallisesti merkittävät muutokset tapahtuisivat aina jatkumossa, jossa yksi organisaatio voisi asettaa kehittämisen tavoitteet, hankkia ja suunnata tarvittavat resurssit, tehdä kattavat kannattavuuslaskelmat ja vastata tarvittavista käytännön toimenpiteistä tavoitellun muutoksen toteuttamiseksi. Elinkeinoelämän intressien edistämistä EU:n monitasohallinnan jäsentämässä päätöksentekojärjestelmässä tutkinut Rainer Eising (2004, 215-216) erittelee kolme hallintatavan ominaispiirrettä, joihin seuraava erittely suurelta osin pohjautuu.

- 1) Hallintatavalla on aina tavalla tai toisella **valtiollinen luonne**. Julkiset toimijat ainakin kahdella hallinnon tasolla, joista ainakin toinen edustaa valtionvaltaa, jakavat lainsäädännöllisin keinoin tai muilla muodollisilla sopimusjärjestelyillä poliittisia valtaoikeuksiaan. Valta ja sen käyttäminen on jaettua.
- 2) Sektorikohtaiset, funktionaaliset tehtävät ylittävät yksittäisten hallintoalueiden muodostamat maantieteelliset rajat. Yhteispeliasetelma muodostuu eräänlaisessa ääritapauksessa sektorikohtaisessa kehittämissvastuussa olevien toimijoiden ja alueellisessa kehittämissvastuussa olevien toimijoiden välillä. Toisaalta monitasohallinnalle tyypillistä on se, että **erilaiset koalitiot ovat dynaamisessa muutoksessa**, siis elävät jatkuvasti. Eri sektorivastuussa olevien toimijoiden välille saattaa syntyä sekä yhteispeli- että kilpailuasetelmia, jo-

ko yhdessä toimialueisiinsa sidoksissa olevien territoriaalisten toimijoiden kanssa tai näitä vastaan.

- 3) Monitasohallinnassa yhdistyvät **monenlaiset vuorovaikutustavat**. Niitä ovat kilpailu, toimijakohtaisen edun tavoitteluun tähtäävä kaupankäynti, konsensuksen rakentaminen, enemmistöpäätöksiin pyrkiminen ja hierarkkisten valta-asemien hyödyntäminen. Säädösten purkamista ja kilpailun vapauttamista tukeva henkinen ilmapiiri tekee yrityksistä niiden edistämine tavoitteineen erittäin haluttavia koalitiokumppaneita, mikä osaltaan lisää yksitysten intressien välittymisen painoarvoa koko monitasohallintajärjestelmässä.

Eri periaattein toimivilla organisaatioilla nähdään olevan selvä työnjako, jolloin tavoitellun muutoksen menestyksekkäs toteuttaminen edellyttää tämän työnjakoasetelman ja sitä muokkaavien toimintaperiaatteiden monitasoisuuden hallintaa.

**Liiketaloudellisin** periaattein toimivan yksikön odotetaan keskittyvän teknis-taloudellisten ongelmien ratkaisemiseen. Tällöin se voi etsiä ratkaisuja periaatteessa kaikkien niiden potentiaalisten toimintavaihtoehtojen joukosta, jotka ovat mahdollisia luonnonvakioiden antamissa rajoissa ja joita voidaan pitää tuotannollisesti tehokkaina. **Hallinnollisen** päätöksentekijän toimintaohjeistoa sen valitessa sinänsä mahdollisten vaihtoehtojen joukosta toteuttamiskelpoisia ratkaisuja rajaavat voimakkaimmin erilaiset säädökset ja, sitovuuden asteeltaan lievemmin, kulloinkin noudatettava hallitusohjelma, hallinnonalakohtaiset strategiat ja ohjelmat sekä toimintaa ohjaavat ja rajoittavat yleiset periaatteet.

Hallinnollisen järjestelmän ulkopuolelta muutosta tarkastelevat erilaiset **sidos- ja kohderyhmät sekä kansalaisyhteiskunta** koko laajuudessaan. Tämän toimijajoukon tarpeet ja intressit jäsentyvät usein hyvin erilaisin perustein kuin hallintoviranomaisten tai operatiivisesta toiminnasta vastaavien tahojen. Sidos- ja kohderyhmien intressit ovat korostetun tilanne- ja kontekstisidonnaisia. Kaikki, mikä on teknisesti toteutettavissa olevaa ja lain sallimaa, ei ole hyväksyttävissä olevaa. Toisaalta taas yksittäisessä paikassa muotoutunut historiallinen suhde väylään – käytännössä ehkä tyyppillisimmin rautatiehen tukeutuvaan kuljetusjärjestelmään – muodostuu helposti osaksi paikallisyhteisön *identiteettiä* ja mahdollisesti myös sen ulkopuolelle viestitettävää *imagoa*. Tällöin järjestelmän olemassaolo ja säilyminen näyttäytyvät paikallisella tasolla ei ainoastaan taloudellisena vaan myös kulttuurisena kysymyksenä.

---

### 3.4 LOPUKSI: YHTEISPELI JA HYVÄKSYTTÄVYYS

**KUVAN 2.** yhteydessä esitellyn kaltainen lähestymistapojen erilaisuus on noussut uudenlaiseksi suunnittelun ja päätöksenteon haasteeksi. 1990-luvulla alettiin monitasohallinnan lisäksi puhua myös kommunikatiivisesta käännteestä suunnittelussa ja yhteiskunnallisessa kehittämistyössä. Tore Sager (1994) ja Patsy Healey (1997) tekivät suunnitteluteorialle suunnilleen saman kuin Charles Lindblom oli tehnyt ”rämpimisen tieteellään” noin 35 vuotta aiemmin. Postmoderni yhteiskunta oli lyönyt tällä välin itsensä läpi, ja vallankumouksen seuraukset näkyivät näissä 1990-luvun suunnitteluteorian merkkiteoksissa.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että käsitykset hyvästä ja huonosta, tavoiteltavasta ja kartettavasta, kannatettavasta ja vastustettavasta ovat eriytyneet monilla, usein toimijakohtaisilla ja vaikeasti ennakoitavilla perusteilla. Yhteiskunnallisen hallinnan

käytäntöjä valmisteleva suunnittelujärjestelmä ei ole osa yksiulotteista jatkumoyhteiskuntaa, jonka jäsenten vähäisten detaljien tasolla eriytyvät tavoitteet integroidaan yhteisellä arvomaailmalla yhdenmukaiseksi. Se on osa monikäristä, sisällöltään ja arvostuksiltaan jatkuvasti muuttuvaa hajautuneiden tavoitteiden ja näitä enemmän tai vähemmän koherenteiksi kertomuksiksi nivovien tarinakehysten verkkoa. Tällaisessa järjestelmässä hyvä suunnittelu tarkoittaa elimellisesti **hyväksyttävissä olevaa** suunnittelua.

Suunnittelujärjestelmän edustajien on varattava valmisteltavien ratkaisujen kohteille tilaisuus tulla näkemyksineen kuulluksi sisällöllisesti mielekkäällä, siis päätöksenteon sisältöön mahdollisuuksien mukaan vaikuttavalla tavalla. Avainasemassa tässä kuulemismenettelyssä on julkista valtaa käyttävä ja julkisen intressin toteutumista valvomaan asetettu hallinnollinen järjestelmä. Roolinsa tunnistanut hallinto pyrkii tekemään valmisteltavana olevan politiikan mahdollisimman läpinäkyväksi erilaisin kuulemis- ja keskustelutilaisuuksin, jalkautumalla mahdollisimman suoraan sidosryhmien kuultavaksi, altistumalla näiden kannanotoille ja kritiikille.

Kuulemismenettelyillä hallintoviranomaiset kykenevät parhaassa tapauksessa saamaan operatiivisen valmistelun teknis-taloudellisen ulottuvuuden ja kansalaisyhteiskunnan edustaman arvoulottuvuuden suoraan keskusteluyhteyteen. Nyt käynnissä olevan vähäliikenteisten rataosien tulevien kehittämislinjausten valmisteluprosessin yhteydessä on erityisen oleellista korostaa valmistelun neuvotteluhakuisuutta, jota lukuisat kuulemis- ja keskustelutilaisuudet osoittavat. Käytännössä keskustelutilaisuudet ovat tehneet näkyväksi Ratahallintokeskuksen pyrkimyksen neuvotteluhakuisen politiikan muotoiluun ja päätöksentekoasetelman moniulotteisuuden huomiointiin. Monitasohallinnan hengessä menettely on myös osaltaan tehnyt näkyväksi, osaltaan luonut puitteita koalitioiden muodostukselle siinä missä konsensuksen rakentamisellekin.

## 4 MAAKUNNAT JA VÄHÄLIIKENTEISET RADAT

Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuutta käsittelevässä pääraportissa tarkastelukohteina ovat itse radat, jotka kategorioidaan metsäradoiksi, teollisuusradoiksi ja yhdysradoiksi. Metsäratojen liikenne koostuu enimmäkseen metsäteollisuuden kuljetuksista ja radat ovat useassa tapauksessa rataverkon uloimpia häntäosia. Teollisuusratojen kuljetukset ovat usein sekalaisia kuljetuksia ja radat ovat lyhyehköjä pistoraiteita. Yhdysradat ovat pisimpiä ja vilkasliikenteisimpiä; niillä on verkollista merkitystä ja ne ovat molemmista päistään sidoksissa rata- tai meriväyliin.

Tässä *alueellista näkökulmaa* edustavassa työssä tarkastelukohteina ovat ratojen sijaan alueet, tässä tapauksessa *maakunnat* (ks. perustelu [LUVUSSA 6.1](#)). Manner-Suomessa on yhteensä 19 maakuntaa, joista 11 maakunnan alueella sijaitsee vähäliikenteisiä ratoja ([TAULUKKO 1.](#)). Seuraavaksi tarkastellaan maakuntakohtaisesti niiden aluerakennetta (tunnuslukuja [LIITTEESSÄ 3.](#)) ja liikennejärjestelmiä, jonka jälkeen luodaan katsaus [maakuntasuunnitelmiin, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmiin, maakuntaohjelmiin](#) sekä [maakunta-/seutukaavoihin](#) siltä osin kuin ne käsittelevät vähäliikenteisiä ratoja (kehittämistoimenpiteet, ylläpito, niiden perustelu, vaikutukset jne.). [LIITTEESSÄ 4.](#) on vielä maakuntakohtainen yhteenveto em. asiakirjoista.

Tätä raporttia viimeisteltäessä (kesäkuu 2005) maakunnat ovat maakuntasuunnitelmiin, maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja erityisesti maakuntakaavojen laatimisen suhteen hyvinkin eri vaiheissa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen koko maakunnan ja kaikki maankäyttökysymykset käsittävä maakuntakaava on ympäristöministeriön vahvistusta myöten valmis ainoastaan Pohjois-Pohjanmaalla. Useimpien maakuntien kohdalla hyödynnetäänkin siis maakuntakaavaselostuksen luonnosversiota. Jos sellaista ei ole ollut saatavilla, on tarkasteltu voimassa olevia seutukaavoja ja niiden selostuksia. Maakunnan kehittämisasiakirjoja ja maakuntakaavoja tarkastellaan ensisijaisesti niissä 11 maakunnassa, joissa vähäliikenteisiä rataosia sijaitsee. Koska kyse on kuitenkin koko maan liikennejärjestelmää koskevasta asiasta, ulotetaan maakunnallisten kehittämisasiakirjojen tarkastelu lopuksi kootusti myös niihin kahdeksaan maakuntaan, joilla vähäliikenteisiä ratoja ei sijaitse.

Maakuntien aluerakenteen ja kehittämisasiakirjojen tarkastelun jälkeen luodaan katsaus ensimmäiseen ja toiseen [alueelliseen keskustelutilaisuuskierrokseen](#) ([LIITE 1.](#)). Näissä tilaisuuksissa käytyjä keskusteluja ja esitettyjä argumentointeja arvioidaan suhteessa:

- a) [maankäyttö- ja rakennuslakiin, alueiden kehittämislakiin](#) sekä valtioneuvoston hyväksymiin [valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin](#), ja
- b) [maakuntasuunnitelmien, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien, maakuntaohjelmien ja maakunta-/seutukaavaselostuksien](#) liikennejärjestelmää ja sen kehittämisasetelmaa koskeviin linjauksiin (ks. perustelu [LUVUSSA 1.2](#)).

TAULUKKO 1. MAAKUNNAT JA NIISSÄ SIJAITSEVAT 18 VÄHÄLIIKENTEISTÄ RATAA.

Etelä-Karjala	-
Etelä-Pohjanmaa	-
<b>ETELÄ-SAVO</b>	<b>SAVONLINNA-HUUTOKOSKI</b>
Häme	-
<b>ITÄ-UUSIMAA</b>	<b>LAHTI-LOVIISA</b> (osa radasta sijaitsee Päijät-Hämeessä)
<b>KAINUU</b>	<b>KONTIOMÄKI-ÄMMÄNSAARI,</b> <b>MURTOMÄKI-OTANMÄKI,</b> <b>PESIÖKYLÄ-TAIVALKOSKI</b> (osa Pohjois-Pohjanmaalla), <b>POROKYLÄ-VUOKATTI</b> (osa Pohjois-Karjalassa)
Keski-Pohjanmaa	-
<b>KESKI-SUOMI</b>	<b>RAUDANLAHTI-SÄYNÄTSALO,</b> <b>ÄÄNEKOSKI-HAAPAJÄRVI</b> (osa Pohjois-Pohjanmaalla)
Kymenlaakso	-
<b>LAPPI</b>	<b>KOLARI-ÄKÄSJOKI,</b> <b>ISOKYLÄ-KELLOSELKÄ</b>
<b>PIRKANMAA</b>	<b>PARKANO-KIHNIÖ,</b> <b>PARKANO-NIINISALO</b> (osa Satakunnassa)
Pohjanmaa	-
<b>POHJOIS-KARJALA</b>	<b>JOENSUU-ILOMANTSI,</b> <b>LIEKSA-POROKYLÄ,</b> <b>POROKYLÄ-VUOKATTI</b> (osa Kainuussa)
<b>POHJOIS-POHJANMAA</b>	<b>PESIÖKYLÄ-TAIVALKOSKI</b> (osa Kainuussa), <b>ÄÄNEKOSKI-HAAPAJÄRVI</b> (osa Keski-Suomessa)
<b>POHJOIS-SAVO</b>	<b>SUONENJOKI-IISVESI</b>
<b>PÄIJÄT-HÄME</b>	<b>LAHTI-HEINOLA,</b> <b>LAHTI-LOVIISA</b> (osa Itä-Uudellamaalla)
<b>SATAKUNTA</b>	<b>KIUKAINEN-KAUTTUA,</b> <b>AITTALUOTO-RUOSNIEMI,</b> <b>PARKANO-NIINISALO</b> (osa Pirkanmaalla)
Uusimaa	-
Varsinais-Suomi	-

## 4.1 ETELÄ-SAVO

### Etelä-Savon aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Etelä-Savo on runsaan 160 000 asukkaan sisämaakunta itäisessä Suomessa. Maakunta on rakentunut pääosin kolmen talousalueen (kaupunkikeskuksen) varaan: Mikkeli, Savonlinna ja Pieksämäki. Alkutuotannon, erityisesti metsätalouden, merkitys on selvästi suurempi ja teollisuuden pienempi kuin keskimäärin muualla Suomessa. Etelä-Savossa on runsaasti vesistöjä ja metsiä, jonka vuoksi loma-asutuksen ja matkailun merkitys on huomattava. Maakunnassa on peräti noin 43 000 kesäasuntoa, joiden määrä lähes tuplaantui vuosina 1980-2000.

Etelä-Savo kuului 1800-luvulla Viipurin laajaan talousalueeseen. 1900-luvun alussa Mikkelin seutu siirtyi yhä vahvemmin Helsingin vaikutuspiiriin, kun taas Savonlinnan seutu säilytti kiinteämmät yhteydet Viipurikeskeiseen Kaakkois-Suomeen. Tuolloin vuonna 1914 (ks. [LIITE 2.](#)) valmistui myös Parikkalan, Savonlinnan ja Huutokosken välinen ratayhteys, josta 75 kilometrin pituinen osa **Savonlinna-Huutokoski** on nyt tarkasteltavana. Rataosa on tällä hetkellä pääosin metsäteollisuuden käytössä, mutta sitä hyödyntävät myös pienemmät tuotantoyksiköt. Toisen maailmansodan seurauksena yhteydet Viipuriin katkesivat ja Etelä-Savon asema omana toiminnallisena maakuntana vahvistui. Maakunnan vientiyhteydet siirtyivät Kymenlaaksoon ja palveluyhteydet suureksi osaksi pääkaupunkiseudulle. Tärkeimmiksi liikenneväyliksi muodostuivat valtatie 5 (Heinola-Mikkeli-Varkaus) ja Savonrata (Kouvola-Mikkeli-Pieksämäki-Kuopio).



#### Etelä-Savon maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Etelä-Savon **maakuntasuunnitelma 2020**:n (hyväksytty 11/2002) kehittämistavoitteiden päämäärinä yksi on liikenne, jonka mukaan maakunnan nykyinen rataverkko tulisi säilyttää ja sen tasoa parantaa. Suunnittelukauden lopulla on tavoitteena rakentaa Lahti-Heinola-Mikkeli oikorata. Maakuntasuunnitelman tavoitteet tukevat siis Savonlinna-Huutokoski ratayhteyden lisäksi Päijät-Hämeen Lahti-Heinola ratayhteyden säilyttämistä, jotta tämä yhteys voisi olla myöhemmin osa uutta oikorataa. Etelä-Savon **liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** mainitaan rataosan Savonlinna-Huutokoski säilyttämisen ja parantamisen olevan tärkeätä Savonlinnan ja Itä-Suomen tavaraliikenteen, erityisesti metsäteollisuuden toimintaedellytysten ja *rataverkon kattavuuden* kannalta (verkostollinen merkitys).

Kesällä 2003 hyväksytyssä **maakuntaohjelman** toimenpideohjelmassa kerrotaan, että rataosien Savonlinna-Huutokoski ja Mynttilä-Ristiina liikennöitävyys varmistetaan kunnossapitotoimin siihen asti, kunnes korvausinvestoinnin rahoitus järjestyy. Myös maakuntaohjelmassa painotetaan Lahti-Heinola-Mikkeli oikoradan aluevarauksen säilyttämistä myöhemmin tapahtuvaa toteuttamista ajatellen. Lisäksi Savonlinnan ohitustie ja siihen liittyvät ratajärjestelyt mainitaan. Savonlinnan seudun **aluekeskusohjelman** tavoitteissa vuosille 2005-2006 panostetaan rajat ylittävän yhteistyön tekemiseen akselilla Etelä-Karjala-Savonlinna-Varkaus, joten radan Savonlinna-Huutokoski kehittäminen kohoaa tässäkin yhteydessä merkittäväksi.

Tätä raporttia viimeisteltäessä (kesäkuu 2005) Etelä-Savon **maakuntakaava** on valmistelu- ja luonnosvaiheessa ja se hyväksytään vuoden 2007 loppupuolella. Voimassa oleva **seutukaava** pyrkii omalta osaltaan turvaamaan olemassa olevan rataverkon kehittämisen liikenteen vaatimusten mukaisesti. Nykyisen rataverkon lisäksi seutukaavassa on esitetty Savonradan oikaisu välillä Mikkeli-Heinola-Lahti, jolloin yhteydet Savonradalta Helsinkiin paranisivat huomattavasti. Mikkeli-Heinola-Lahti olisi pituudeltaan noin 130 km, josta uutta ratalinjaa tulisi valtatie 5:n tuntumaan Heino-

lan ja Hietasen välille 70 km. Ratalinjalle on merkitty kaavaan ohjeellinen aluevaraus.

#### Keskustelutilaisuudet: Savonlinna-Huutokoski

Ratayhteys Savonlinna-Huutokoski nähdään tärkeänä *verkollisena linkkinä* Karjalan radan ja Savon radan yhdistämisessä. Pidemmällä aikavälillä on tavoitteena poikittainen ratayhteys: *Järvi-Suomen rata*. Savonlinna-Huutokoski radan sijainti on Itä-Savon alueen kannalta keskeinen, sillä liikenteellinen lähivaikutusalue kattaa Savonlinnan kaupungin lisäksi Joroisten, Rantasalmen, Juvan, Sulkavan, Enonkosken, Puhkajarjun ja Kerimäen kunnat. Rantasalmelle on kehittymässä ekoteollisuuspuisto, jonka tulevaisuuden kannalta on tärkeitä, että rata säilytetään. Mahdollisella radatoumuudella ennakoitaan olevan koko alueen vetovoimaisuutta heikentävä vaikutus.

*Henkilöliikenne* radalla Savonlinna-Huutokoski loppui vuonna 1988. Alueen opiskelu- ja elinkeinoelämän (erityisesti matkailuelinkeino) mainitaan kärsineen henkilöliikennetyhteyksien puutteesta. Noin 27 000 asukkaan Savonlinnassa on mm. Joensuun yliopiston ja Mikkelin ammattikorkeakoulun yksiköitä. Rataosan Pieksämäki-Savonlinna elämysmatkailua on viritelty, mutta hankkeelle ei ole vielä löytenyt yrittäjää.

*Savonlinnan ohitustien* välillä Laitaatsalmi-Keskusta linjauksissa on huomioitu radan siirtäminen kauemmaksi keskustasta. Suunnitelmaa työstänyt toimikunta on yksimielinen, että rata säilytetään. Ohitustien toteuttamisessa voidaan radan mahdollisesti poistuessa hyödyntää rata-alueita ja -rakenteita. Hankkeen kokonaiskustannukset pienenisivät selvästi kun radan ja aseman siirto jäisi pois ja rata-alue sekä osa pengerakenteista voitaisiin hyödyntää.

**Lähteet:** Etelä-Savon liitto 2001; Etelä-Savon liitto 2003a; Etelä-Savon liitto 2003b; Etelä-Savon liitto 2004; Etelä-Savon liitto 2005; Kuntatiedon keskus 2005; Ratahallintokeskus 2003; Ratahallintokeskus 2004a; Savonlinnan kaupunki 2005; Sisäasiainministeriö 2005; Keskustelutilaisuudet 19.11.2004 & 13.5.2005.

---

## 4.2 ITÄ-UUSIMAA

### Itä-Uudenmaan aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Itä-Uusimaa on Suomenlahden rannikolla sijaitseva pienehkö 92 000 asukkaan ”teollinen kulttuurimaakunta”, jonka väestömäärän ennakoitaan kasvavan selvästi tulevina vuosina pääkaupunkiseudun läheisyyden ansiosta. Maakunnassa on mm. Suomen vanhin rakennuskanta, josta merkittävä osa sijaitsee maakunnan keskuksessa Porvoossa. Öljynjalostamo ja öljyteollisuus Sköldvikissä sekä ydinvoimalaitokset Loviisassa ovat energiatuotannon ja suurteollisuuden merkittäviä edustajia. Itä-Uusimaa onkin Suomen toiseksi teollistunein maakunta ja lähes puolet maakunnan BKT:sta tulee teollisuudesta. Loviisan seudulla asuu noin 18 500 asukasta, mutta alue on pientä kokoansa merkittävämpi tekijä mm. sataman ansiosta.

Turusta Helsingin ja Vaalimaan kautta Venäjälle kulkeva E18 yhdistää Suomen etelärannikon Pietariin. Valtatie 6 (Koskenkylä-Kouvola-Lappeenranta) liittyy Itä-Uudenmaan Suomen itäosiin ja Venäjän Karjalaan. Itä-Uudellamaalla sijaitsee kaksi rataosaa: tavaraliikenteen radat Kerava-Sköldvik ja Pääjät-Hämeestä alkunsa saava **Lahti-Loviisan satama** (avattu liikenteelle 1960). Jälkimmäinen on vähäliikenteinen rata, jolla on viime vuosina ollut 250 000 – 400 000 tonnin edestä kuljetuksia. Radan suhteen on huomioitava myös Venäjän kaupan kasvupotentiaali.



### Itä-Uudenmaan maakunnalliset kehittämissasiikirjat ja kaavat

Huolimatta Itä-Uudenmaan toimijoiden voimakkaasta yksimielisyydestä radan säilyttämiseksi, maakunnan kehittämissasiikirjoissa (mm. marraskuussa 2002 hyväksytyssä **maakuntasuunnitelmassa**) mainintoja Lahti-Loviisa radasta on vähänlaisesti. **Maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 5/2003) todetaan kehittämisen painopisteenä ja toimintalinjana olevan mm. liikenneyhteyksien parantamisen, jonka yhteydessä mainitaan maakunnan rata-verkon palvelevan vain tavaraliikennettä ja sitäkin liikenteen suuntautumisen kannalta puutteellisesti. Maakuntaohjelman **toteuttamissuunnitelmassa 2005-2006** (hyväksytty 10/2004) todetaan liikenteen kehittämisen painopisteenä olevan mm. rautatie-tasoristeysten turvallisuutta parantavat hankkeet. Itä-Uudenmaan **liikennestrategian** (2001) keskeinen haaste on saada raskaat kuljetukset tieverkolta radalle. Strategiassa painotetaan Sköldvikin ja erityisesti Loviisan ratojen tasoristeysten turvallisuuden parantamista. Itä-Uudellamaalla on nyt voimassa **seutukaavaa täydentävä maakunta-kaava** (vahvistettu 5.4.2002). Kaavan selostuksessa ei kuitenkaan ole mainintoja radasta Lahti-Loviisa, mutta rata on kaavaan merkittynä. Rata on myös uudessa **maakuntakaavaluonnoksessa** (28.2.2005).

### Keskustelutilaisuudet: Lahti-Loviisa

Lahti-Loviisa radan lähivaikutusalueeseen kuuluvat Pääjät-Hämeessä Lahti ja Orimattila sekä Itä-Uudellamaalla Myrskylä, Lapinjärvi ja Loviisa. Lahdessa Pääjät-Hämeen liitossa järjestetyissä tilaisuuksissa radan todettiin tukevan Loviisan elinkeinoelämää, sillä yritykset ovat aina arvostaneet ratayhteyttä. Kaupungin toiminnot ovat kehittyneet pitkälti sataman ja radan mukaan. Radan mahdollisen lakkauttamisen seurauksena heikentyisivät koko Loviisan talousalueen kehittämisedellytykset. Ilman rataa tulisi ongelmia lastauspaikkojen ja liikenneturvallisuuden kanssa kun tieliikenne lisääntyisi entisestäänkin varsin ongelmaisella rinnakkaisella tieyhteydellä.

Rataverkko mereltä sisämaahan koetaan *verkollisesti* tärkeäksi. Lahti-Loviisa on pääraportissa (Ratahallintokeskus 2005a) luokiteltu yhdysradaksi, vaikka sen toinen pää ei olekaan kiinni radassa. Luokituksen koetaan olevan kuitenkin täysin oikea, sillä rata kytkeytyy sataman kautta meriväylään ja sen merkitys yhdysratana on erittäin vahva. Kerava-Lahti oikoradan valmistumisella (v. 2006) ja Luumäki-Lahti rataosan parantamisella (v. 2007) on myös omat positiiviset vaikutuksensa Lahti-Loviisa radan



tulevaisuuteen. Ensimmäisessä keskustelutilaisuudessa tuli myös esille, että Pohjois-Suomi tarvitsee vaihtoehtoisen ratayhteyden, johon ratayhteys Lahti-Loviisa kytkeytyisi. Loviisan seudun edustajat näkevät, että Loviisalla on mahdollisen kuudennen ydinvoimalan sijoituspaikkakunnaksi hyvät edellytykset.

Ilman rataa *Loviisan sataman* kiinnostavuus heikentyisi oleellisesti. Rautatiehen vahvasti kytkeytyvää Loviisan satamaa syvennetään 8,5 metristä 9,5 metriin vuosina 2005-2006. Loviisan satama mielletään vahvimmin sahatavaran vientisatamaksi. Sataman kehittämisessä johtoajatuksena on ollut sataman monimuotoistaminen. Satamaan tulevasta tavarasta noin 40 % tulee raiteitse. Tammi-maaliskuun aikana, kun Saimaan kanava ei ole käytössä, liikenne kasvaa huomattavasti. Tieliikenteen näkökulmasta varsin huomattava seikka on, että radan mahdollisen sulkemisen seurauksena jo vanhastaankin, erityisesti hiilikuljetusten vuoksi, kriittinen *tieyhteys Lahti-Loviisa* kuormittuisi yhä enemmän ja liikenneturvallisuusriski nousisi.

**Lähteet:** Itä-Uudenmaan liitto 2001a; Itä-Uudenmaan liitto 2001b; Itä-Uudenmaan liitto 2002; Itä-Uudenmaan liitto 2003; Itä-Uudenmaan liitto 2004; Kuntatiedon keskus 2005; Merenkululaitos 2005; Ratahallintokeskus 2003; Keskustelutilaisuudet 10.12.2004 & 20.5.2005.

---

## 4.3 KAINUU

### Kainuun aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Itärajan tuntumassa sijaitseva Kainuu on väestöltään toiseksi pienin maakuntamme (n. 86 000 asukasta). Sen aluerakennetta hallitsevat metsät, vesistöt ja suot. Kainuun keskus on noin 35 000 asukkaan Kajaani. Maakunta poikkeaa muusta maasta erityisesti harvan asutuksensa ja alkutuotantopohjaisen elinkeinorakenteensa suhteen. Väestön ikärakenne on vinoutunut vanhusvaltaisen väestön vuoksi. Kainuun kehitysnäkymät ovat monilla mittareilla tarkasteltuna maan keskimääräiseen kehitykseen verrattuna heikot: työttömyysaste on maan korkein ja BKT maan heikoin. Maakunnan tuotannosta viennin (mm. elektroniikka, junavaunut, paperi sekä kivi- ja luonnontuotteet) osuus on melko suuri. Kainuun kehittämiseksi on käynnistetty hallintokokeilu, jossa maakunta saa omaa päätösvaltaa tavallista enemmän kun osa käytävissä olevista aluekehityksen voimavaroista siirtyy maakunnan omaan päätäntävaltaan (ks. [LUKU 2.3](#)).



Kainuun tärkeimmät päätiet ovat etelä-pohjoissuuntainen valtatie 5 sekä itä-länsisuuntaiset Oulu-Kajaani ja Paltamo-Vartiussuuntainen. Tärkeimmät rautatieyhteydet ovat Kuopio-Kajaani-Oulu sekä kansainvälinen yhteys Vartiuksen kautta Venäjälle, joka on ainoa ratayhteys Barentsin alueelta Luoteis-Venäjälle. Kainuussa sijaitsee peräti neljä, nyt vähäliikenteiseksi luokiteltua rataa. Rata **Porokylä-Vuokatti** on metsäteollisuuden käytössä ja sen Kainuun puoleinen pää on valmistunut vuonna 1928. Kajaani-

nin eteläpuolella sijaitsee **Murtomäki-Otanmäki** (avattu liikenteelle vuonna 1953). Radalla **Kontiomäki-Ämmänsaari** (avattu kahdessa osassa vuosina 1939 ja 1955) on metsäteollisuuden kuljetuksia. Edellisen radan jatke on nyt liikenteeltä suljettu 82 kilometrin pituinen **Pesiökylä-Taivalkoski** (avattu kahdessa osassa vuosina 1956 ja 1961), joka sijaitsee osittain Pohjois-Pohjanmaalla.

### Kainuun maakunnalliset kehittämissasiikirjat ja kaavat

Kainuun kehittämissasiikirjoissa puhuttaessa radasta Kontiomäki-Taivalkoski tarkoitetaan ratoja Kontiomäki-Ämmänsaari ja Pesio kylä-Taivalkoski. Kainuun **maakuntasuunnitelma 2020**:ssa (hyväksytty 3/2003) todetaan Kainuun sisäisesti kriittisiä yhteystarpeita ja kehittämiskohteita olevan mm. vähäliikenteisten ratojen säilyttäminen osana liikennejärjestelmää. Aluerakenteen ja alueiden käytön suuntaviivoina mainitaan Kontiomäki-Taivalkoski radan pitäminen liikennöitävässä kunnossa. Radan käyttöä tulisi tehostaa talvimatkailuliikennettä ja muuta elinkeinoelämää palvelevana ratana. Huomioitavaa on, että maakuntasuunnitelmassa keskitytään vahvasti kaivostoiminnan suureen potentiaaliin. Tällaisessa tilanteessa raideliikenteen rooli olisi varsin merkittävä.

Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan yhteisessä **liikennestrategiassa** (2000) rataosan Pesio kylä-Taivalkoski uhanalaisuus tiedostetaan vähentyneiden kuljetuksien vuoksi. Toisaalta tavoitteellista rataverkkoa 2020 esittävässä kartassa ovat kaikki Kainuun vähäliikenteisiksi määritellyt radat. Tässäkin Pohjois-Suomen aluetta koskevassa kehittämissuunnitelmassa pidetään kansainvälisiä yhteyksiä merkittävänä kehittämisen painopistealoina → Barentsin euroarktisen liikennealueen ja Perämerenkaaren liikenneyhteyksiin panostaminen koetaan tärkeäksi. Kainuun **maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 3/2003) ei ole mainintoja vähäliikenteisistä radoista. Maakunnan rataliikenteen kehittämiseen liittyen todetaan, että Vartiuksen asema kansainvälisenä raja-asemana vahvistuu, kun suora poikittainen Kostamus-Lietmajärvi-Kotkoma rataosa Pietari-Murmansk radalle avataan kaupalliselle liikenteelle.

Kainuun **maakuntakaava 2020** selostuksen luonnoksessa (25.10.2004) todetaan, että maakunnan nykyinen rautatieverkko tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa. Kaavassa osoitetaan kaksi kuntarajat ylittävää maaseutumaisen kehittämisen yhteistyöaluetta, joista toinen on Emäjoen ja 5-tien alue Paltamosta Suomussalmelle. Valtatien 5 ja radan Kontiomäki-Taivalkoski hyödyntäminen ja kehittäminen tarjoavat mahdollisuuksia kuntien väliselle yhteistyölle. Kontiomäki-Taivalkoski tarjoaa raideliikenteen hyödyntämis- ja kehittämismahdollisuuksia tavarankuljetuksiin sekä Kainuuseen ja Koillismaalle suuntautuvaan matkailuliikenteeseen ja maakunnan sisäiseen joukko-liikenteeseen. Taivalkosken radan rakentamisen historia liittyy toisen maailmansodan ajan yhteistyöhön Saksan armeijan kanssa. Ns. kuoleman ratana tunnettu rautatie kulkee Ristijärven, Hyrynsalmen ja Suomussalmen taajamien kautta tarjoten näin joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia, mutta radan saaminen henkilöliikenteen piiriin edellyttää valtakunnan tason päätöksiä.

Nurmes (Porokylä)-Kontiomäki rata (vähäliikenteinen osa Porokylä-Vuokatti) on potentiaalinen itäisen yhdysliikenteen rata, jonka kysynnässä yritysten strategiset raaka-aineen hankintaa tai kuljetusjärjestelmää koskevat päätökset voivat merkitä huomattavia muutoksia. Kaavan tavoitteissa ovat erityisiä Kainuuta koskevia yhteistyökysy-

myksiä mm. Nurmes–Kontiomäki radan perusparantaminen. Runsaan 25 kilometrin pituisesta Murtomäki-Otanmäki radasta ei ole mainintoja Kainuun kehittämissasiakirjoissa.

#### **Keskustelutilaisuudet: Kontiomäki-Ämmänsaari & Murtomäki-Otanmäki & Pesiökylä-Taivalkoski & Porokylä-Vuokatti**

Kainuun keskustelutilaisuuksissa ratojen *imagovaikutuksen* mainittiin olevan suuri; ratojen lakkauttaminen olisi huono signaali yritysten suuntaan. Kontiomäki-Taivalkoski radan vaikutusalueeseen kuuluvat Ristijärven, Hyrynsalmen, Suomussalmen, Puolangan ja Taivalkosken kunnat. Venäjän Lietmajärvi-Kotskoma ratayhteyden (126 km) kehittäminen voi olla yksi mahdollisuus tulevaisuudessa ja Venäjän puolen tulevaisuuden näkymät tulee selvittää muutenkin tarkkaan, ainakin Via Vartius järjestelyjen osalta. Taivalkosken radan jatkoa on kaavailtu jopa Kuusamon kautta Venäjälle. Autojuna-matkailun suosio nähdään olevan kasvussa, jolloin varsinkin talvimatkailun suhteen kysymykseen tulevat Syötteen, Rukan ja Taivalvaaran (Taivalkoski) hiihtokeskukset. Henkilöjunaliikenne Kontiomäen ja Taivalkosken välillä lopui vuonna 1992, Porokylän ja Vuokatin välillä vuotta myöhemmin.

Kaivannaisteollisuudella on Kainuussa valtava potentiaali, mikä tiedostetaan myös kehittämissasiakirjoissa. *Laakajärven kaivoshanke* Sotkamon eteläpuolella on lupa-prosessivaiheessa, ja jos kaivostoimintaa käynnistyy, lisää se kuljetustarvetta radalla Porokylä-Vuokatti. Vaikka Kainuun keskustelutilaisuuksissa rataosien lakkauttamisella nähtiin olevan lähes pelkästään negatiivisia vaikutuksia, niin paikallistaloutteen ratojen lakkautuksella voisi olla positiivinenkin merkitys kun paikallisten kuljetusyritysten työt lisääntyisivät. Kainuussakin koetaan, että maakunnan vähäliikenteisillä teillä on samankaltaisia ongelmia kuin vähäliikenteisillä radoilla. Vähäliikenteisten ratojen mahdollinen lakkauttaminen Kainuussa ei kuitenkaan aiheuttaisi suoria investointitarpeita tieverkolle. Tosin välillisesti saattaisi aiheutua lisärahoitustarvetta kunnossapidon ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Rataosa Murtomäki-Otanmäki on 25 km:n mittainen pistoraide Kajaanin eteläpuolella ja se on pelkästään juna- ja raidekalustoa valmistavan Talgo Oy:n käytössä.

**Lähteet:** Kainuun liitto 2003a; Kainuun liitto 2003b; Kainuun liitto 2004; Kainuun liitto 2005; Kuntatiedon keskus 2005; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2000; Ratahallintokeskus 2003; Keskustelutilaisuudet 26.11.2004 & 8.12.2004 & 10.5.2005.

## 4.4 KESKI-SUOMI

### Keski-Suomen aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Keski-Suomi on vajaan 270 000 asukkaan kasvava sisämaan maakunta. Puolet maakunnan väestöstä sekä palvelu- ja jalostustyöpaikoista sijaitsee Jyväskylän seudulla. Myös Jämsän ja Äänekosken seuduilla on lähinnä jalostustoiminnan ympärille muodostuneet alueet. Muulle Keski-Suomelle on ominaista maaseutumaisen harva asutus ja maa- ja metsätalouden keskeinen merkitys tuotantorakenteessa. Maakunnalla on suuret metsävarat, joita massa-, paperi- ja puutavarateollisuus hyödyntävät. Toinen merkittävä tuotannonala on metalliteollisuus (mm. puunjalostuksessa tarvittavien koneet ja laitteet). Kasvavia aloja ovat mm. energia- ja ympäristöteknologia, joilla saattaa olla vaikutusta varsinkin maakunnan pohjoisosien liikennejärjestelmään.



Keski-Suomi sijaitsee eräiden muiden eteläsuomalaisten maakuntien tavoin useiden pääliikenneväylien leikkauspisteessä. Valtatiet 4 ja 9 sekä Tampere-Jyväskylä-Kuopio rata ovat tärkeimmät väylät. Keski-Suomessa on kaksi vähäliikenteistä rataa: Jyväskylän eteläpuolella sijaitseva **Raudanlahti-Säynätsalo** sekä maakunnan pohjoisosassa sijaitseva, Pohjois-Pohjanmaalle ulottuva **Äänekoski-Haapajärvi** (avattu liikenteelle 1950-luvun lopulla useassa eri vaiheessa), jolla on metsäteollisuuden kuljetuksia. Rata on selvästi pisin vähäliikenteisistä radoista, 164 kilometriä.

### Keski-Suomen maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Keski-Suomen **maakuntasuunnitelman** (hyväksytty 11/2002) mukaan maakunnassa panostetaan vähäliikenteisiksi luokiteltujen ratojen (mm. Haapajärven rata) kunnan turvaamiseen. Keski-Suomeen ollaan parhaillaan laatimassa **2. maakuntasuunnitelmaa** (luonnosversio 3.5.2005), jossa todetaan, että Haapajärven rata tulisi kunnostaa raskaalle liikenteelle ja seudulliseen matkustajaliikenteeseen tulisi varautua ainakin Äänekosken-Jyväskylän-Jämsän välisellä rataosalla. Tämä tarjoaisi uusia mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen muotoutumiselle Jyvässeudulla. Luonnoksessa todetaan lisäksi, että keskeiset teollisuusradat sähköistetään. Hitaasti muuttuvien asioiden, kuten liikenneverkkojen, osalta maakuntasuunnitelman tavoitevuosi on 2030.

Keski-Suomen **liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** (2004) radan Äänekoski-Haapajärvi kunnostuksen epävarmuus koetaan uhaksi tavaraliikenteelle. Rata priorisoidaan suunnitelmassa varsin korkealle, sillä se nähdään mm. pääliikenneverkon keskeisenä kehittämistarpeena ja kärkihankkeena. Paikallisten tahojen (mm. Keski-Suomen liitto, kunnat ja yritykset) todetaan pyrkivän vaikuttamaan rataosan säilyttämiseen liikennekelpoisena. Tavoitteena onkin löytää rataosalle kevyempi kunnostusvaihtoehto, joka ottaisi huomioon liikenteen luonteen, liikennemäärät ja liikenteen

vaatiman alhaisen nopeuden. Keski-Suomen **maakuntaohjelman** (hyväksytty kesäkuussa 2003) mukaan vähäliikenteisen Äänekoski-Haapajärvi rataosan kevyeen kunnostukseen pyritään löytämään ratkaisu. Ilman ratkaisevia uusia avauksia rataosan lakkautusuhka on muuten olemassa vuonna 2008.

Keski-Suomen **maakuntakaavan** alustava luonnos on ollut nähtävillä talvella 2005. Maakuntakaavassa vähäliikenteisten ratojen tulevaisuuden keskeisenä lähtökohtana tulee olla valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet. Keski-Suomessa vähäliikenteiseksi radaksi mainitaan Äänekoski-Haapajärvi, joka osoitetaan parannettavaksi tavaraliikennettä varten. Raudanlahti-Säynätsalo radasta ei ole mainintoja kehittämissuunnitelmissa, eikä sitä ole merkitty maakuntakaavaluonnoskarttaankaan.

### **Keskustelutilaisuudet: Raudanlahti-Säynätsalo & Äänekoski-Haapajärvi**

Jyväskylän keskustelutilaisuuksissa keskityttiin käytännössä pelkästään rataosaan Äänekoski-Haapajärvi. Rataosan Raudanlahti-Säynätsalo liikenne loppui vuonna 1999 eikä radalle nähdä tarvetta Säynätsalon teollisuusrakenteen ollessa nykyisellään. Rata Äänekoski-Haapajärvi on ollut jo lähes 30 vuotta pelkästään tavaraliikenteen palveluksessa, sillä henkilöliikenne lakkasi radan viimeiseltä osalta vuonna 1978. Vaikka radalla ei tällä hetkellä olekaan läpikulkuliikennettä, sen nähdään silti olevan keskeisessä *strategisessä* ja *verkollisessa merkityksessä* (etelä-pohjoissuuntainen varareitti). Äänekosken, Saarijärven, Viitasaaren, Pyhäjärven ja Haapajärven kaupungit sekä Karstulan, Kannonkosken, Kivijärven ja Pihtiputaan kunnat sijaitsevat radan laajalla vaikutusalueella. Rautatie koetaan valttikortiksi elinkeinoelämän kehittämiseksi ja sillä on positiivinen vaikutus alueen imagoon.

Viitasaaren ja Pihtiputaan välisen *valtatie 4* osuuden ennakoidaan olevan nykyistäkin kriittisempi, jos rataa lakkautettaisiin. Erityisenä huomiona Keski-Suomen tie- ja rataliikenteessä onkin ollut sen altistuminen viime vuosina useampaan otteeseen suur- onnettomuuksille. Keski-Suomessa otettiin kantaa kokonaisvaltaisen pitkän aikavälin tarkastelun tarpeeseen. Eräiden megatrendien, kuten energian kallistumisen, huomiointi on ensiarvoisen tärkeätä. Kaukokatseisuutta olisi hyvä olla joidenkin vähäliikenteisten ratojen *verkollisen merkityksen* arvioinnissa. Yhden budjettikauden mittainen katsanto on aivan liian lyhyt kun mietitään tilannetta vuosikymmenien kulu-  
tua.

Keski-Suomessa halutaan katsoa, syntyykö yhteinen tahto siitä, että rata olisi tulevaisuuden kuljetusväylä. Tällä hetkellä tahtoa on selvästi havaittavissa. Rata-asiaa pohdittiin monesta näkökulmasta. Sitä todistaa myös se, että Keski-Suomi on ainoita maakuntia, jossa radan lakkauttamisen mahdollisia positiivisiakin vaikutuksia punnittiin. Radan mahdollisen lakkautuksen yhteydessä saattaisi ilmaantua lisätöitä paikallisille kuljetusyrittäjille, minkä ei välttämättä kuitenkaan nähdä parantavan aluetaloutta. Saarijärvellä voisi olla kiinnostusta radan sitomaa maapohjaa kohtaan, sillä kunnan taajama sijaitsee kannaksella, jossa tie ja rautatie ovat sijoittuneet ahtaasti. Myös *moottorikelkkareitit* voisivat hyödyntää joiltakin osin ratalinjoja → rautatiesillat olisivat edelleen tarpeen. Matkailuyrittäjien kannalta radalle ei toivota samanlaista kohtaloa kuin vuonna 1985 pääosin lakkautetulle Pori-Haapamäki radalle. Kotimaisen ja ulkomaisen *elämysmatkailun* kehittämisellä koetaan olevan huomattavia mahdollisuuksia.

**Lähteet:** Keski-Suomen liitto 2002a; Keski-Suomen liitto 2002b; Keski-Suomen liitto 2004; Keski-Suomen liitto 2005a; Keski-Suomen liitto 2005b; Keski-Suomen liitto 2005c; Kuntatiedon keskus 2005; Ratahallintokeskus 2003; Keskustelutilaisuudet 21.12.2004 & 17.5.2005.

## 4.5 LAPPI

### Lapin aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Euroopan unionin pohjoisin kolkka, Lappi, poikkeaa aluerakenteeltaan eniten muista maakunnista. Runsaan 185 000 asukkaan Lapissa on kuusi seutukuntaa (Itä-Lappi, Kemi-Tornio, Pohjois-Lappi, Rovaniemen seutu, Tornionlaakso ja Tunturi-Lappi), jotka pinta-alansa suhteen ovat verrannollisia useimpiin Suomen maakuntiin. Lappi mielletään maamme muiden pohjois- ja itäosien tapaan heikosti menestyväksi alueeksi. Kehityksessä on alkanut kuitenkin näkyä myös myönteisiä merkkejä. Muuttotappio on pienentynyt ja työllisyys sekä huoltosuhde ovat hieman parantuneet aivan viime vuosina; silti ne ovat suuria huolen aiheita etenkin maakunnan laajoilla syrjäseuduilla. Noin 21 000 asukkaan Itä-Lapin seutukunta on panostanut voimakkaasti Sallan raja-aseman avautumiseen ja kehittämiseen Barentsin alueen valtavyäläksi. Monet Lapin ongelmista, erityisesti työttömyys, ovat kärjistetyimmillään juuri Itä-Lapissa. Lapin hallinnollinen ja koulutuksellinen keskus on Rovaniemen seutu, jossa asuu noin kolmasosa maakunnan väestöstä. Kemi-Tornio alueelle on sijoittunut metsä- ja terästeollisuutta, joka on viime aikoina investoinut merkittävästi. Koko maan tuotannosta Lapin metsäteollisuuden osuus on 7 % ja metalliteollisuuden 10,5 %, mikä on maakunnan väkilukuun suhteutettuna paljon. Vahvimpana tulevaisuuden painopistealana Lapissa pidetään kuitenkin *talvimatkailua*, joka koskettaa Itä-Lappia, Pohjois-Lappia ja erityisesti Tunturi-Lappia.



Lapin suppean rataverkon vuoksi tiestön merkitys on suuri. Mm. valtateiden 4 ja 5 pohjoiset päätepisteet sijaitsevat Lapissa. Merkille pantavaa on itä-länsisuuntaisten teiden heikkokuntoisuus tai jopa suoranainen puute, mikä voidaan nähdä koko maan laajuisena ongelmana (ks. Hanhijärvi 2003). Maakunnan päärata on vuonna 2004 sähköistetty Oulu-Rovaniemi. Lapissa sijaitsee laskutavasta riippuen kaksi tai kolme vähäliikenteistä rataosaa. Maakunnan länsiosassa Kolarin kunnassa sijaitsee vuonna 1963 liikenteelle avattu **Kolari-Äkäsjoki**, jonka pohjoinen haara on vuonna 1973 valmistunut **Niesa-Rautuvaara**. Nämä radat ovat olleet suljettu liikenteeltä jo vuosia. Itä-Lapissa Kemijärven kaupungin itäpuolella sijaitsee sotavuosina 1941-1942 liikenteelle avattu 72 kilometrin pituinen rata **Isokylä-Kelloselkä**, joka on käytössä ja ulottuu lähelle Venäjän rajaa.

### Lapin maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Lapin maakunnan kehittämissasiakirjoissa vähäliikenteisiä ratoja käsitellään kattavasti. Lapin **maakuntasuunnitelmassa** (hyväksytty keväällä 2002) todetaan, että maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon kaivostoiminnan ja matkailukeskusten tarvitsemat ratayhteydet, ja pitkällä tähtäyksellä on varauduttava myös Jäämeren rataan. Vuonna 2005 on valmistunut myös päivitetty **maakuntasuunnitelma 2022**, jossa ohjeistetaan, että junaliikenteen osuuden tulisi kasvaa energia-, ympäristö- ja turvallisuussyistä. Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän rataverkot yhdistävä Salla-Kantalahti-ratahanke on todettu taloudellisesti kannattavaksi vuonna 2003 valmistuneen selvityksen mukaan. Uusi ratayhteys tulee rakentaa välille Kellosekä-Alakurtti (Venäjä) ja muut osat kuljetusketjusta pitää uusina. Haaparanta-Tornio rataosalla on vireillä raidelevydenvaihtoprojekti, jossa Ratahallintokeskus yhdessä Ruotsin Banverketin ja muiden toimijoiden kanssa valmistele useamman vaunun koeliikenteen aloittamista syksyllä 2005. Lapin **maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 5/2003) todetaan, että Tunturi-Lapin, erityisesti Ylläs-Pallas alueen, *matkailun kasvavat tarpeet* huomioiden kehitetään Kolarin rataa ja sen liikennettä.

Maakunnan liikennestrategia **Lapin liikenne 2020** (2000) on laadittu olettaen, että *matkailun* vahva kasvu Lapissa jatkuu ja *Venäjän tilanne* kehittyä hitaasti. Työssä todetaan, että tavaraliikennettä varten on tavoitteena saada Sallasta yhteys Luoteis-Venäjälle, joka kuuluisi osaksi tavoitteellista TEN-verkkoa 2020. Tämä ratayhteys edellyttää myös, että Kellosekään rakennetaan yhdistettyjen kuljetusten terminaali palvelemaan Luoteis-Venäjän kuljetuksia. Lisäksi ruotsalaisia kiinnostaa Sallan ratayhteyden hyödyntäminen, jos Haaparannassa saadaan raidelevyden vaihtaja toimimaan tyydyttävästi. Myös henkilöjunaliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen Sallaan nousee liikennestrategiassa useassa kohdassa esiin. Sekä radan Salla-Alakurtti että radan Lietmajärvi-Kotskoma valmistumisella olisi suuri merkitys Pohjoismaiden ja Arkangelin/Karjalan tasavallan välisenä ratayhteytenä. Näiden yhteyksien avulla saavutettaisiin kytkentä jopa Aasiaan. Liikennestrategiassa Isokylä-Kellosekä radan merkitystä painotetaan. Työssä mainitaan myös Tunturi-Lapin seutukaavassa oleva osa-aluevaraus ratayhteyden jatkamisesta Kolarista Ylläsjärvelle.

Matkailu kytkeytyy Lapissa tiiviisti alueelliseen kehittämiseen ja Lapin **matkailustrategiassa** liikennekysymyksiä lähestytään monipuolisesti. Se on maamme ainoa maakunnallinen matkailustrategia, jossa tarkastellaan raideliikennettä. Rautatieliikenteellä on 1930-luvulle yltävät perinteet Lapin matkailussa. Nykyään kotimaisia matkailijoita palvelevat autojunayhteys ja yöpikajunat. Etelästä kulkee matkailun teemajunia Lappiin sesonkiaikoina ja Tunturi-Lapin matkailuliikenteestä merkittävä osa järjestetään raiteitse Kolarin aseman kautta. Myös Itä-Lapin osalta rataliikenteen ja Kemijärven aseman matkailullinen merkitys on kohoamassa.

**Itä-Lapin maakuntakaavassa** (vahvistettu 10/2004) on merkitty kansainvälinen liikennekäytävä, *Barentsin käytävä*, jossa Sallan rata on pääratana Venäjän rajalle asti. Kaavaselostuksen mukaan rautatie Sallan rajalle peruskorjataan ja yhteyden Kellosekä-Alakurtti (n. 70 km) rakentamiseen on varauduttava. Junaliikenteen kysyntää ja tarjontaa on tarpeen lisätä esimerkiksi ulottamalla autojunayhteys Kemijärvelle ja Sallaan. Haaparanta-Kellosekä rata on tavoitteena liittää TEN-verkkoon. Rautatieyhteyden Kevitsaan ja Sokliin varaudutaan (vaihtoehtoisia linjauksia).

**Tunturi-Lapin seutukaavassa** (vahvistettu 12/2001) Kolarin rata on merkitty pääratana Rautuvaaraan ja siitä ohjeellisena Ylläkselle. Perusteluna tälle radalle on Ylläksen matkailukeskuksen voimakas kasvu. Tällä ratkaisulla pyrkimyksenä on vähentää autoliikennettä ja parantaa edellytyksiä luonnon säilymiselle hyvänä. Ylläksen radasta ei ole kuitenkaan tehty yksityiskohtaista selvitystä. Myös yhteys Jäämerelle on esityksenä, mutta sitä ympäristöministeriö ei ole vahvistanut.

Salla-Kantalahti radasta valmistui syksyllä 2003 **selvitys**, jonka mukaan hanke olisi kannattava. Poikittaisradalla kuljetettaisiin enimmäkseen hiiltä, puuta ja rautaromua Venäjältä Suomeen ja Ruotsiin. Radan kuljetusmääräksi arvioitiin 1,9 miljoonaa tonnia vuodessa. Radalla nähdään olevan huomattavia positiivisia vaikutuksia mm. työllisyyteen, Barentsin alueen yritysten toimintaedellytyksiin ja luonnonvarojen hyödyntämiseen. Selvityksen mukaan hankkeen keskeisin hyöty on se, että ratayhteys täydentää Barentsin alueen kuljetusreittejä itä-länsisuunnassa: rata lyhentäisi kuljetusmatkoja etenkin Murmanskin alueen ja Perämeren kaaren yritysten välillä. Venäläisnäkemysten mukaan se myös edesauttaisi yritysten alueellista verkostoitumista.

#### **Keskustelutilaisuudet: Isokylä-Kellosekä & Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara**

Radoista Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara ja Isokylä-Kellosekä käytiin tammikuussa ja kesäkuussa 2005 yhteiskeskustelut. Isokylä-Kellosekä ratayhteys on metsäteollisuuden kuljetuksille erittäin tärkeä. Radan lakkauttaminen olisi teollisuudelle negatiivinen signaali, koska kannattavuus alueella on jo lähtökohtaisesti heikompa kuin muualla maassa. Sallan kunnalle radan aluetaloudellisen merkityksen todettiin olevan huomattavan suuri. Paikallistason toimijoiden mukaan radan jatkamista Venäjän *Alakurttiin* on harkittava vakavasti, koska Luoteis-Venäjällä ja Kuolan niemimaalla on valtavaa kasvupotentiaalia. Itä-Lapissa on mm. keskusteltu Etelä-Kuolan edustajien kanssa Kellosekä-Alakurtti radasta. Kuljetustarpeiden näkymät rajan takana ovat selvästi muuttuneet, ja Murmanskin radan kapasiteetti ei tule riittämään. Isokylä-Kellosekä radalla voisi olla myös matkailullista merkitystä. Radalla onkin ollut henkilöliikennettä, mutta se on loppunut jo vuonna 1966. Molemmissa keskustelutilaisuuksissa todettiin Sallan olevan Rukaa lähin toiminnassa oleva asema, joten autojuna-matkailulla Sallaan olisi mahdollisuuksia. Itä-Lapin edustajat kokevat yleensäkin, että *matkailun* merkitystä radan suhteen tulee edelleen korostaa.

Kolarin radan Rautuvaaran haaran jatkaminen (15 km) Ylläkselle tekisi siitä matkailullisessa mielessä erittäin tarpeellisen. Kolarin radan Äkäsjoen haaran jatkamisen suhteen on olemassa kaksi pohjoismaista visiota. Ensinnäkin, norjalaiset tavoittelevat radan jatkamista *Jäämerelle* saakka, ja toiseksi, ruotsalaisilla on hanke radan rakentamisesta *Svappavaarasta* Kolarin pohjoispuolelle kiinni Äkäsjoen haaraan. Kevään 2005 aikana ilmennyt myös, että Kolarissa on tullut esille mahdollisuudet käynnistää *kaivostoiminta* uudelleen. Varaus on tehty paikalle, johon suljetun rataosan itäisempi haara johtaa. Rataosalle Kolari-Rautuvaara on ohjelmapalveluyritys Kylmämaan Ohjelmat Oy:llä tavoitteena käynnistää *elämysmatkailua* resiinatoiminnan muodossa, sillä se täydentäisi hyvin alueen muuta matkailutoimintaa.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Lapin liitto 1997; Lapin liitto 2000; Lapin liitto 2003a; Lapin liitto 2003b; Lapin liitto 2003c; Lapin liitto 2005a; Lapin liitto 2005b; Ratahallintokeskus 2003; Suomen Rautatieuutiset 2003; Keskustelutilaisuudet 25.1.2005 & 1.6.2005.



## 4.6 PIRKANMAA

### Pirkanmaan aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Kasvumaakuntana tunnettu Pirkanmaa on asukasluvultaan Suomen toiseksi väekkään (n. 457 000 as). Maakunta on muodostunut melko selväpiirteisesti Tampereen seudun ympärille, joka on 310 000 asukkaallaan Suomen toiseksi suurin kaupunkiseutu. Pirkanmaalla on kuusi seutukuntaa, joista suurimmat väestötappiot ovat Ylä-Pirkanmaalla ja Luoteis-Pirkanmaalla; siis alueilla joilla sijaitsee kumpikin vähäliikenteisistä radoista. Pirkanmaa on Pohjois-Pohjanmaan tavoin elinkeinorakenteeltaan Suomen monialaisimpia maakuntia. Alue- ja elinkeinorakenteen sekä useiden tunnuslukujen perusteella, jotka ovat noin 10 % Suomen vastaavista arvoista, Pirkanmaata on tavattu kutsua myös *pienois-Suomeksi*.

Pirkanmaa on sisämaakunta, joka liikenteellisessä mielessä sijaitsee useiden liikenteellisten vyöhykkeiden leikkauspisteessä. Muutamien muiden Sisä-Suomen maakuntien (Keski-Suomi, Päijät-Häme) tapaan se toimii eräänlaisena välittäjäkeskuksena, jonka vuoksi maakunnassa on paljon kauttakulkuliikennettä. Ratahallintokeskuksen tavaraliikenteen ratapihavisioon mukaan Tampereen ja Kouvolan ennakoidaan vastakin olevan Suomen pääsolmurasapihoja. Tavaraliikenteessä rata Keski-Suomesta Raumalle ja Poriin on erittäin tärkeä etenkin läntisen ja keskisen Suomen metsäteollisuudelle. Pirkanmaan luoteisosissa sijaitsevat vähäliikenteiset radat **Parkano-Niinisalo** (avattu liikenteelle 1935) ja **Parkano-Kihniö** (avattu 1937) ovat yhteispituudeltaan 58 km. Molemmat rataosat ovat olleet aiemmin osa yhteyttä Pori-Haapamäki, josta osat Pori-Niinisalo ja Kihniö-Haapamäki suljettiin vuonna 1985.



### Pirkanmaan maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Pirkanmaalle valmistuu uusi maakuntasuunnitelma vuoden 2005 lopulla. Pirkanmaan vanhassa **maakuntasuunnitelma 2001+**:ssa (hyväksytty 11/2000) ja **maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 5/2003) ei ole mainintoja kummastakaan vähäliikenteisestä radasta. Maakuntaan ei ole tehty koko maakunnan kattavaa **liikennejärjestelmäsuunnitelmaa**. Pirkanmaalla on voimassa kesäkuussa 1997 vahvistettu **3. seutukaava**, jossa todetaan Haapamäki-Virrat-Parkano rataosalta junaliikenteen loppuneen lukuun ottamatta Parkanon ja Aitonevan välisiä vähäisiä kuljetuksia. Osa radasta on jo purettu ja vain Parkano-Kihniö (Aitoneva) on merkitty seutukaavaan. Pirkanmaalle laaditaan parhaillaan maakuntakaavaa. Vahvistamista vaille olevan **1. maakuntakaavan** kaavaselostuksessa (9.3.2005) ei ole erikseen mainintoja radoista Parkano-Niinisalo tai Parkano-Kihniö, mutta selostuksen palvelukeskusverkkoa 2020 kuvaavassa kartassa on merkittynä molemmat radat.

**Keskustelutilaisuudet: Parkano-Kihniö & Parkano-Niinisalo**

Parkanon ratojen vaikutusalueella sijaitsevat Pirkanmaalla Parkano ja Kihniö sekä Satakunnassa Jämijärvi ja Kankaanpää. Radalla Parkano-Kihniö on vähäisin määrin metsäteollisuuden kuljetuksia ja Aitonevalla elämymatkailua resiinaliikenteen muodossa. Parkanon ja Niinisalon välisellä radalla on läntisen maanpuolustusalueen joukko-osastojen (mm. Tykistöprikaati ja Panssariprikaati) kuljetuksia. Raskaan panssari-vaunukaluston suhteen lavettikuljetuksiin siirtyminen aiheuttaisi ongelmia tienpidolle. Vaikutukset tieliikenteeseen ovat vaikeasti hahmotettavissa, koska puolustusvoimien kuljetukset ovat moottorimarsseja, jolloin niitä on tarkasteltava rasisuspikkeinä.

Porissa ja Parkanossa järjestetyissä keskustelutilaisuuksissa otettiin esille myös koko Pori-Parkano välin ja Kihniön radan Kortteen aseman uudelleen avaaminen. Parkanon kaupungin strategiaksi ilmoitettiin teollisuuden keskittäminen rautatien läheisyyteen. Lisäksi keskustelutilaisuuksissa puhututti mm. ratojen asemien ja maa-alueiden kohtalo, sillä esimerkiksi Parkanon vanhalla asemalla on saastuneiden maa-alueiden ongelma. Laajemmassa perspektiivissä Parkanon ratojen suhteen muistutettiin, että kyse on nopean rakennemuutoksen alueesta, jossa ratojen mahdolliset lakkauttamispäätökset veisivät lisää tulevaisuuden uskoa.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Pirkanmaan liitto 1997; Pirkanmaan liitto 2000; Pirkanmaan liitto 2003; Pirkanmaan liitto 2004; Pirkanmaan liitto 2005; Ratahallintokeskus 2003; Ratahallintokeskus 2004c; Keskustelutilaisuudet 2.6.2005 & 13.6.2005.

---

## 4.7 POHJOIS-KARJALA

**Pohjois-Karjalan aluerakenne ja liikennejärjestelmä**

Suomen itäisimmässä maakunnassa Pohjois-Karjalassa asuu vajaa 170 000 asukasta. Väkiluvun ennakoitaan vähenevän tulevina vuosikymmeninä, jota edesauttaa tälläkin hetkellä eräs maan korkeimmista työttömyysasteista. Joensuu on maakunnan pääkaupunki seutukeskuksinaan Ilomantsi, Kitee, Lieksa, Nurmes ja Outokumpu. Maakunnan vahvoja teollisuudenaloja ovat metsä-, muovi-, metalli-, ja kiviteollisuus. Aluerakenteeltaan Pohjois-Karjala on hajanainen, koska useat taajamat ovat väljästi rakennettuja ja eri toiminnot sijoittuvat taajama-alueiden ohella niiden reuna-alueille. Pohjois-Karjalan kansainvälinen liikenne on kasvanut varsinkin Niiralan raja-aseman läheisyydessä sekä osin kauttakululiikenteenä. Vesiliikenneyhteydet ovat Saimaan vesistön ja kanavan kautta Itämerelle.



Pohjois-Karjalan syrjäisen sijainnin vuoksi liikenteellisen saavutettavuuden kannalta hyvät tie- ja rautatieyhteydet ovat normaaliakin tärkeämpiä. Pääliikenneväylinä pidetään Lappeenrannasta Joensuun kautta Nurmekseen vievää valtatiötä sekä Joensuusta

Kuopioon, Pieksämäelle, Lieksaan ja Ilomantsiin vieviä teitä. Raideliikenteessä tärkeimmät yhteydet ovat Etelä-Karjalaan ja länteen (Kuopio, Pieksämäki) lähtevät radat. Pohjois-Karjalassa sijaitsee kolme vähäliikenteistä rataa: pohjoisosassa **Lieksa-Porokylä** (avattu liikenteelle 1911), tämän Kainuuseen ulottuva jatko **Porokylä-Vuokatti** (avattu 1928-1929) ja **Joensuu-Ilomantsi** (avattu liikenteelle neljässä osassa 1957-1967). Lieksa-Porokylä on ainoa tarkasteltavina olevista vähäliikenteisistä radoista, jolla on *henkilöliikennettä* (n. 25 000 matkaa vuonna 2004). Maakunnan kaikilla kolmella radalla on kohtuullisesti metsäteollisuuden kuljetuksia. Joensuussa on lentoasema, mutta maakunnan pohjoisosat ovat henkilöliikenteen osalta hyvin riippuvaisia tieliikenteestä.

### Pohjois-Karjalan maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Pohjois-Karjalan **maakuntasuunnitelmatyö** on parhaillaan (kesäkuu 2005) käynnissä. Suunnitelman alustustöinä on tehty ”*Pohjois-Karjalan aluerakenteen ja maankäytön tavoitteet ja aluerakenne 2020*” (2003) sekä M. Mannermaan tulevaisuuskatsaus ”*Elävänä Pohjois-Karjalassa 2025*” (2005). Ensin mainitussa todetaan nykyisen rataverkon ylläpitämisen nykyaikaisella kalustolla liikennöitävässä kunnossa edellyttävän rataosien Joensuu-Ilomantsi ja Porokylä-Vuokatti pikaista parantamista. Radat nähdään maakunnan liikenneolosuhteiden kehittämisen kannalta merkittävänä. Muiden ratojen perusparantamiset mahdollistavat näiden ratojen tehokkaamman käytön ja parantavat Ilomantsin ja Lieksan-Nurmeksen seutujen tavoitettavuutta. Pohjois-Karjalan **liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** (2002) todetaan useiden tavaraliikenteen ratojen ja sivuraiteiden kaipaavan parantamista ja sähköistämistä. Ongelmana on rataverkon huono kantavuus esim. Porokylä-Vuokatti rataosalla.

Pohjois-Karjalan **maakuntaohjelma POKAT 2006** on hyväksytty vuonna 2003. Keskeisiksi hankkeiksi todetaan rataosien Säkäniemi-Niirala ja Joensuu-Uimaharju-Nurmes sähköistäminen sekä radan Nurmes-Kontiomäki perusparantaminen. Pohjois-Karjalassa mainitaan olevan Suomen paras ilman laatu Luoteis-Lapin ohella. Ilma-kuormituksen vähentämiseen vaikutetaan mm. tyyppipäästöjen pienentämisellä ohjaamalla raskasta liikennettä rautateille tai turvalliseen vesikuljetukseen. Poikittaisten rautatie- ja valtatieyhteyksien merkityksen valtakunnallisessa ja kansainvälisessä henkilö- ja tavaraliikenteessä mainitaan lisääntyneen. Suuryrityksille raaka-ainehuolto, osaavan työvoiman saatavuus sekä alueen tiestön ja rataverkon toimivuus ovat lähitulevaisuuden toiminnan perusedellytyksiä.

Pohjois-Karjalan **maakuntakaavan** valmistelu aloitettiin vuonna 2000 ja se valmistuu vuonna 2005. Pohjois-Karjalan maakuntakaavaselostuksen luonnoksessa uusia rautatieyhteyksiä ei ole esitetty ja tärkeintä onkin turvata nykyisten ratojen säilyminen liikennöitävässä kunnossa, mikä tarkoittaa myös ns. vähäliikenteisten ratojen Joensuu-Ilomantsi ja Lieksa-Kontiomäki parantamista ja ylläpitämistä. Näillä radoilla on merkitystä radan vaikutusalueiden kilpailukyvyyn säilymisen kannalta ja maakunnan teollisuuden tuotannon ja raaka-ainneiden kuljetuksissa. Tavoitteena on myös saada henkilöliikennettä välille Nurmes-Oulu.

**Keskustelutilaisuudet: Joensuu-Ilomantsi & Lieksa-Porokylä & Porokylä-Vuokatti**

Joensuu-Ilomantsi rataosalla todettiin olevan suuri *aluetaloudellinen* ja *imagollinen merkitys*. Henkilöliikenne radalta lakkasi jo vuonna 1969. Koko radan lakkauttamisella olisi huomattavan suuri negatiivinen vaikutus Ilomantsin kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin: metsäyhtiöiden puukuljetukset, Vapon kuljetukset ja kairavannaisteollisuus (Pampalo), myös Kiihtelysvaarassa on lupaava kiviesiintymä. Ilomantsin radan vaikutukset *rajaliikenteeseen*, ja toisaalta rajaliikenteen mahdollisuudet koskien rataa, on huomioitava. Kostamuksen rata sijaitsee kuitenkin liian etäällä, jotta yhteys sinne olisi mahdollinen. Pienetkin liikkeet saattavat johtaa siihen, että teollisuus tekee päätöksiä, jotka eivät ole alueelle suotuisia. Rautatieharrastajien yhdistys on pohtinut radalla olevan matkailullisia mahdollisuuksia. Kooten todettiin, että rataa tulee tarkastella osana laajempaa kuljetusjärjestelmää.

Lieksa-Porokylä ja Porokylä-Vuokatti rataosien vaikutusalueeseen kuuluvat Lieksan ja Nurmeksens kaupungit sekä Valtimon ja Sotkamon kunnat. Ratojen suhteen lausuttiin, että mahdollinen lakkautus voi johtaa satojen työpaikkojen menetyksiin ja joka tapauksessa merkittäviin muutoksiin koko kuljetusjärjestelmässä. VR Oy aloittaa radalla Joensuu-Lieksa-Porokylä *kiskobussiliikenteen* syksyllä 2005. Radalla onkin erityisen suuri merkitys matkailun edistämiseksi, koska alueelta puuttuvat toimivat lentoyhteydet. Tavaraliikenteen arvioidaan merkitsevän Lieksan-Nurmeksens alueelle taloudellisessa mielessä enemmän kuin henkilöliikenteen; tilanne on kuitenkin toisinpäin imagollisessa mielessä. Mahdollinen kaivostoiminta on myös huomioitava, sillä *Laakajärven kaivoshanke* Sotkamon eteläpuolella on lupaprosessivaiheessa. Kaivostoiminnan käynnistyessä kuljetustarve radalla Porokylä-Vuokatti lisääntyy. Pohjois-Karjalassa todetaan, että tasa-arvon nimissä Ratahallintokeskuksen tulisi säilyttää maakunnan nykyinen rataverkko.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Mannermaa 2005; Pohjois-Karjalan liitto 2002; Pohjois-Karjalan liitto 2003a; Pohjois-Karjalan liitto 2003b; Pohjois-Karjalan liitto 2005a; Pohjois-Karjalan liitto 2005b; Ratahallintokeskus 2003; Keskustelutilaisuudet 7.12.2004 & 8.12.2004 & 10.5.2005 & 13.5.2005.

---

## 4.8 POHJOIS-POHJANMAA

### Pohjois-Pohjanmaan aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Pohjois-Pohjanmaa on väestöltään Suomen neljänneksi (n. 372 000 as.) ja pinta-alaltaan toiseksi suurin maakunta. Maakunnan ja koko Pohjois-Suomen ”pääkaupunki” on Oulu (n. 126 000 as.). Maakunnan aluerakenne (meri-kasvukeskus-maaseutu-erämaa) ja osin siten myös alueellinen kehitys on hyvin eriytynyttä. Voimakkaasti kasvavan Oulun seudun kehitysedellytykset ovat tyystin toisenlaiset kuin esimerkiksi väestötappiollisen Koillismaan. Pohjois-Pohjanmaa pyrkii profiloitumaan yrittäjyysmaakunnaksi ja elinkeinorakenteeltaan monipuolisen maakunnan teollisuuden perusta onkin suurissa paperi- ja metalliteollisuuslaitoksissa. Myös alkutuotannon merkitys on kohtalainen



(mm. maidon- ja naudanlihantuotanto sekä perunanviljely). Pohjois-Pohjanmaalla *matkailu* on noussut palvelusektorin johtavaksi toimialaksi. Merkittävimmät alueet matkailullisessa mielessä ovat Kalajoki, Oulun seutu sekä maakunnan vaaramaisissa itäosissa sijaitsevat hiihtokeskukset Syöte Pudasjärvellä ja Ruka Kuusamossa sekä maakunnan keskiosassa sijaitseva Rokua Utajärvellä.

Pohjois-Pohjanmaan halkovat kaikki etelästä pohjoiseen ulottuvat pääväylät kuten valtatie 4, 5 ja 8. Rataliikenteessä maakunnan merkittävin väylä on Helsingin, Tampereen, Seinäjoen, Oulun ja Rovaniemen yhdistävä päärata. Pohjois-Pohjanmaan etelärajan tuntumassa sijaitsee kahdesta vähäliikenteisestä radasta lyhyehköt pohjoisosat: **Äänekoski-Haapajärvi** (avattu liikenteelle viidessä eri vaiheessa 1954-1960), jota käyttää metsäteollisuus kuljetuksissaan sekä **Pesiökylä-Taivalkoski** (avattu kahdessa osassa 1956 ja 1961), joka on suljettu liikenteeltä vuonna 2001. Maakunnassa on kaksi merkittävää lentoasemaa: Oulun asema on maamme toiseksi vilkkain ja keskittynyt liikematkailuun, kun taas Kuusamon asemaa kehitetään selkeästi matkailullisessa tarkoituksessa.

#### Pohjois-Pohjanmaan maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Pohjois-Pohjanmaan **maakuntasuunnitelma 2020**:ssa (hyväksytty 6/2003) ja **maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 12/2003) ei ole mainintoja vähäliikenteisistä radoista. Molemmissa kehittämissasiakirjoissa on maakunnan tulevaisuuden aluerakennetta kuvaavassa kartassa merkittynä ratayhteys Kontiomäki-Taivalkoski. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun **liikennestrategiassa** (2000) olevassa tavoitteellista rataverkkoa 2020 kuvaavassa kartassa esiintyvät molemmat Pohjois-Pohjanmaan vähäliikenteiseksi määritellyt radat. Kansainväliset yhteydet koetaan suunnitelmissa tärkeinä kehittämisen painopistealoina. Perämerenkaaren ja Barentsin euroarktisen liikennealueen liikenneyhteyksiin panostamista pidetään keskeisenä.

Pohjois-Pohjanmaan **maakuntakaava** (ympäristöministeriö vahvistanut 2/2005) on Suomen ensimmäinen maankäyttö- ja rakennuslain mukainen, koko maakunnan ja kaikki maankäyttökysymykset käsittävä maakuntakaava. Sen mukaan nykyinen rataverkko tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa. Tämä merkitsee myös vähäliikenteisten Kontiomäki-Taivalkoski ja Haapajärvi-Äänekoski ratojen kunnan turvaamista. Niillä on tärkeä merkitys *luonnonvarojen* kuljetuksissa (malmikriittinen alue Pudasjärven-Taivalkosken-Kuusamon seudulla) ja *alueiden kehittämisessä* (mm. lukuisat kävijämäärältään kasvavat matkailukohteet).

#### Keskustelutilaisuudet: Pesio kylä-Taivalkoski & Äänekoski-Haapajärvi

Koska kumpikaan vähäliikenteinen rata ei sijaitse merkittävilta osin Pohjois-Pohjanmaalla, keskustelutilaisuuksissa vähäliikenteisten ratojen maakuntaa koskevia kehittämissiioita ei ilmennyt erityisen runsaasti. Eräs merkittävä seikka nousi kuitenkin esiin radan Pesio kylä-Taivalkoski suhteen, sillä sen jatkoa on kaavailtu Taivalkoskelta Kuusamon kautta Venäjälle. Autojuna-matkailun suosio on kasvussa, jolloin varsinkin talvimatkailun suhteen tulevat kysymykseen Syötteen, Rukan ja Taivalvaaran (Taivalkoski) hiihtokeskukset.

Pohjois-Pohjanmaalle taloudellisessa mielessä merkittävämpi on Äänekoski-Haapajärvi rata, jonka lähivaikutusalueella sijaitsevat maakunnassa Haapajärven ja Pyhäjärven kaupungit. Radan liikennöinti suuntautuu paljolti pohjoisen suuntaan, sillä radanvarren raakapuukuljetuksia lähtee mm. Pietarsaareen, Ouluun ja Kemiin. Liikenne koostuu radanvarren kuljetuksista eli radalla ei ole läpikulkuliikennettä; silti rataosan koetaan olevan *strategisessa* ja *verkollisessa merkityksessä* (etelä-pohjoissuuntainen varareitti). Radalla on suunnitelmissa käynnistää myös ns. elämysmatkailua.

**Lähteet:** Hanhijärvi 2005; Kuntatiedon keskus 2005; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2000; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003a; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003b; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003c; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2005; Ratahallintokeskus 2003; Keskustelutilaisuudet 26.11.2004 & 21.12.2004 & 10.5.2005 & 17.5.2005.

---

## 4.9 POHJOIS-SAVO

### Pohjois-Savon aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Pohjois-Savo on noin 250 000 asukkaallaan Suomen kuudenneksi väekkinen maakunta. Sen aluerakennetta hallitsevat vesistöt ja metsät, joiden osuus maapinta-alasta on yli 4/5. Metsä- ja metalliteollisuus sekä maatalous ovat maakunnan merkittävimmät tuotannon alat; myös matkailulla sekä elintarvike- ja kemianteollisuudella on jalansijansa. Eteläisen veljesmaakunnan tavoin Pohjois-Savo on rakentunut pääosin kolmen vahvan talousalueen varaan, joista ehdoton keskus on noin 90 000 asukkaan yliopistokaupunki Kuopio. Maakunnan eteläosassa Keski-Savossa sijaitsee vahvan teollisen perinnön omaava Varkaus ja pohjoisosassa Ylä-Savossa kulttuurisesti rikas maaseutumainen Iisalmi. Merkittävä paikalliskeskus on myös Suonenjoki (n. 7 500 as.) maakunnan eteläosassa Sisä-Savossa, jossa on puu-, metalli- ja elintarviketeollisuutta. Pohjois-Savon pääliikenneväylät ovat valtatie 5 (Mikkeli-Kuopio-Kajaani) ja Savonrata, jonka läntinen haarake **Suonenjoki-Iisvesi** on maakunnan ainoa vähäliikenteinen rata. Metsäteollisuudelle rata on erittäin tärkeä ja se käyttääkin radan liikennepaikkoja puutavaran varastointiin. Sekä Savonrata että runsaan kahdeksan kilometrin mittainen pistoraide Suonenjoki-Iisvesi ovat valmistuneet vuonna 1889. Näin ollen se on selvästi vanhin nyt tarkasteltavista vähäliikenteisistä radoista.



### Pohjois-Savon maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Pohjois-Savon **maakuntasuunnitelma 2020**:ssa (hyväksytty 6/2002), **maakuntaohjelmassa** (hyväksytty 6/2003) ja **liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** (2001) ei ole mainintoja Suonenjoki-Iisvesi radasta. Maakuntakaava on tehty Ylä-Savoon ja on tekeillä Kuopion seudulle. Sisä-Savossa, jossa rata Suonenjoki-Iisvesi sijaitsee, on seutukaava vahvistettu 21.6.2000. **Seutukaavassa** mainitaan päätätänä Savonrata ja siitä

erkaneva sivurata Iisvedelle, joka on nykyisin vain tavaraliikenteen käytössä. Kaavassa ei esitetä uusia rataverkkoa koskevia aluevarauksia. Varkauden talousalueen **aluekeskusohjelman** tavoitteena vuosina 2005-2006 on tiivistää naapurialuekeskusten (Pohjois- ja Etelä-Savo) välistä yhteistyötä mm. infrastruktuurihankkeiden suunnittelussa ja valmistelussa. Tätä näkökantaa vasten Etelä-Savon vähäliikenteinen rata Savonlinna-Huutokoski kytkeytyy myös Pohjois-Savon kehittämissasiakirjoihin.

#### Keskustelutilaisuudet: Suonenjoki-Iisvesi

Suonenjoki-Iisvesi radan todettiin olevan hyvin merkittävä ja Suonenjoen alueen *markkinavaltti*. Rata on puhtaasti tavaraliikenteen käytössä ja siksi sen tulevaisuuden mahdollisuuksille ei esitetty keskustelutilaisuuksissa muita kehittämissiisioita. Radan varrella on runsaasti teollisuuslaitoksia (metsä-, metalli- ja betonteollisuutta) ja osalle näistä erkanee myös oma teollisuusraide. Toisessa keskustelutilaisuudessa toukuussa 2005 mainittiin meneillään olevan keskustelun käynnistäneen Suonenjoella uutta kiinnostusta kyseistä rataa ja rautatiekuljetuksia kohtaan. Radalla sijaitsee *Yläkosken liikennepaikka* ja radan mahdollinen lyhentäminen rataosaksi Suonenjoki-Yläkoski tarkoittaisi, että liikennepaikkaa tulisi laajentaa, mikä taas on kaavallisista syistä esteellistä. Lisäksi radan mahdollinen lyhentäminen aiheuttaisi selvästi lisää raskasta ajoneuvoliikennettä Suonenjoen taajamaan, sillä puutavara olisi kuljetettava yhdistelmäajoneuvoilla Iisvedeltä Yläkoskelle.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Pohjois-Savon liitto 2002a; Pohjois-Savon liitto 2002b; Pohjois-Savon liitto 2003; Pohjois-Savon liitto 2005; Ratahallintokeskus 2003; Sisäasiainministeriö 2005; Keskustelutilaisuudet 17.12.2004 & 13.5.2005.

---

## 4.10 PÄIJÄT-HÄME

### Päijät-Hämeen aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Päijät-Häme (n. 200 000 as.) sijaitsee keskellä eteläistä Suomea. Keskuskaupunki Lahdessa asuu puolet maakunnan asukkaista ja se on Suomen viidenneksi suurin kaupunkiseutu. Lahti sijaitsee noin 100 kilometrin etäisyydellä Helsingistä, ja noin 35 kilometriä Lahdesta pohjoiseen sijaitsee hieman yli 20 000 asukkaan Heinola. Teollisuuskaupunki Heinolan elinkeinorakenteesta peräti yli 40 % on jalostuksen piirissä. Erikoinen piirre Heinolan teollistumisessa on sen tuoreus; 1950-luvulla kaupungissa toimi vain yksi suurrehko tehdas, Zachariassenin Faneritehdas. Tänä päivänä Heinolassa on erityisesti puunjalostus- ja metalliteollisuutta. Myös Lahden kaakkoispuolella sijaitseva runsaan 14 000 asukkaan Orimattila on merkittävä keskus.



Liikenneväylillä on ollut suuri vaikutus Päijät-Hämeen kehitykseen. Historiallista perspektiiviä tilanteeseen tuovat Päijänne, Salpausselkä ja suuri Savon tie, jotka oli-

vat aikoinaan pääliikennereittejä. Lahden kaupungin synnyssä ovat olleet huomattavia seikkoja 1870-luvulla Pietarin radan ja Vääksyn kanavan valmistuminen. Nytemmin sekä jo valmistunut *Helsinki-Lahti moottoritie* että vuonna 2006 valmistuva *Kerava-Lahti oikorata* ovat edelleen parantamassa maakunnan liikenteellistä sijaintia. Tie- ja raideliikenteessä myös muutamat muut väylät asettavat maakunnan Pirkanmaan tavoin useiden toiminnallisten vyöhykkeiden leikkauspisteeseen. Päijät-Hämeessä on kaksi vähäliikenteistä rataa: **Lahti-Heinola** (avattu liikenteelle 1932) ja osa radasta **Lahti-Loviisan satama** (avattu 1960). Molemmat ovat vähäliikenteisistä radoista vilkasliikenteisimpiä, ja liikenne-ennusteet lupaavat näille radoille kasvua. Yhteys Lahti-Heinola on nähtävä myös osana Savonradan mahdollista oikaisua Mikkeliin. Tämä valtatie 5:ä myötäilevä oikorata olisi noin 130 kilometrin pituinen (uutta rataa 70 km). Lisäksi radalla olisi merkittävä rooli henkilöliikenteessä ja se antaisi vaikutteita itäisen Suomen aluerakenteen muotoutumiseen.

### Päijät-Hämeen maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Päijät-Hämeen **maakuntasuunnitelma 2005-2030**:n luonnoksessa (28.2.2005) mainitaan maakunnan logistisen keskusroolin vahvistaminen, joka tarkoittaa mm. Oikoradan, Savonradan ja Pietarin radan rakentamista. Maakunnan **liikennejärjestelmäsuunnitelman** osaselvityksen ”*Liikennejärjestelmän nykytila ja kehitysnäkymät*” luonnoksessa (28.4.2005) todetaan Päijät-Hämeen rataverkon kuljetusten pääpainon olevan maakunnan läpi kulkevissa itä-länsisuuntaisissa kuljetuksissa (pääosin vaaralliset aineet: raakaöljy ja kaasu). Selvityksessä ollaan tietoisia ratojen Lahti-Heinola ja Lahti-Loviisa tulevaisuuden pohtimisesta. Molempien ratojen todetaan olevan tärkeitä maakunnan teollisuuden kuljetuksille. Radan Lahti-Heinola säilyttäminen on tärkeää Heinolan perusteellisuuden kilpailukyvyille. Radan Lahti-Loviisa säilyttäminen puolestaan varmistaa sen, että Päijät-Hämeen lähimmän merisataman, Loviisan, kuljetuksia voidaan tulevaisuudessakin hoitaa turvallisimmalla ja ympäristöystävällisimmällä kuljetusmuodolla. Lisäksi tieyhteyden Lahti-Loviisa mainitaan olevan heikkotasoinen.

Marraskuussa 2003 hyväksytyssä **maakuntaohjelmassa** asetetaan tavoitteeksi yhdyskuntarakenteen kehitysvyöhykkeiden voimistaminen (tavoite tarkentuu maakuntakaavatyössä 2003-2005), jolla tarkoitetaan rata- ja moottoritieakselin Helsinki-Mäntsälä-Levanto-Luhtikylä-Lahti-Vierumäki-Heinola-Lusi-Jyväskylä/Mikkeli kehittämistä, jonka piiriin siis mahdollinen Savonradan oikaisu Heinola-Mikkeli on luettava. Päijät-Hämeen **maakuntakaava 2006** on ehdotus- ja hyväksymisvaiheessa vuonna 2005. Maakuntakaavan luonnoksessa on varaus ratayhteydelle Heinola-Mikkeli, jonka aikatahtäys on noin vuoteen 2050. Lahti-Loviisa radan varrella Lahden ja Orimattilan rajalla on kaavassa varaus rataa hyödyntävälle teollisuusalueelle.

### Keskustelutilaisuudet: Lahti-Heinola & Lahti-Loviisa

Lahti-Heinola radasta todettiin, että sen lakkauttamisen uhkakuvan ylläpitäminen vaikuttaa heikentävästi maakunnan *imagoon* ja *houkuttelevuuteen*. Lahti ja Heinola ovat maakunnan ainoat seutukeskukset, joten niiden välinen rata on siksikin imagolisessa mielessä merkittävä. Mikkelin radan (Savonradan oikaisun) näkymistä johtuen on selvää, että rata Lahti-Heinola on säilytettävä. Tosin Ratahallintokeskuksen tavoit-



teena ei tällä hetkellä ole maamme nykyisen rataverkon laajentaminen. Lahti-Heinola radan läheisyydessä sijaitsee *Vierumäen urheiluopisto*, joka on Suomen johtava liikunta- ja urheilualan keskus. Opiston alueella toimii useita yrityksiä ja yksiköitä. Ilmeisesti jossakin vaiheessa alueella tulee toimimaan myös charter-hotelli, joten radalla saattaisi olla tulevaisuudessa kohtalaista matkailullista ja siten myös henkilöliikenteen potentiaalia. Lahden kaupunki pitää tärkeänä radalta erkanevan *Mukkulan pistoraiteen* säilyttämistä, koska sen varrella on useita teollisuuslaitoksia, jotka käyttävät rataa kuljetuksiinsa.

Lahti-Loviisa radan mainittiin olevan Lahden kaupungille erittäin tärkeä. Lahden maankäyttösuunnitelmissa on neljä merkittävää teollisuusaluetta, joista *Kujalan logistiikkakeskuksesta* on suunniteltu pistoraidetta Loviisan radalle. Nyt on meneillään kuitenkin valitusprosessi. Radan mahdollisen lakkauttamisen seurauksena jo ennestäänkin kriittinen *tieyhteys Lahti-Loviisa* kuormittuisi lisää ja liikenneturvallisuusriski kohoaisi merkittävästi. Lahden seudulla on kohtalaisen suuret pohjavesialueet, joten lisääntyvä tieliikenne olisi tässäkin mielessä ympäristöriski.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Päijät-Hämeen liitto 2003; Päijät-Hämeen liitto 2005a; Päijät-Hämeen liitto 2005b; Päijät-Hämeen liitto 2005c; Ratahallintokeskus 2003; Ratahallintokeskus 2004a; Keskustelutilaisuudet 10.12.2004 & 20.5.2005.

## 4.11 SATAKUNTA

### Satakunnan aluerakenne ja liikennejärjestelmä

Länsirannikolla sijaitseva Satakunta on kokenut voimakkaasti teollisuuden rakennemuutoksen lieveilmiöt ja maakunta onkin kärsinyt väestötappioista viimeisen 15 vuoden ajan. Nyt Satakunnassa asuu noin 230 000 asukasta. Keskuskaupunki Porin asukasluku on sekin pudonnut huomattavasti, mutta ennusteiden mukaan asukasmäärä pysyisi myös tulevina vuosikymmeninä noin 76 000 asukkaassa. Maakunnassa on edelleen korkea työttömyys, jota ratojen mahdollinen lakkauttaminen saattaisi lisätä. Satakunta profiloidaan *teollisuusmaakunnaksi*, sillä elinkeinorakenteesta kolmasosa on jalostuksen piirissä. Perinteisiä vahvuusaloja ovat perusmetallien ja koneiden tuotanto sekä metsä- ja elintarviketeollisuus.



Useiden rannikko- ja rajamaakuntien tapaan myös Satakunta on liikenteellisessä mielessä hieman sivussa merkittävistä keskuksistamme ja liikenneväylistämme. Maakunnan pääväylät ovat valtatie 2 (Helsinki-Pori), länsirannikon valtatie 8 sekä TEN-verkkoon kuuluva rata Tampereelta Poriin ja Raumalle. Satakunnassa on kolme vähäliikenteistä rataa. Porissa sijaitsee lyhyehkö pistoraide **Aittaluoto-Ruosniemi** (avattu liikenteelle 1933). Maakunnan kaakkoisosassa Pyhäjärven ympäristössä sijaitsee vajaan 20 kilometrin pituinen Rauman radalta erkaneva pistoraide **Kiukainen-Kauttua** (avattu 1913). Pohjois-Satakunnassa sijaitsee osa radasta **Parkano-Niinisalo** (avattu

1935), joka on viime vuosina ollut puolustusvoimien käytössä. Rataosat Aittaluoto-Ruosniemi ja Parkano-Niinisalo ovat olleet osa Pori-Haapamäki rataa, joka lakkautettiin suurimmilta osin vuonna 1985.

### Satakunnan maakunnalliset kehittämissasiakirjat ja kaavat

Satakunnan **maakuntasuunnitelma 2030**:ssa (hyväksytty 2003) todetaan, että seutu-kaava 5:ssä on varaukset ratayhteyden rakentamiseksi Varsinais-Suomeen (Uusikaupunki-Rauma-Pori, *URPO-rata*) ja lakkautetun Pori-Parkano radan toteuttamiseksi uudelleen pitkällä tähtäyksellä. Myös Satakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisvyöhykkeitä kuvaavaan karttaan on merkitty kaikki maakunnan vähäliikenteiset radat. Satakuntaan on tekeillä myös koko maakunnan käsittävä **liikennejärjestelmäsuunnitelma**, joka valmistuu vuoden 2006 alkupuolella. Pääliikenneverkkoa koskevan osaselvityksen luonnoksessa (19.5.2005) todetaan Satakunnan vähäliikenteisten ratojen olemassa olo. **Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** (2002) mainitaan yleisluontoisesti, että raideliikenteen kehittämiseen tulee edelleen panostaa. Syyskuussa 2003 hyväksytyssä **maakuntaohjelmassa** on Säkylän kunnan hanke-esityksenä Kiukainen-Kauttua-Säkylä ratayhteyden perusparantaminen. Muutoin maakuntaohjelma ei ota kantaa vähäliikenteisiin ratoihin.

Satakunnassa on käynnistetty maakuntakaavan laatiminen vuonna 2003 (ehdotusvaihe v. 2006). Voimassa on nyt **seutukaava 5** (vahvistettu 1/1999), jossa on varaukset ratayhteyden rakentamiseen Varsinais-Suomeen (URPO-rata) ja lakkautetun Pori-Parkano radan uudelleen toteuttamiseen pitkällä tähtäyksellä. URPO-radasta on tehty tarveselvitys vuonna 1995. Sen perusteella osan Uusikaupunki-Rauma kuljetusvolyymi olisi vuosittain jopa yli miljoona tonnia ja matkustajamäärä koko URPO-radalla karkean arvion mukaan 250 000 – 300 000 henkilöä.

### Keskustelutilaisuudet: Aittaluoto-Ruosniemi & Kiukainen-Kauttua & Parkano-Niinisalo

Satakunnan todettiin olevan teollisuusmaakunta, jolle radat ovat erittäin tärkeitä. Aittaluoto-Ruosniemi rataosalla kuljetetaan mm. kodinkoneita ja vaarallisten aineiden kuljetuksina kaasua; kuljetukset ovat *kansainvälistä liikennettä*. Radan mahdollisesti lakkautuessa vaikutukset näkyisivät mm. työllisyydessä, sillä kodinkoneyhtiö Electrolux Oy:n logistiikkakeskus ei tällaisessa tilanteessa jäisi Poriin eikä välttämättä Suomeenkaan. Rataosasta mahdollisesti vapautuvalle maa-alueelle ei Porissa näillä näkymin olisi muuta käyttöä. Aittaluodossa koetaan olevan näyttöä kuljetuspotentiaalista, sillä maa-alueita ollaan kaavoittamassa teollisuusalueiksi. Keskustelun radan lakkauttamisesta nähdään nyt tuottaneen haittaa ja investointeja on jo siirtynyt muualle. Kaupungin kannalta radan säilyttäminen on *elinkeinopoliittisesti* erittäin tärkeitä.

Kiukainen-Kauttua radan vaikutusalueella ollaan yksimielisiä siitä, että rata tulee säilyttää. Sen mahdollinen sulkeminen heikentäisi elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä; erityisesti Sucros Oy:n syksyiset sokerijuurikaskuljetukset. Tällä hetkellä (kesäkuu 2005) sokerijuurikkaan viljelystä käydään EU:n tasolla keskustelua, jonka aiheena ovat mm. kiintiöiden mahdolliset leikkaukset. Alueella sijaitsee useita muitakin teollisuuslaitoksia, mutta niiden toiminnan kannalta rata ei ole välttämätön. Radan lähivaikutusalueeseen kuuluvat Kiukainen, Eura ja Säkylä sijaitsevat Suomen *teollis-*

*tuneimmalla* seudulla. Alueella koetaan tarvittavan elementtejä (mm. rautatie), joilla kehitetään edelleen strategista kilpailukykyä esimerkiksi yritysneuvotteluiden yhteydessä. Kauttuan uudessa kaavassa ja suunnitelmissa on esitetty radan oikaisua ja pistoraiteita tehtaille. Radan mahdollisen lakkautuksen seurauksena saatettaisiin menettää täälläkin varsin runsaasti työpaikkoja.

Parkano-Niinisalo radan vaikutusalueella sijaitsevat Parkano (Pirkanmaalla), Jämijärvi ja Kankaanpää. Radalla on nykyään läntisen maanpuolustusalueen joukko-osastojen, erityisesti Niinisalon varuskunnan eli Tykistöprikaatin, kuljetuksia. Pohjois-Satakunnassa Pohjankankaalla sijaitsee maanpuolustusalueen suurin ampumalue, jota käyttää mm. Panssariprikaati harjoituksissaan. Raskaan vaunukaluston yhteydessä lavetikuljetuksiin siirtyminen aiheuttaisi ongelmia tienpidolle etenkin keli-rikko-aikaan. Radan mahdollisen lakkauttamisen vaikutuksia tieliikenteeseen ei voi laskea keskimääräisinä vuorokausikuormina. Puolustusvoimien kuljetuksia on tarkasteltava rasisuspiikkinä, koska kyseessä on pitkässä letkassa ajettava moottorimarssi. Panssariprikaatin kuljetuksia on Hämeenlinnasta 8-10 päivänä vuodessa ja Tykistöprikaatista mennään Lappiin kerran vuodessa vähintään kahdella junalla.

Keskustelutilaisuuksissa otettiin esille myös koko Pori-Parkano välin uudelleen avaaminen. Mm. Satakuntaliitto, Kankaanpään kaupunki ja Pomarkun kunta ovat pyrkineet maankäytön suunnitelmissaan siihen, että ratavarauus säilyy. Parkano-Kihniö radan tapaan myös välille Ruosniemi-Kankaanpää on tavoitteena saada elämysmatkailua resiinaliikenteen muodossa. Parkano-Niinisalo radan suhteen muistutettiin yleisellä tasolla, että kyseessä on äkillisen rakennemuutoksen alue, jossa ratojen lakkauttamispäätökset veisivät lisää uskoa tulevaisuudelta.

**Lähteet:** Kuntatiedon keskus 2005; Ratahallintokeskus 2003; Ratahallintokeskus 2004a; Satakuntaliitto 2001; Satakuntaliitto 2002; Satakuntaliitto 2004a; Satakuntaliitto 2004b; Satakuntaliitto 2005a; Satakuntaliitto 2005b; Keskustelutilaisuudet 9.12.2004 & 2.6.2005 & 13.6.2005.

## 4.12 MUUT MAAKUNNAT

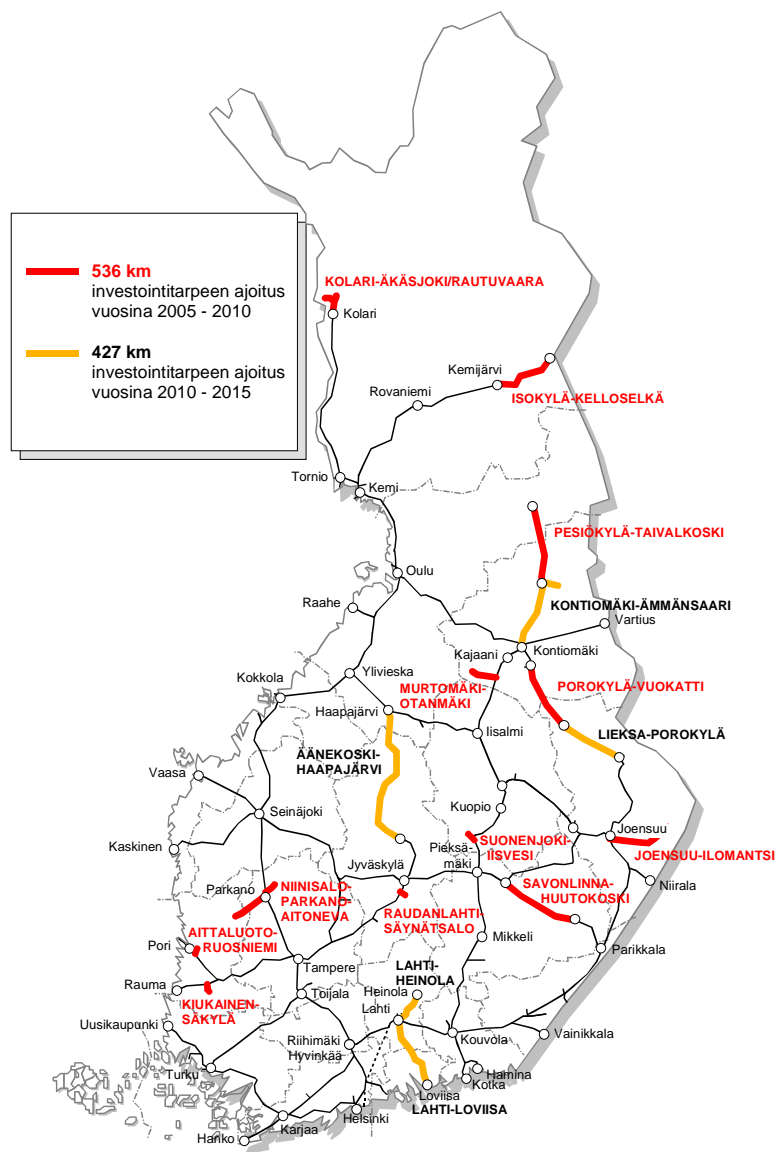
Vähäliikenteisiä ratoja sijaitsee siis 11 maakunnassa (**KUVAT 1. ja 3.**). Tämä ei tietenkään tarkoita, että vähäliikenteisten ratojen mahdollinen lakkauttaminen/kehittäminen olisi merkityksetön asia Manner-Suomen *kahdeksalle muulle maakunnalle*: Etelä-Karjala, Etelä-Pohjanmaa, Häme, Keski-Pohjanmaa, Kymenlaakso, Pohjanmaa, Uusimaa ja Varsinais-Suomi (**KUVA 4.**). Useassa näistä maakunnista on merisatama, jolle tulee sisämaasta tie- ja rautatiekuljetuksia. Vähintäänkin näiden kuljetusten raaka-aineiden alkupää on monesti nyt tarkasteltavina olleissa maakunnissa.



**KUVA 4. MAAKUNNAT, JOISSA EI SIJAITSE VÄHÄLIIKENTEISIÄ RATOJA.**

Kuitenkaan nämä maakunnat eivät käsittele vähäliikenteisiä ratoja maakuntasuunnitelmissaan, -ohjelmissaan tai -kaavaselostuksissaan. Tämä on ymmärrettävää, mutta samalla tulee muistaa, että varsinkin liikenneinfrastruktuurikysymykset ovat sellaisia, joissa **ylimaakunnallisen ajattelutavan** tulisi näkyä vahvasti. Juuri liikenneväylät *linkittävät* kaikkein näkyvimmin ja konkreettisimmin maakunnat toisiinsa. Pääsääntöisesti ylimaakunnallisuus näkyy vain suurimpien hankkeiden yhteydessä, kuten Kerava-Lahti oikoradan, Pohjanmaan radan tai Tampereen läntisen kehätien yhteydessä.

**Lähteet:** Etelä-Karjalan liitto 2003; Etelä-Karjalan liitto 2004; Etelä-Karjalan liitto 2005; Etelä-Pohjanmaan liitto 2000; Etelä-Pohjanmaan liitto 2003; Etelä-Pohjanmaan liitto 2005; Hämeen liitto 2002; Hämeen liitto 2005; Keski-Pohjanmaan liitto 2002; Keski-Pohjanmaan liitto 2003; Keski-Pohjanmaan liitto 2005; Kymenlaakson liitto 2001; Kymenlaakson liitto 2003; Kymenlaakson liitto 2005; Pohjanmaan liitto 2003; Pohjanmaan liitto 2004; Pohjanmaan liitto 2005; Uudenmaan liitto 2003a; Uudenmaan liitto 2003b; Uudenmaan liitto 2005; Varsinais-Suomen liitto 2002; Varsinais-Suomen liitto 2005a; Varsinais-Suomen liitto 2005b.



**KUVA 3. VÄHÄLIIKENTEISET RADAT (RATAHALLINTOKESKUS).**

## 5 YHTEENVETO JA PÄATELMÄT

---

### 5.1 VÄHÄLIIKENTEISET RADAT ALUEELLISINA INTRESSEINÄ

#### Maakunnalliset kehittämissasiakirjat

Voimakkaimmin vähäliikenteisiin ratoihin otetaan kantaa Suomen itäisten ja pohjoisten maakuntien kehittämissuunnitelmissa ja -strategioissa. Tämä luonnollisesti johtuu osittain siitä, että valtaosa näistä radoista sijaitsee juuri maan itä- ja pohjoisosissa. Erityisesti Kainuussa, Lapissa ja Pohjois-Karjalassa vähäliikenteisillä radoilla koetaan olevan suuri merkitys alueellisen kehityksen ja kehittämisen kannalta. Silti joidenkin vähäliikenteisten ratojen ”uhanalaisuutta” ei edes tiedosteta kehittämissuunnitelmissa. Tämä lienee yksi syy, miksi muutamat maakunnat jättävät vähäliikenteiset ratansa suunnitelmissaan jopa mainitsematta.

Lisäksi maakunnat ovat *erilaisessa asemassa* vähäliikenteisten ratojen suhteen. Jos rata on kokonaisuudessaan maakunnan rajojen sisällä ja se on vielä ns. yhdysrata, niin tällaisen radan merkitys koetaan väistämättä tärkeämmäksi kuin radan, joka sijaitsee vain osittain maakunnan alueella. Parhaat esimerkit ensin mainitusta ovat Etelä-Savon Savonlinna-Huutokoski ja Pohjois-Karjalan Lieksa-Porokylä. Esimerkki jälkimmäisestä ovat puolestaan Pohjois-Pohjanmaan molemmat vähäliikenteiset radat Äänekoski-Haapajärvi ja Pesiökylä-Taivalkoski, jotka sijaitsevat vain pohjoisilta latvoiltaan maakunnan alueella. Hieman samankaltainen tilanne on Pirkanmaalla, jossa Parkano-Niinisalo rata sijaitsee osittain maakunnan syrjäseudulla. On siis jo lähtökohtaisesti selvä, ettei kaikkia ratoja käsitellä yhtä tarkasti ja perusteellisesti kehittämissuunnitelmissa.

Kolmanneksi, syy joidenkin vähäliikenteisten ratojen niukkoihin mainintoihin on yksinkertaisesti se, että maakunnallisissa kehittämissuunnitelmissa painopiste on vahvasti *maakunnan pääväylästä*. Tämän vuoksi työhön otettiin myöhemmässä vaiheessa tarkasteltavaksi myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka käsittelevät eritellymmmin koko maakunnan liikenneverkkoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa keskitytään kuitenkin vain yhteen kehittämisalaaan, liikenteeseen, mikä tietenkin on tässä tapauksessa tärkeintä, mutta tällöin maakunnan muut, liikenteeseenkin vaikuttavat muut kehittämiskysymykset jäävät usein käsittelemättä.

#### Alueelliset keskustelutilaisuudet

Maakunnallisissa kehittämissasiakirjoissa sekä tie- että ratatasolla vähäliikenteisin osuus jää väistämättä vähemmälle huomiolle kun maakunnat priorisoivat tärkeimpiä painopistealojaan ja kehittämishankkeitaan. Kehittämissasiakirjoista on helposti havaittavissa, että vähäliikenteistä rataverkkoa tarkastellaan huomattavasti yleisluontoisemmin kuin ns. päärataverkkoa. Tämän vuoksi tässä alueellista näkökulmaa edustavassa tutkimuksessa on tarkasteltu myös alueellisissa keskustelutilaisuuksissa ilmenneitä näkemyksiä ja niiden argumentaatioita. Ne ovat paitsi *perusteellisempia*, myös

jonkin verran *tuoreempia* kuin usein jo muutaman vuoden ikään ehtineet kehittämissiikirjat.

Selvitystyön yhteydessä järjestettiin kaksi alueellista keskustelutilaisuuskierrosta: ensimmäinen vuoden 2004 lopulla ja toinen vuoden 2005 keväällä. Yhteensä järjestettiin 19 tilaisuutta, joissa oli kaikkiaan 302 läsnäolijaa (ks. **LIIITE 1**). Määrää on pidettävä huomattavana. Ensimmäinen kierros kokosi osallistujia noin 50 % enemmän ja asian tuoreuden vuoksi myös keskustelu oli vilkkaampaa kuin toisen kierroksen aikana. Keskusteluissa oltiin hyvin yksimielisiä kulloinkin tarkasteltavana olleen vähäliikenteisen radan tarpeellisuudesta. Alueilla vallitsee *vahva tahtotila* ratojen säilyttämiseksi. Tilaisuuksissa tuotiin esiin konkreettisia tosiasioita, mm. ratojen kuljetusmääriä ja alueiden teollisuuslaitosten tulevaisuuden näkymiä ja näkemyksiä. Hyvin paljon otettiin kantaa myös erilaisiin tulevaisuuden visioihin sekä siihen, että liian lyhyellä näköperspektiivillä ei saisi tehdä liian kauaskantoisia päätöksiä. Erityisen merkittävänä on pidettävä sitä, että *matkailullinen näkökulma* tuotiin esiin lähes jokaisen rataosan yhteydessä huolimatta siitä, että vain yhdellä niistä harjoitetaan tällä hetkellä henkilöliikennettä (ks. **LUKU 5.2**).

Toisen keskustelukierroksen yhteydessä myös Tiehallinnon edustajilla oli pidempi puheenvuoro. Mm. Jyväskylän, Kajaanin ja Lahden tilaisuuksissa tuli heidän taholta ilmi, että useimmissa tapauksissa vähäliikenteisen radan mahdollisen lakkauttamisen seurauksena raskaat kuljetukset siirtyisivät tieverkolle aiheuttaen näin ainakin jonkinlaisia tienpidollisia toimia. Tiehallinnon edustajien mukaan vähäliikenteisten ratojen ja vähäliikenteisten teiden problematiikassa on samankaltaisuuksia, vaikka kyse onkin eri liikennemuodoista. On mahdollista, että lähivuosina ollaan alempiasteisen tieverkon osalta samanlaisen tilanteen edessä kuin nyt vähäliikenteisten ratojen osalta.

---

## 5.2 VÄHÄLIIKENTEISIÄ RATOJA KOSKEVAT PERUSTELUT

Seuraavassa maakunnallisissa *kehittämissiikirjoissa* olevat ja alueellisissa *keskustelutilaisuuksissa* ilmi tulleet vähäliikenteisten ratojen merkityksellisyyttä koskevat perustelut on kategorioitu neljään pääryhmään:

### 1. Tavaraliikenne / elinkeinoelämä

Koska kaikki vähäliikenteiset radat (lukuun ottamatta liikenteeltä suljettuja) ovat tavaraliikenteen käytössä, maakunnallisten kehittämissiikirjojen perustelut niiden kehittämiselle pohjautuvat useimmiten juuri elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien turvaamiseen. Ratojen ylivoimaisesti suurin käyttäjä on metsäteollisuus, jonka kuljetuksia on lähes jokaisella rataosalla. Hyvin paljon lasketaan myös kaivannaisteollisuuden kuljetuksien varaan, mm. Pohjois-Karjalassa (Joensuu-Ilomantsi) ja Kainuussa (Kontiomäki-Taivalkoski). Elinkeinoelämän äänenpainot nousivat vahvasti esiin myös alueellisissa keskustelutilaisuuksissa, etenkin Etelä-Savossa, Itä-Uudellamaalla, Keski-Suomessa, Pohjois-Savossa, Päijät-Hämeessä ja Satakunnassa. Keskustelutilaisuuksissa ilmeni, että bioenergian käytön kasvuvaikutukset näkyisivät joillakin radoilla, kuten Äänekosken ja Haapajärven välisellä rataosalla. Kuljetustonneissa mitattuna vähäliikenteisten ratojen kärkipäässä ovat Etelä-Savossa, Itä-Uudellamaalla,

Kainuussa, Keski-Suomessa, Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Savossa ja Päijät-Hämeessä sijaitsevat rataosat, joilla kuljetussuorite vuonna 2004 oli useita satoja tonneja.

Elinkeinoelämän tavarakuljetuksista puhuttaessa ei voida sivuuttaa sitä, että Suomen rataverkko avataan uusille liikennöitsijöille kotimaan tavaraliikenteen osalta jo vuonna 2007. Alueellisissa keskustelutilaisuuksissa tämä seikka nousi toistuvasti esiin. Paikallistasolla ollaan melko yksimielisiä siitä, että tavaraliikenteen kilpailun vapautuminen on mahdollisuus kasvattaa liikennettä *juuri* vähäliikenteisillä radoilla. Yksityiset junayhtiöt saattavat tarjota kuljetuspalveluitaan alueellisesti tai syöttöliikenteenä. Etenkin Keski-Suomessa, Pohjois-Karjalassa ja Pohjois-Savossa kilpailun vapautuminen nähdään suurena mahdollisuutena.

## 2. Henkilöliikenne / matkailu

Vaikka tällä hetkellä henkilöliikennettä on vähäliikenteisistä radoista ainoastaan välillä Lieksa-Porokylä, niin henkilöliikenne ja matkailumahdollisuudet ovat kehittämissasiakirjoissa hämmästyttävän vahvasti esillä. Asia johtunee osaksi siitä, että henkilöliikenne koetaan imagollisessa mielessä tavaraliikennettä tärkeämmäksi, kun taas taloudellisessa mielessä tilanne on toisinpäin. Imagollinen näkökulma on viime aikoina noussut yhdeksi kehittämisen painopistealueeksi käytännöllisesti katsoen Suomen kaikissa maakunnissa. Esimerkiksi Lapissa (Isokylä-Kellosekä, Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara) sekä Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla (Kontiomäki-Taivalkoski) ratojen merkityksellisyyttä perustellaan useiden matkailukohteiden kasvavalla kysynnällä. Lapissa esitetään autojuna-matkailun ulottamista Kemijärvelle ja Sallaan (nykyään yhteys on Rovaniemelle). Henkilöliikennettä on tavoitteena saada välille Nurmes-Kajaani, jolloin välin Oulu-Joensuu pystyisi matkustamaan kokonaan raiteitse.

Matkailunäkökulma tuli useiden rataosien (mm. Savonlinna-Huutokoski ja Lahti-Heinola) kohdalla vahvasti esille myös keskustelutilaisuuksissa. Muutamien ratojen (esim. Kolari-Rautuvaara) kohdalla pohdittiin esimerkiksi ulkomaalaisille turisteille suunnattua elämysmatkailua. On myös muistettava, että henkilöliikenteen kaipuu saattaa johtua siitä, että useilta radoilta se on lakkautettu menneinä vuosina. Tällaisia ratoja ovat Isokylä-Kellosekä (lakkautettu v. 1966), Joensuu-Ilomantsi (1969), Äänekoski-Haapajärvi (1979), Savonlinna-Huutokoski (1988), Kontiomäki-Ämmänsaari (1992), Pesiökylä-Taivalkoski (1992) ja Porokylä-Vuokatti (1993), sekä tietenkin Aittaluoto-Ruosniemi ja molemmat Parkanon radat, jotka ovat taannoin olleet osia radasta Pori-Haapamäki (ks. [LIITE 2](#)).

## 3. Tulevaisuus / gateway-mallit

Maakuntien kehittämissasiakirjoissa useiden vähäliikenteisten ratojen merkityksellisyyttä argumentoidaan kansallisilla ja kansainvälisillä **gateway-malleilla**, jolloin radat olisivat osa laajempaa ja tärkeämpää ratayhteyttä. Argumentit perustuvat joko vielä *rakentamattoman* rataosan varaan tai *jo olemassa oleviin* ratoihin.

*Ensiksi*, vähäliikenteisen radan merkitystä saatetaan maakunnissa korostaa sillä, että tulevaisuudessa se saattaa olla osa uutta, laajempaa ratayhteyttä. Etelä-Suomessa tällaisia rataosia on kaksi: Lahti-Heinola olisi osa oikaistavaa Savonrataa (Lahti-

Heinola-Mikkeli), ja Niinisalo-Parkano olisi osa uudelleen toteutettavaa Pori-Parkano rataa (lakkautettu v. 1985). Pohjois-Suomessa rataosa Isokylä-Kelloselkä voisi olla osa uutta Suomen ja Venäjän välistä ratayhteyttä (Barentsin käytävä) jos ratahanke Kelloselkä-Alakurtti (n. 70 km) toteutuisi. Rataan Kolari-Äkäsjoki liittyvät suunnitelmat ovat saaneet peräti pohjoismaisia ulottuvuuksia, sillä radan jatketta on kaavailtu Ruotsin Svappavaaraan ja Norjaan (Jäämerenrata). Kolari-Äkäsjoki radan haaraa, Niesa-Rautuvaara, on alueen kasvavan matkailuelinkeinon vuoksi suunniteltu jatkettavaksi Ylläkselle ja Leville. Keskustelutilaisuuksissa nousi esiin vielä eräs ratayhteyssivio, jota ei ole kehittämissasiakirjoissa. Radan Pesiökylä-Taivalkoski jatkoa on kaavailtu Kuusamon kautta Venäjälle. Em. suunnitelmiin liittyen mainittakoon, että Ratahallintokeskuksen tavoitteena ei kuitenkaan tällä hetkellä ole nykyisen rataverkon laajentaminen.

*Toiseksi*, kehittämissuunnitelmissa joidenkin vähäliikenteisten ratojen merkitystä argumentoidaan sillä, että ne ovat tulevaisuudessa uudenlaisessa verkollisessa sisällössä. Tällaisilla radoilla on siis jo nyt verkollista merkitystä, mutta toimintaympäristön muutokset ja tulevaisuuden haasteet saattavat luoda tilanteen, jossa nämä radat olisivat aiempaa selvästi tärkeämmässä verkollisessa roolissa. Tällaisia yhdysratoja sijaitsee Etelä-Savossa (Savonlinna-Huutokoski), Itä-Uudellamaalla (Lahti-Loviisa), Keski-Suomessa (Äänekoski-Haapajärvi) sekä Kainuussa ja Pohjois-Karjalassa (Lieksa-Porokylä-Vuokatti). Radalla Savonlinna-Huutokoski koetaan olevan merkittävä verkollinen merkitys etenkin jos/kun Luoteis-Venäjän talouskasvu vauhdittuu tulevaisuudessa. Se olisi osa merkittävää Etelä-Suomen poikittaista ratakäytävää, Järvi-Suomen rataa. Rata Äänekoski-Haapajärvi on sitä vastoin osa vaihtoehtoista reittiä maamme pitkästä suunnasta. Molempien ratojen säilyttämistä ja kehittämistä voidaan perustella myös mahdollisen poikkeustilan vallitessa, jolloin niiden strateginen merkitys voi olla hyvinkin suuri. Samat toteamukset sopivat myös kahteen muuhun em. rataan.

Tämän kategorian yhteydessä on syytä mainita, että keskustelutilaisuuksissa nousi useasti esiin näkemys, jonka mukaan niin tämän kuin muidenkin nykyään tehtävien kehittämisselvitysten suhteen ollaan jo *lähtökohdiltaan* liikaa sidoksissa nykyhetkeen. Tämä on varsin ymmärrettävää, sillä globalisoitumisen ja kansainvälistymisen yhteydessä nopeatempoisen tuloskatsauksiin pohjautuva kvartaaliajattelu valtaa alaa. Liikenneinfrastruktuurin ja etenkin rataliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä pitäisi kuitenkin tehdä vuosikymmenien, ellei jopa vuosisatojen päähän kantavia ratkaisuja. Liikennepoliittisten ratkaisumallien hakeminen ja päätösten tekeminen on erittäin haastavaa ja työ on vaativaa, mutta liiaksi tämän päivän tarpeisiin ja toimintameneelmiin katsova ajattelutapa ei ole välttämättä eduksi pitkällä tähtäimellä.

#### 4. Arvot / ympäristö ja turvallisuus

Ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvät arvot ovat voimistuneet yhteiskunnallisessa keskustelussa viime vuosina. Mm. hiilidioksidipäästöjen vaikutukset, merialueiden saastumisen seuraukset ja ilmastolliset muutokset ovat herättäneet ihmisten huolen ja mielenkiinnon ympäristöään kohtaan. Samalla energiatehokkuuden merkitys ja vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuusnäkökannat liikenteessä ovat kasvaneet. Useiden maakuntien kehittämissasiakirjoissa (mm. Pohjois-Karjala ja Lappi) vähäliikenteisiä ratoja ja koko raideliikennettä perustellaan sen vähäsaasteisuudella. Myös



lähes jokaisessa keskustelutilaisuudessa tuli ilmi sama asia. Raideliikenne nähdään selvästi puhtaampana ja turvallisempuna vaihtoehtona kuin tieliikenne. Raideliikenteen ympäristöystävällisyys ja turvallisuuskannanotot nousevat esiin yleisellä tasolla, yhdenkään vähäliikenteisen rataosan säilyttämistä ei kehittämissasiakirjoissa erityisesti perustella näillä seikoilla.

## 6 LOPPULAUSEET (JANI HANHIJÄRVI & ILARI KARPPI)

---

### 6.1 TUTKIMUKSEN TARKASTELUTASO JA MENETELMÄT

#### Maakunnat tarkastelutasona

Vastoin pääraportin rataosakohtaista tarkasteluperspektiiviä tämän *laadullisin analyysin* tehdyn työn lähtökohtana on ollut maakuntakohtainen tarkastelu. Pääraportti on pitkälti tekninen selvitys. Sen käytännössä ainoa mahdollinen lähestymistapa on ollut rataosakohtainen tarkastelu. Sitä vastoin tässä raportissa on hahmoteltu vähäliikenteisiin ratoihin kiinnitettyjä tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksia koskevia merkityksiä alueellisesta näkökulmasta. Tällöin on pyritty irtaantumaan itse rautateistä ja näkemään ne ainoastaan toiminnan (liikenteen) apuvälineinä. Tästä näkökulmasta aluetasoinen tarkastelu on ollut perusteltu. Vaihtoehtoja aluetasoisesta tarkastelun tilalliselle rajaukselle on kolme: ilmiön tarkastelu joko radan vaikutusalueen, seutukuntien tai maakuntien näkökulmasta.

Ehkäpä loogisin olisi *radan vaikutusalueeseen* pohjaava perspektiivi. Ongelmaksi nousee tällöin radan vaikutusalueen määrittely, joka voi olla suppeasti ajatellen hyvinkin tiukasti radan ympärillä oleva (lähivaikutus)alue. Sellaisena on tässäkin työssä muutama otteeseen mainittu radanvarsikunnat (ks. **LUKU 4**). Näin aseteltua painotusta voitaisiin kutsua perinteisen, tiukasti kohdennetun paikallisen elinkeinopolitiikan näkökulmaksi. Laajimmassa mahdollisessa tapauksessa radan vaikutusalueena on koko maapallo. Myös tällaista globaalia tarkasteluperspektiiviä on vaadittu hankkeen keskustelu-/kuulemistilaisuuksissa. Ongelmaksi nousisi myös erilaisten alueellisten kehittämissuunnitelmien tarkastelu, sillä niitä ei tehdä väylien (ratojen) vaikutusalueiden, vaan hallinnollisten aluejakojen mukaan.

Jäljelle jää siis hallinnollisiin aluejakoihin eli *seutukuntiin* tai *maakuntiin* pohjaava näkökanta. Näistä kahdesta maakunnallinen tarkastelutapa vaikuttaa oikeutetulta, sillä alueellisten kehittämistavoitteiden ja -haasteiden analyysi kytkeytyy luontevimmin maakunnallisten liittojen rooliin kehittämisprosessissa ja tämän toiminnan kautta kertyneeseen tietoon. Tämänkaltaista määrämuotoista ja osin lainsäädännöstä johdettavaa työtä ei seututasolla harjoiteta eikä seutukuntien painopistealoja, SWOT-analyysyjä tai vastaavia näkemyksiä, aina vahvasti kytkeä osaksi maakuntastrategioitakaan. Lisäksi tähän raporttiin sisältyvä laajemmilla asiakokonaisuuksilla operoiva ote tekee kokonaisten maakuntien tasolla toteutettavan tarkastelun helpoiten perusteltavaksi.

Maakunnallista jakoa voidaan kuitenkin pitää yhtäältä liian karkeana ja toisaalta liian hienojakoisena. Liian karkea se on siksi, että useissa tapauksissa vähäliikenteinen rata vain hipoo maakunnan reuna-alueita, jolloin maakunnan kiinnostus rataa kohtaan ja radan todellinen merkitys maakunnan kehittämiselle voi olla pieni, kuten on havaittu tämänkin työn yhteydessä muutama otteeseen. Liian hienojakoinen maakuntakohtainen jako on taas siksi, että Suomen rataverkosto on yksi kokonaisuus, joka näyttäytyy yhdessä maakunnassa vain pieneltä osaltaan. Omanlaisensa ongelmavyyh-

ti muodostuu aluejakoihin nivoutuvasta toiminnallisuudesta. Maakunta-alueet ovat käytännössä merkittäviä viranomaisyhteistyön foorumeja. Vaikka maakunnallisilla liitoilla onkin horisontaalinen aluekehitysvastuu, niiltä puuttuvat sektorikohtaisesti ja usein maakuntiin nähden erilaisilla aluejaoilla operoivien valtion viranomaisten käsiin sidotut budjettivarat.

### Laadulliset tutkimusmenetelmät

Käsiteltävien ilmiöiden *ominaisuuksista* lähtevän laadullisen tarkastelun edut puhtaasti määrälliseen analyysiin nähden vaikuttavat selviltä. Hallinnollinen päätöksenteko ja organisaatioiden toiminta ei ole vain laskennallisin menetelmin tajuttavissa olevien osien summa, jossa yksinkertaisia toimintaperiaatteita noudattavat toimijat tekevät ennakoitavissa olevia päätöksiä. Vertauskuvallisesti voidaan ajatella esimerkiksi organisaation hallintokoneistoa tai mitä tahansa teknistä laitetta. Yhtäläistä niille on, että molemmista voi piirtää (rakenne)kaavion. Ero tulee näkyviin siinä, että teknisen laitteen toiminta on ennalta ainakin teoriassa pääteltävissä, mutta hallintokoneiston toimintamekanismiin vaikuttaa niin monta tiedostettua ja tiedostamatonta tekijää, että määrällisin perustein tutkittuna lopputulosta ei voida edes teoriassa määrittellä<sup>3</sup>.

Jos näin kuitenkin olisi, puhtaasti määrällinen analyysi kehityskulkuja kuvaavien indikaattoreiden saamista arvoista ehkä riittäisi luomaan tarpeeksi osuvaa kuvaa sekä tulevasta kehityshaasteista että tavoista, joilla niihin tietynä tulevaisuuteen heijastettavana ajankohtana tullaan reagoimaan. Tällainen määrällinen lähestymistapa jää vakaaksi, kun joudutaan ottamaan kantaa yhteiskunnallisiin muutoksiin (esim. Luoteis-Venäjän talouskasvun tai EU-integraation vaikutukset) tai jopa pienempiin toimijakohtaisiin muutoksiin (esim. uusien junaoperaattoreiden tulo vuonna 2007 tai metsäteollisuuslaitosten investoinnit). Suurissa muutostilanteissa puhtaasti määrällinen tieto piirtää väistämättä kuvaa menneestä maailmasta. Mitä kiihvastaisemmin yhteiskunnalliset muutokset seuraavat toisiaan, sitä nopeammin joudutaan tarkastamaan käytettävissä olevan tiedon soveltuvuus päätöksenteon raaka-aineeksi. Näiden lisäksi on vielä muita realiteetteja ohjaamassa yleistä kehittämisajatteluumme. Esimerkiksi ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvien arvokeskusteluiden merkitys näyttää vain voimistuvan, sillä aiemmin ne toivat keskusteluihin näkökulmia, mutta nykyään ne jo ohjaavat kehittämisajatteluumme.

<sup>3</sup> Erilaiset päätöksenteon tukijärjestelmät, operaatiotutkimus ja esimerkiksi epävarmuuden vallitessa tapahtuvan päätöksenteon peliteoreettinen mallinnus tarjoavat kaikki määrällistä tukea välittömässä valintatilanteessa olevalle päätöksentekijälle. Vähääkään kompleksisemmän päätöksen muotoutumiseen vaikuttavat kuitenkin tyypillisesti niin monenlaiset ja monella eri skaalatasolla vaikuttavat tekijät, että päätös joudutaan tekemään näiden tekijöiden muodostamasta kokonaisuudesta johdettavien laatuerojen perusteella, siis laadullisesti. Taloustieteen nobelisti ja yhteiskuntapoliittisten keskustelijoiden Tampere-klubin jäsen James Buchanan (1989, 102-103) on yhdessä samaisen klubin jäsenen Geoffrey Brennanin kanssa kyseenalaistanut (määrällisesti) rationaalisen yhteyden yksittäisen äänestäjän vaaleissa antaman äänen ja äänestämällä tavoiteltavan politiikan muotoutumisen välillä. Heidän mukaansa rationaalinen äänestäjä ei äänestä valitakseen äänellään tietyn tarjolle asetetun poliittisen vaihtoehdon. Sen sijaan hän osoittaa äänestyspäätöksellään halunsa antaa kannatuksensa jollekin tarjotuista konkreettisista vaihtoehdoista – tai pidättäytyä antamasta ääntänsä millekään niistä. Kirjoittajat vertaavatkin äänestämistä urheilukilpailujen seuraamiseen televisiosta: raivokkaankaan suosikkiurheilijalle tai -joukkueelle television äärellä annetun kannatuksen tuskin uskotaan vaikuttavan lopputulokseen. Kannatuksen antamisen ”rationaalisuuden” on oltava jossakin muualla, kuten esimerkiksi katsojan halussa tuntea olevansa osa jotakin laajempaa yhteisöä.

Niinpä on luonnollista päätyä korostamaan erilaisten laadullisten tiedonhankintaprosessien (maakuntien kehittämissasiakirjat, keskustelutilaisuudet, seminaarit yms.) merkitystä luotaessa kuvaa alueellisessa asiayhteydessä kohdattavista kehitys- ja kehittämishaasteista. **Alueellinen kehitys/muutos** on väistämättä yhdistelmä kehityksen yleisiä lainalaisuuksia ja yksittäisen alueen toimijoista, kehityshistoriasta ja muista tilannekohtaisista tekijöistä johdettavia ainutkertaisia ilmiöitä (vrt. **LUVUT 2.1** ja **3.1**). Tulevaisuutta on vaikea arvioida, koska alueellisen kehityksen rakenteelliset, siis erilaisista toimija- ja tuotantorakenteista nousevat tekijät kietoutuvat moniulotteisesti toisiinsa. Tulevaisuuden hahmottumisen monimuotoisuutta pyritään hallitsemaan eri aluetasoilla toteutettavilla teknologisen, taloudellisen, hallinnollisen tai muun muutoksen ennakoitavilla toimenpiteillä. Niiden tuottama tieto muutoksen suunnista on järkevää sisällyttää myös radanpidon kehittämishaasteita pohdittaessa. (vrt. Hanhijärvi 2005.)

Huomattakoon, että erilaiset kehittämissasiakirjat tarjoavat hyvin erityislaatuisen näkökulman alueelliseen kehittämiseen. Alueellisesta kehityksestä itsestään tai kehitysdynamiikasta niiden kautta ei voi koostaa erityisen analyttistä kuvaa. Karppi, Kokkonen ja Lähteenmäki-Smith (2001) ovat tarkastelleet vuosituhannen vaihteen aikaisia pohjoismaisia aluekehitysohjelmia. Analyysinsä tueksi he määrittivät ohjelmat strategisen suunnittelun ja johtamisen käsitteistöä vasten. Karppi ym. korostavat ohjelmien eroavaisuutta yritysten strategiaprosessiin nähden kahdella ulottuvuudella: 1) julkiset ohjelmat tehdään etukäteen lukkoon lyötyä ohjelmakautta varten ja 2) ne julkistetaan laajojen, pääosin rajoittamattomien lukijajoukkojen saavutettavaksi. Näistä tekijöistä johtuen julkiset ohjelmat ovat tyypillisesti juonellisia julistuksia, joilla pyritään vakuuttamaan erilaisia toimijaryhmiä edistettävien tavoitteiden kannatettavuudesta. Niitä siis tulee lukea eräänlaisten konsensusmekanismien läpi kulkeneina argumentteina alueen mahdollisesta kehityksestä, ei odotettavissa olevaa kehitystä koskevan analyysin syötetietoina. Alueellista näkökulmaa, esimerkiksi eri alueilla liikennekysymyksille annettavista erilaisista painotuksista, ne kuitenkin auttavat muokkaamaan – etenkin, kun mahdollisimman monen maakunnan ohjelmatuotantoa pystytään lukemaan rinnakkain.

---

## 6.2 SUOSITUKSET JATKOTUTKIMUKSESTA

Erilaiset alueet kohtaavat tulevaisuudessa erilaisia haasteita. Alueilla on erilaisia toimijoita, niiden aluetalouteen vaikuttavat erilaiset tekijät ja niillä on erilainen liikenneinfrastruktuuri. On siis selvää, että alueiden tarve esimerkiksi tietylle liikennemuodolle (esim. rataliikenne) on erilainen ja siihen vaikuttavien tekijöiden mittaamiseen ei voida käyttää kaikkialla samanlaista mittatikkua. Yhtä lailla on selvää, että toiset alueet ovat käyttämänsä liikenneinfrastruktuurin suhteen sopeutuvaisempia tulevaisuuden haasteisiin kuin toiset alueet. Tällaisessa tilanteessa on pohdittava ja tutkittava tarkoin merkittävien väyläratkaisujen tarpeellisuutta ja järkevyyttä; on kyse sitten uudesta väylästä, jo olemassa olevan perusparantamisesta tai peräti vanhan väylän lakkauttamisesta.

Tämä tutkimus on tarkastellut 11 maakuntaa, joissa sijaitsee kaikkiaan 18 rataosaa, alueellisesta näkökulmasta kevään ja alkukesän 2005 aikana. Näkökulma on jouduttu

pitämään rajattuna ja yleisluontoisena huomioon ottaen aika- yms. *resurssit* sekä maakuntien ja ratojen *runsaslukuisuus*. Pääosin maakunnallisten liittojen edustajista kootun työryhmän näkemyksiä ja kommentteja on huomioitu tutkimuksen teon yhteydessä em. resurssien puitteissa.

**Jatkotoimenpiteinä** suosittelemme, että luodaan erikseen yksityiskohtaisempi alueelliseen näkökulmaan pohjaava tarkastelu muutamille rataosille. Omiin päätelmiimme ja pääraportin (Ratahallintokeskus 2005a) esityksiin nojautuen esitämme *alustavasti*, että rataosakohtaisessa jatkotutkimuksessa syksyn 2005 ja kevään 2006 aikana analysoidaan 4-5 vähäliikenteistä rataosaa yksityiskohtaisemmin ja erilaisten muutosvaihtoehtojen toteutumisen vaikutuksia alueiden kehitykseen ja kehittämiseen punniten. Ehdottamamme rataosat ovat:

1. **Isokylä-Kelloselkä (Lappi),**
2. **Joensuu-Ilomantsi (Pohjois-Karjala),**
3. **Kiukainen-Kauttua (Satakunta),**
4. **Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara (Lappi),**
5. **mahdollisesti jokin ylimaakunnallinen rata.**

Pääraportissa on toimenpide-ehdotukset kullekin 18 rataosalle, joista moni on sulke- mis-/lakkautusuhan alaisena. Jatkoselvityksen arvoiseksi katsomallemme rataosalle *Isokylä-Kelloselkä* ehdotetaan sen sulkemista liikenteeltä. Tämän rataosan tapaukses- sa on tarpeen perehtyä myös Venäjän rataviranomaisten näkemyksiin pohjoisten alu- eiden liikenteen ja väylästäön tulevasta kehittämisestä. Mikäli uusia kuljetustarpeita ei ilmaannu lähivuosina, rata tultaneen lakkauttamaan, kuitenkin niin, että ratalinja yl- läpidetään mahdollisten tulevaisuuden tarpeiden varalta. Perusteena liikenteen sul- kemiselle on vähäinen liikenne, kallis ylläpito ja radan heikko kunto, joka ei mahdol- lista kansainvälisiä kuljetuksia mahdollisen Salla-Alakurtti radan valmistumisen jäl- keen. Sitä vastoin rataosalle *Joensuu-Ilomantsi* ehdotetaan korvausinvestoinnin suo- rittamista, koska radalla on suhteellisen vilkas liikenne ja kuljetuksille on kas- vunäkymiä. Tämäkin yhteys on tarkemman tutkimuksen arvoinen (Ratahallintokes- kus 2005a.): itäisen Suomen kuljetusinfrastruktuurin tulevaisuus laajemminkin kyt- keytyy kiinnostavalla tavalla kysymyksen metsäsektorin tulevaisuudesta Suomessa.

Radan *Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara* suhteen on tarkoitus kuulla Ruotsin ja Norjan ra- taviranomaisten näkökannat. Jos uusia kuljetustarpeita ei ilmene lähivuosina, rataa uhkaa lakkautus ja purkaminen, koska sillä ei ole liikennetarpeita ja sen hyväkuntoi- sia rakenteita voitaisiin kierrättää muiden ratojen kunnostuksessa. Pohjoismaisten ra- tavisioiden lisäksi myös radan vaikutusalueen matkailun hyvät kehitysnäkymät ja kaivostoiminnan mahdollisuudet ovat syitä, joiden vuoksi rataa kannattaa tarkastella alueellisesta näkökulmasta lähemmin. Radan *Kiukainen-Kauttua* liikennettä uhkaa sulkeminen kuljetusten taustasopimuksen päättyessä. Sen ylläpito on kallista ja lii- kenne on vähäistä sekä kausiluontoista. Radan tulevaisuuteen vaikuttaa lisäksi päätös sokeriteollisuuden jatkosta Suomessa. Paikallistasolla rata nähdään sekä taloudellise- na että kulttuurisena kysymyksenä, sillä se on lähes 100 vuotta vanha ja sijaitsee yh- dellä Suomen perinteikkäimmistä teollisuusseuduista. (Ratahallintokeskus 2005a.)

Ehdotamme alustavasti myös jonkin *ylimaakunnallisen radan* tai rataosan ottamista mukaan jatkotarkasteluun. Se on päätöksentekoparametrien arvottamisineen ja sitä koskevina argumentointeineen erityisen kiinnostava tämän tutkimuksen **LUVUSSA 3.** esitellyn monitasohallinnan kannalta.

## LÄHTEET

**Amin & Thomas 1996.**

Amin, Ash & Thomas, Damian 1996. The negotiated economy: state and civic institutions in Denmark. *Economy and Society*, 25, (2): 255-281.

**Ball 2004.**

Ball, Philip. 2004. *Critical Mass. How one thing leads to another*. London: Random House/Arrow books.

**Buchanan 1989.**

Buchanan, James M. 1989. *Explorations into Constitutional Economics*. Compiled by R.D. Tollison & V.J. Vanberg. Texas A&M University Economics Series 9. College Station: Texas A&M University Press.

**Eising 2004.**

Eising, Rainer. 2004. Multilevel Governance and Business Interests in the European Union. *Governance, An International Journal of Policy, Administration and Institutions*, 17(2): 211-245.

**Etelä-Karjalan liitto 2003.**

Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelma 2030. Etelä-Karjalan liiton julkaisu A:2. Lappeenranta.

**Etelä-Karjalan liitto 2004.**

Etelä-Karjalan maakuntaohjelma 2003-2006. Etelä-Karjalan liiton julkaisu. Lappeenranta.

**Etelä-Karjalan liitto 2005.**

Etelä-Karjalan liiton www-sivut: <http://www.ekarjala.fi/ekliitto/> (kesäkuu 2005).

**Etelä-Pohjanmaan liitto 2000.**

Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020. Etelä-Pohjanmaan liiton julkaisu A:9. Seinäjoki.

**Etelä-Pohjanmaan liitto 2003.**

Etelä-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006. Etelä-Pohjanmaan liiton julkaisu A:11. Seinäjoki.

**Etelä-Pohjanmaan liitto 2005.**

Etelä-Pohjanmaan liiton www-sivut: <http://www.epliitto.fi/> (kesäkuu 2005).

**Etelä-Savon liitto 2001.**

Yhteenveto Etelä-Savon seutukaavoista. Etelä-Savon liitto. Mikkeli.

**Etelä-Savon liitto 2003a.**

Etelä-Savo 2020. Maakuntasuunnitelma. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 55:2003. Mikkeli.

**Etelä-Savon liitto 2003b.**

Etelä-Savon maakuntaohjelma vuosille 2003-2006. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 60:2003. Mikkeli.

**Etelä-Savon liitto 2004.**

Etelä-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennestrategia. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 62:2004. Mikkeli.

**Etelä-Savon liitto 2005.**

Etelä-Savon maakuntaliiton www-sivut: <http://www.esavo.fi/> (kesäkuu 2005).

**Finlex 2005a.**

Finlex - Valtion säädöstietopankki. Alueiden kehittämislaki 12.7.2002/602 www-osoitteessa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020602> (kesäkuu 2005).

**Finlex 2005b.**

Finlex - Valtion säädöstietopankki. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132 www-osoitteessa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132> (kesäkuu 2005).

**Fukuyama 2000.**

Fukuyama, Francis. 2000. The Great Disruption. Human nature and the reconstitution of social order. New York: Touchstone/Simon and Schuster.

**George 2003.**

George, Susan. 2003. Maailman kauppajärjestö kuriin (alkuperäisteos: *Remettre l'OMC à sa place*, 2001). Tampere: Vastapaino.

**Hallikainen 2005.**

Hallikainen, Pekka. Kirje 3.3.2005: Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Hanhijärvi 2003.**

Yhteysväli Rauma-Tampere ja sen vaikutusalue suomalaisessa aluerakenteessa. Yhteysvälin strateginen merkitys: kehittämisen kansalliset ja seudulliset vaikutukset. Tampereen yliopisto: aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos. Hanhijärvi, Jani. Pro gradu –tutkielma. Tampere.

**Hanhijärvi 2005.**

Eriytyvä ja erikoistuva alueellinen kehittäminen. Liikenneväylänpidon merkitykset alueellisessa kehittämisessä Etelä-Karjalassa, Pirkanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa. Hanhijärvi, Jani (toim.) & Karppi, Ilari. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 42/2005. Helsinki.

**Healey 1997.**

Healey, Patsy. 1997. Collaborative Planning. Shaping places in fragmented societies. Planning – Environment – Cities series. Houndmills: Macmillan.

**Hood ym. 2004.**

Hood, Christopher & Henry Rothstein & Robert Baldwin. 2004. The Government of Risk. Understanding risk regulation regimes. Oxford: Oxford University Press.

**Hämeen liitto 2002.**

Hämeen maakuntaohjelma 2003-2006. Hämeen liiton julkaisu IA:21. Hämeenlinna.

**Hämeen liitto 2005.**

Hämeen liiton www-sivut: <http://www.hameenliitto.fi/> (kesäkuu 2005).

**Itä-Uudenmaan liitto 2001a.**

Itä-Uudenmaan liikennestrategia. Tiivistelmäraportti. Julkaisu 68/2001. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Itä-Uudenmaan liitto 2001b.**

Itä-Uudenmaan maakunnan kehittämisen suunnat ja maakuntakaava 2000. Julkaisu 65/2001. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Itä-Uudenmaan liitto 2002.**

Itä-Uudenmaan maakuntastrategia. 11.11.2002. Julkaisu 77/2002. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Itä-Uudenmaan liitto 2003.**

Itä-Uudenmaan maakuntaohjelma. 26.5.2003. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Itä-Uudenmaan liitto 2004.**

Itä-Uudenmaan maakuntaohjelma. Toteuttamissuunnitelma 2005-2006. 25.10.2004. Itä-Uudenmaan liitto. Porvoo.

**Itä-Uudenmaan liitto 2005.**

Itä-Uudenmaan liiton www-sivut: <http://liitto.ita-uusimaa.fi/wwwsu.htm> (kesäkuu 2005).

**Järvinen 2004.**

Järvinen, Raija. (toim.) 2004. Yhteiskuntavastuu. Näkökulmia yritysten ja julkisyhteisöjen yhteiskunnalliseen vastuuseen. Tampere: Tampere University Press.

**Kainuun liitto 2003a.**

Kainuun maakuntaohjelma 2003-2006. Kainuun liitto A:18. Kajaani.

**Kainuun liitto 2003b.**

Kainuun maakuntasuunnitelma 2020. Kainuun liitto A:19. Kajaani.

**Kainuun liitto 2004.**

Kainuun maakuntakaava 2020 – Kaavaselostus. Kaavaluonnos 25.10.2004. Kainuun liitto. Kajaani.

**Kainuun liitto 2005.**

Kainuun liiton www-sivut: <http://www.kainuu.fi/> (kesäkuu 2005).

**Karppi 2001.**

Aluerakenteen muutokset ja tulevaisuuden haasteet. Vt 2 –yhteysvälin Helsinki-Pori kehittämisen yhteiskunnalliset ja alueelliset vaikutukset. Lounaisen Suomen logistiset prosessit alueellisen muutoksenhallinnan haasteina. Karppi, Ilari (toim.) & Hanhijärvi, Jani. Tampereen yliopisto, aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos. Tampere.

**Karppi 2002.**

Karppi, Ilari. 2002. Welfare Competitiveness. The Nordic approach to social capital formation. Structural Change in Europe 2(2002): 108-155.

**Karppi 2005.**

Karppi, Ilari. 2005. Good Governance and Prospects for Local Institutional Stability in the Enlarged European Union and the New Markets. s. 527-546. Teoksessa K. Liuhto & Zs. Vincze (eds.) Wider Europe. Tampere: Esa Print Oy.

**Karppi ym. 2001.**

Karppi, Ilari & Kokkonen, Merja & Lähtenmäki-Smith, Kaisa. 2001. SWOT-analysis as a basis for regional strategies. Nordregio WP 2001:4. Stockholm: Nordregio.

**Keski-Pohjanmaan liitto 2002.**

Keski-Pohjanmaan maakuntastrategia 2002-2005. Keski-Pohjanmaan liiton julkaisu. Kokkola.

**Keski-Pohjanmaan liitto 2003.**

Keski-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006. Keski-Pohjanmaan liiton julkaisu. Kokkola.



**Keski-Pohjanmaan liitto 2005.**

Keski-Pohjanmaan liiton www-sivut: <http://www.keski-pohjanmaa.fi/> (kesäkuu 2005).

**Keski-Suomen liitto 2002a.**

Keski-Suomen maakuntaohjelma 2003-2006. Toteuttamisosa – Rahoitusosa. Keski-Suomen liitto. Julkaisu A16. Jyväskylä.

**Keski-Suomen liitto 2002b.**

Keski-Suomen maakuntasuunnitelma. Keski-Suomen liitto. Julkaisu A15. Jyväskylä.

**Keski-Suomen liitto 2004.**

Keski-Suomen liikennejärjestelmä. Keski-Suomen liitto. Jyväskylä.

**Keski-Suomen liitto 2005a.**

Keski-Suomen maakuntakaavaselostus. Alustava luonnos 21.1.2005. Keski-Suomen liitto. Jyväskylä.

**Keski-Suomen liitto 2005b.**

Keski-Suomen maakuntasuunnitelma. Luonnos 3.5.2005. Keski-Suomen liitto. Jyväskylä.

**Keski-Suomen liitto 2005c.**

Keski-Suomen liiton www-sivut: <http://www.keskisuomi.fi/liitto/liitto.htm> (kesäkuu 2005).

**Keskuskauppakamari 2003.**

Alueiden kilpailukyky yritysten näkökulmasta. (2003) Keskuskauppakamarin julkaisu www-osoitteessa: [http://www.kauppakamari.fi/content\\_files/Alueiden\\_kilpailukyky\\_2003.pdf](http://www.kauppakamari.fi/content_files/Alueiden_kilpailukyky_2003.pdf). Helsinki.

**Keskuskauppakamari 2005.**

Alueiden kilpailukyky yritysten näkökulmasta. (2005) Keskuskauppakamarin julkaisu. Helsinki.

**Kuntatiedon keskus 2005.**

Kunnat.net – Kuntatiedon keskuksen aluetietopankin www-sivut: [http://www.kunnat.net/k\\_htmlimport.asp?path=1;29;63;374;36980](http://www.kunnat.net/k_htmlimport.asp?path=1;29;63;374;36980) (kesäkuu 2005).

**Kymenlaakson liitto 2001.**

Kymenlaakson kehittämisstrategia 2002-2010. Osaamista vahvistamalla kansainväliseksi. Kymenlaakson liiton julkaisu A:37. Karhula.

**Kymenlaakson liitto 2003.**

Kymenlaakson maakuntaohjelma 2003-2006. Kymenlaakson liiton julkaisu. Karhula.

**Kymenlaakson liitto 2005.**

Kymenlaakson liiton www-sivut: <http://www.kymenlaakso.fi/internet.htm?liitto> (kesäkuu 2005).

**Lahdenpää 1991.**

Lahdenpää, Markku. 1991. The Value of Deliberate Strategy Making Process. s. 91-102. Teoksessa J. Näsi (ed.) Arenas of Strategic Thinking. Helsinki: Foundation for Economic Education.

**Lampinen ym. 2004.**

Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset. Tienpidon suhde alueelliseen kehitykseen. Lampinen, Seppo & Karppi, Ilari & Saarlo, Anna & Hanhijärvi, Jani. Tienpidon vaikutusten hallinnan tutkimusohjelma (VAHA). Tiehallinnon selvityksiä 25/2004. Helsinki.

**Lapin liitto 1997.**

Tunturi-Lapin seutukaavan kaavaselostus. Enontekiö-Kittilä-Kolari-Muonio. Lapin liitto. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2000.**

Lapin liikenne 2020. Lapin liitto, Lapin tiepiiri, Lapin lääninhallitus. Julkaisu A6. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2002.**

Lappi 2020. Lapin maakuntasuunnitelma. Lapin liitto. Julkaisu A8. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2003a.**

Itä-Lapin maakuntakaavan kaavaselostus. Kemijärvi-Pelkosenniemi-Posio-Salla-Savukoski. 20.5.2003. Lapin liitto. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2003b.**

Lapin maakuntaohjelma 2003-2006. Lapin liitto. Julkaisu A12. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2003c.**

Lappi Elämänvoimaa. Matkailustrategia 2003-2006. Lapin liiton julkaisu. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2005a.**

Eläköön Lappi. Lapin maakuntasuunnitelma 2022. Päivitetty suunnitelma 2005. Lapin liitto. Rovaniemi.

**Lapin liitto 2005b.**

Lapin liiton www-sivut: <http://www.lapinliitto.fi/> (kesäkuu 2005).

**Lindblom 1978.**

Lindblom, Charles E. 1978. The Science of Muddling Through. s. 151-169. Teoksessa A. Fahludi (ed.) A Reader in Planning Theory. Urban and Regional Planning Series, Volume 5. Oxford: Pergamon Press.

**Mannermaa 2005.**

Elävänä Pohjois-Karjalassa 2025. Mannermaa, Mika. Pohjois-Karjalan liitto. Julkaisu 89/2005. Joensuu.

**Meklin 1987.**

Meklin, Pentti. 1987. Päämääräongelma valtion liikelaitoksessa. Tutkimus liiketaloudellisesta ja yhteiskunnallisesta kannattavuudesta operatiivisen ja poliittisen johdon päämääränä, muotoutumisesimerkkinä Suomen Valtionrautatiet. Acta Universitatis Tamperensis ser A vol 233. Tampere.

**Merenkulkulaitos 2005.**

Loviisan väylähanke. Hankekortti. 27.01.2005. Merenkulkulaitos. Helsinki.

**Mintzberg & Waters 1985.**

Mintzberg, Henry & Waters, James A. 1985. Of Strategies, Deliberate and Emergent. Strategic Management Journal 6(3), 1985, pp. 257-272.

**Pirkanmaan liitto 1997.**

Pirkanmaan 3. seutukaava – Selostus. Julkaisu A21. Pirkanmaan liitto. Tampere.

**Pirkanmaan liitto 2000.**

Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+. Julkaisu A30. Pirkanmaan liitto. Tampere.

**Pirkanmaan liitto 2003.**

Pirkanmaan maakuntaohjelma 2003-2006. Julkaisu A35. Pirkanmaan liitto. Tampere.

**Pirkanmaan liitto 2004.**

Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotus. Kaavaselostus. Maakuntahallitus 8.6.2004. Pirkanmaan liitto. Tampere.

**Pirkanmaan liitto 2005.**

Pirkanmaan liiton www-sivut: <http://www.pirkanmaa.fi/liitto/> (kesäkuu 2005).

**Pohjanmaan liitto 2003.**

Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020. Kaksi kieltä, yhtä mieltä. Pohjanmaan liiton julkaisu nro 36. Vaasa.

**Pohjanmaan liitto 2004.**

Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006. Pohjanmaan liiton julkaisu nro 41. Vaasa.

**Pohjanmaan liitto 2005.**

Pohjanmaan liiton www-sivut: <http://www.obotnia.fi/suomi/liitto/index.htm> (kesäkuu 2005).

**Pohjois-Karjalan liitto 2002.**

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Itä-Suomen lääninhallitus, Pohjois-Karjalan liitto, Savo-Karjalan tiepiiri. Julkaisu 65/2002. Joensuu.

**Pohjois-Karjalan liitto 2003a.**

Maakuntaohjelma POKAT 2006. Pohjois-Karjala hyvästä paremmaksi. Pohjois-Karjalan liitto. Julkaisu 72/2003. Joensuu.

**Pohjois-Karjalan liitto 2003b.**

Pohjois-Karjalan aluerakenteen ja maankäytön tavoitteet ja aluerakenne 2020. Pohjois-Karjalan liitto. Julkaisu 74/2003. Joensuu.

**Pohjois-Karjalan liitto 2005a.**

Pohjois-Karjalan liiton www-sivut:  
<http://www.pohjois-karjala.fi/Resource.phx/maakuntaliitto/index.htm> (kesäkuu 2005).

**Pohjois-Karjalan liitto 2005b.**

Pohjois-Karjalan maakuntakaavaselostus. Luonnos. Pohjois-Karjalan liitto. Joensuu.

**Pohjois-Pohjanmaan liitto 2000.**

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia. Tavoitteet ja toimintalinjat 2020. Kärkihankkeet 2010. Julkaisu A 25. Pohjois-Pohjanmaan liitto, Kainuun liitto, Oulun lääninhallitus, Oulun tiepiiri. Oulu.

**Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003a.**

Pohjois-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2004-2006. Lupa menestyä ja tilaa kasvaa. Joulukuu 2003. Julkaisu A:35. Pohjois-Pohjanmaan liitto. Oulu.

**Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003b.**

Pohjois-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020. Pohjois-Pohjanmaa – Alueiden ja yhteistyön maakunta. Julkaisu A 33. Pohjois-Pohjanmaan liitto. Oulu.

**Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003c.**

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava – Kaavaselostus 11.6.2003. Pohjois-Pohjanmaan liitto 2003. Oulu.

**Pohjois-Pohjanmaan liitto 2005.**

Pohjois-Pohjanmaa liiton www-sivut: <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi/> (kesäkuu 2005).

**Pohjois-Savon liitto 2001.**

Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennestrategia. Pohjois-Savon liitto, Savo-Karjalan tiepiiri, Itä-Suomen lääninhallitus. Kuopio.

**Pohjois-Savon liitto 2002a.**

Pohjois-Savon maakuntasuunnitelma v. 2020. Pohjois-Savon liitto A30. Kuopio.

**Pohjois-Savon liitto 2002b.**

Sisä-Savon seutukaavan selostus. Pohjois-Savon liitto A31. Kuopio.

**Pohjois-Savon liitto 2003.**

Pohjois-Savon maakuntaohjelma 2003-2006. Pohjois-Savon liitto A33. Kuopio.

**Pohjois-Savon liitto 2005.**

Pohjois-Savon liiton www-sivut: <http://pohjois-savo.ip-finland.com/pslkehys.htm> (kesäkuu 2005).

**Päijät-Hämeen liitto 2003.**

Päijät-Hämeen maakuntaohjelma 2003-2006. Ylihuomisen hyvinvointi ratkaistaan tänään – Virtuaaliverkoista elämänlaatuun. Päijät-Hämeen maakuntahallitus 17.11.2003. Päijät-Hämeen liitto. Lahti.

**Päijät-Hämeen liitto 2005a.**

Maakuntasuunnitelma 2005-2030. Keskusteluversio 18.3.2005. Verkkoversio: [http://www.paijat-hame.fi/tehtavat/Strategiat/pdf/20050316\\_maakuntasuunnitelma.pdf](http://www.paijat-hame.fi/tehtavat/Strategiat/pdf/20050316_maakuntasuunnitelma.pdf). Päijät-Hämeen liitto. Lahti.

**Päijät-Hämeen liitto 2005b.**

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän nykytila ja kehitysnäkymät. Luonnos 28.4.2005. Päijät-Hämeen liitto. Lahti.

**Päijät-Hämeen liitto 2005c.**

Päijät-Hämeen liiton www-sivut: <http://www.paijat-hame.fi/> (kesäkuu 2005).

**Ratahallintokeskus 2003.**

Suomen rautatietilasto 2003. Ratahallintokeskus. Helsinki.

**Ratahallintokeskus 2004a.**

Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiot 2050. Hankekuvaukset 26.3.2004. Helsinki.

**Ratahallintokeskus 2004b.**

Ratahallintokeskuksen toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2006-2009. Ratahallintokeskus 30.11.2004. Helsinki.

**Ratahallintokeskus 2004c.**

Tavaraliikenteen ratapihavisio ja -strategia 2025. Ratahallintokeskuksen julkaisu A 1/2004. Helsinki.

**Ratahallintokeskus 2005a.**

Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys. Ratahallintokeskuksen strategioita ja selvityksiä 2/2005. Ratahallintokeskus. Helsinki.

**Ratahallintokeskus 2005b.**

Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys. Tekninen raportti / muistiot. Luonnos 10.6.2005. Ratahallintokeskus. Helsinki.

**Sager 1994.**

Sager, Tore. 1994. Communicative Planning Theory. Aldershot: Avebury.

**Satakuntaliitto 2001.**

Satakunnan seutukaava 5 – Seutukaavaselostus. Satakuntaliitto, sarja A:255. Pori.

**Satakuntaliitto 2002.**

Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Nykyisen liikennesuunnitelman kuvaus ja jatkosuunnittelun ohjelmointi. Satakuntaliitto, Turun tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus. Satakuntaliiton julkaisu, sarja A:263. Pori.

**Satakuntaliitto 2004a.**

Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030. Karhun kämmen lyö. Satakuntaliitto, sarja A:268. Pori.

**Satakuntaliitto 2004b.**

Satakunnan maakuntaohjelma 2003-2006. Satakuntaliitto, sarja A:270. Pori.

**Satakuntaliitto 2005a.**

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pääliikenneverkko. Luonnos 19.5.2005. Satakuntaliitto. Pori.

**Satakuntaliitto 2005b.**

Satakuntaliiton www-sivut: <http://www.satakunta.fi/> (kesäkuu 2005).

**Savonlinnan kaupunki 2005.**

Savonlinnan kaupungin www-sivut: <http://www.savonlinna.fi/> (kesäkuu 2005).

**Sisäasiainministeriö 2004.** Valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet. Sisäasiainministeriön julkaisu 18/2004. Helsinki.

**Sisäasiainministeriö 2005.** Verkottuvat aluekeskukset – elinvoimaa kaupunkiseuduille. Sisäasiainministeriö - Alueiden ja hallinnon kehittämisosasto. Aluekeskusohjelma. Helsinki.

**Streeck 1992.**

Streeck, Wolfgang. 1992. Social Institutions and Economic Performance. Studies in industrial relations in advanced capitalist economies. London: Sage.

**Suomen Rautatieuutiset 2003.**

Salla-Kantalahti -rata olisi kannattava. 26.11.2003. Suomen Rautatieuutiset www-osoitteessa: <http://www.saunalahti.fi/rautatie/news/Fiv2003a.htm> (kesäkuu 2005).

**Uudenmaan liitto 2003a.**

Uudenmaan maakuntaohjelma 2003-2006. Uudenmaan liiton julkaisu. Helsinki.

**Uudenmaan liitto 2003b.**

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2025. Visio ja strategia. Uudenmaan liiton julkaisuja A9 – 2003. Helsinki.

**Uudenmaan liitto 2005.**

Uudenmaan liiton www-sivut: <http://www.uudenmaanliitto.fi/> (kesäkuu 2005).

**Valtioneuvosto 2003.**

Pääministeri Matti Vanhasen hallituksen ohjelma 24.6.2003. Valtioneuvoston julkaisu osoitteessa: <http://www.valtioneuvosto.fi/tiedostot/pdf/fi/39357.pdf>. Helsinki.

**Varsinais-Suomen liitto 2002.**

Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelma 2020. Varsinais-Suomen liiton julkaisu. 2. korjattu painos. Turku.

**Varsinais-Suomen liitto 2005a.**

Varsinais-Suomen liiton www-sivut: <http://www.varsinais-suomi.fi/> (kesäkuu 2005).

**Varsinais-Suomen liitto 2005b.**

Varsinais-Suomen maakuntaohjelma vuosille 2005-2008. Luonnos 3.3.2005. Varsinais-Suomen liitto. Turku.

**Vilkko 2005.**

Vilkko, Suvi. 2005. Postmodernin kontekstit maantieteessä. Acta Universitatis Tamperensis 1070. Tampere.

**Woo-Cumings 2003.**

Woo-Cumings, Meredith. 2003. Diverse paths towards 'the right institutions': law, the state, and economic reform in East Asia. s. 200-222. Teoksessa L. Weiss (ed.) States in the Global Economy. Bringing domestic institutions back in. Cambridge Studies in International Relations [CSIR] 86. Cambridge: Cambridge University Press.

**Ympäristöministeriö 2004.**

Maakuntakaava. Ympäristöministeriön esite. Elokuu 2004. Helsinki.

## LIITTEET

## LIITE 1. ALUEELLISET KESKUSTELUTILAISUUDET

	Pvm	Paikka	Rataosat	Läsnä
<b>1. kierros</b>	19.11.2004	Savonlinna	Savonlinna - Huutokoski	18 henkilöä
	26.11.2004	Kajaani	Kontiomäki - Ämmänsaari Pesiökylä - Taivalkoski	12 henkilöä
	07.12.2004	Joensuu	Joensuu - Ilomantsi	17 henkilöä
	08.12.2004	Nurmes	Lieksa - Porokylä - Vuokatti	25 henkilöä
	08.12.2004	Otanmäki	Murtomäki - Otanmäki	4 henkilöä
	09.12.2004	Pori	Aittaluoto - Ruosniemi	11 henkilöä
	09.12.2004	Eura	Kiukainen - Kauttua	14 henkilöä
	10.12.2004	Lahti	Lahti - Loviisa	19 henkilöä
	10.12.2004	Lahti	Lahti - Heinola	7 henkilöä
	17.12.2004	Suonenjoki	Suonenjoki - Iisvesi	13 henkilöä
	21.12.2004	Jyväskylä	Äänekoski - Haapajärvi Raudanlahti - Säynätsalo	19 henkilöä
	25.01.2005	Rovaniemi	Isokylä - Kellosekä Kolari - Äkäsjoki/Rautuvaara	14 henkilöä
<b>2. kierros</b>	10.05.2005	Kajaani	Kontiomäki - Ämmänsaari Pesiökylä - Taivalkoski Lieksa - Porokylä - Vuokatti Murtomäki - Otanmäki	25 henkilöä
	13.05.2005	Varkaus	Joensuu - Ilomantsi Savonlinna - Huutokoski Suonenjoki - Iisvesi	23 henkilöä
	17.05.2005	Jyväskylä	Raudanlahti - Säynätsalo Äänekoski - Haapajärvi	23 henkilöä
	20.05.2005	Lahti	Lahti - Heinola Lahti - Loviisa	17 henkilöä
	01.06.2005	Rovaniemi	Isokylä - Kellosekä Kolari - Äkäsjoki/Rautuvaara	16 henkilöä
	02.06.2005	Pori	Aittaluoto - Ruosniemi Kiukainen - Kauttua Parkano - Niinisalo Parkano - Kihniö	18 henkilöä
	13.06.2005	Parkano	Parkano - Niinisalo Parkano - Kihniö	7 henkilöä
	<b>Yhteensä:</b>	<b>19 tilaisuutta</b>		<b>18 rataosaa</b>

Lähde: Ratahallintokeskus 2005b.

## LIITE 2. VÄHÄLIIKENTEISET RADAT, NIIDEN PITUUS JA LIIKENTEELLE AVAAMIS- VUOSI

<u>Rataosa</u>	<u>Pituus</u>	<u>Avattu liikenteelle</u>
<b>Suonenjoki – Iisvesi</b>	8,4 km	1889
<b>Liekka – Porokylä (Nurmes)</b>	58,8 km	1911
<b>Kiukainen – Kauttua – Säkylä</b>	18,5 km	1913
<b>Savonlinna – Huutokoski</b>	74,8 km	1914
<b>Porokylä (Nurmes) – Vuokatti</b> 1928 Vuokatti – Saviaho 1929 Saviaho – Nurmes	81,8 km	1928-1929
<b>Lahti – Heinola</b>	37,4 km	1932
<b>Aittaluoto – Ruosniemi</b> Ruosniemi – Niinisalo lakkautettiin 1985	2,8 km	1933
<b>Parkano – Niinisalo</b> Pori – Niinisalo ja Kihniö – Haapamäki lakkautettiin 1985	41,8 km	1935
<b>Parkano – Kihniö</b> Pori – Niinisalo ja Kihniö – Haapamäki lakkautettiin 1985	16,4 km	1937
<b>Isokylä – Kellosekä</b>	71,9 km	1942
<b>Murtomäki – Otanmäki</b>	25,3 km	1953
<b>Kontiomäki – Ämmänsaari</b> 1939 Kontiomäki – Hyrynsalmi 1955 Laaja – Pesiökylä, Pesiökylä – Ämmänsaari	91,6 km	1939, 1955
<b>Äänekoski – Haapajärvi</b> 1954 Haapajärvi – Muuras 1955 Äänekoski – Saarijärvi 1956 Muuras – Pihtipudas 1959 Saarijärvi – Enonjärvi, Enonjärvi – Kannonkoski, Pihtipudas – Seläntaus 1960 Kannonkoski – Varanen, Varanen – Keitelelohja, Seläntaus – Keitelelohja	164,0 km	1954-1960
<b>Lahti – Loviisan satama</b>	77,1 km	1960
<b>Pesiökylä – Taivalkoski</b> 1956 Pesiökylä – Kovajärvi, 1961 Taivalniska – Taivalkoski	81,9 km	1956, 1961
<b>Joensuu – Ilomantsi</b> 1957 Joensuu – Keskijärvi 1958 Keskijärvi – Tuupovaara 1963 Tuupovaara – Herajärvi 1967 Herajärvi – Ilomantsi	69,0 km	1957-1967
<b>Kolari – Äkäsjoki / Rautuvaara</b> 1967 Kolari – Äkäsjoki 1973 Niesa – Rautuvaara	27,5 km	1967, 1973
<b>Raudanlahti – Säynätsalo</b>	4,0 km	1977
<b>Yhteensä 18 rataosaa</b>	<b>953,0 km</b>	<b>1889-1977</b>

**Lähde:** Ratahallintokeskus 2003; Ratahallintokeskus 2005a.



## LIITE 3. KOHDEMAAKUNTIEN TUNNUSLUKUJA

Maakunta	Etelä-Savo	Itä-Uusimaa	Kainuu	Keski-Suomi	Lappi	Pirkanmaa	Pohjois-Karjala	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Savo	Päijät-Häme	Satakunta	Suomi
<b>Väestö ja pinta-ala</b>												
Väestö 2003	162 300	91 700	86 600	266 100	186 900	460 900	169 100	371 900	251 400	198 400	231 200	5 219 700
Väestöosuus koko maasta (%)	3,1	1,8	1,7	5,1	3,6	8,8	3,2	7,1	4,8	3,8	4,4	100,0
Alle 15 v. (%)	15,5	19,9	16,6	17,4	17,4	17,0	16,8	21,0	17,0	16,9	16,5	17,7
15-64 v. (%)	64,1	65,6	65,1	66,3	66,1	66,9	65,5	65,9	65,5	66,4	65,2	66,8
yli 64 v. (%)	20,4	14,5	18,3	16,3	16,5	16,1	17,7	13,1	17,5	16,7	18,3	15,5
Väestöennuste vuodelle 2030	143 100	104 600	69 400	276 100	164 500	512 700	151 800	398 200	229 500	208 600	219 300	5 442 800
Muutos-% 2003-2030	-11,8	14,1	-19,9	3,8	-12,0	11,2	-10,2	7,1	-8,7	5,1	-5,1	4,3
Pinta-ala 2004	18 800	2 800	24 500	19 800	98 900	14 700	21 600	37 100	20 400	6 300	8 400	338 100
Pinta-ala koko maasta (%)	5,6	0,8	7,2	5,9	29,3	4,3	6,4	11,0	6,0	1,9	2,5	100,0
Asukastiheys 2003 hlö/km <sup>2</sup>	11,5	33,4	4,0	16,0	2,0	36,5	9,5	10,5	15,0	38,7	29,2	17,1
Taajama-aste 2003	68,5	76,7	70,1	76,2	74,3	85,9	68,4	81,3	73,5	86,2	82,5	83,3
<b>Elinkeinorakenne 2002</b>												
Alkutuotanto	10,1	4,4	9,0	5,6	6,3	3,2	8,6	6,4	8,7	3,9	5,6	4,5
Jalostus	23,6	29,8	21,3	28,2	21,7	31,7	25,3	27,8	23,0	33,1	33,3	25,6
Palvelut	63,9	64,1	66,9	64,0	69,2	63,4	63,6	63,8	65,8	61,3	59,2	68,0
<b>Työvoima 2002</b>	73 000	45 600	38 600	124 400	85 700	225 700	75 600	170 600	113 400	96 000	110 000	2 544 600
Työttömyys-%	15,3	7,9	21,9	15,1	18,7	12,7	18,3	13,7	14,9	13,9	15,2	11,9
Huoltosuhde	1,64	1,16	1,90	1,51	1,70	1,32	1,75	1,51	1,61	1,39	1,49	1,32

**Punaisella** ovat arvot, jotka ovat maan keskiarvon yläpuolella ja **sinisellä** ovat arvot, jotka ovat maan keskiarvon alapuolella.

**Lähde:** Kuntatiedon keskus 2005.

#### LIITE 4. YHTEENVETO MAAKUNTIEN MAAKUNTASUUNNITELMISTA, LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMISTA, MAAKUNTAOHJELMISTA JA SEUTUKAAVA-/MAAKUNTAKAAVASELOSTUKSISTA

Maakunta	Rataosa	Maakuntasuunnitelma	Liikennejärjestelmäsuunnitelma	Maakuntaohjelma	Seutukaava- / maakuntakaavaselostus
<b>Etelä-Karjala</b>	-	Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelma 2030 hyväksytty 20.5.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	-	Etelä-Karjalan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 3.12.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Etelä-Karjalan maakuntakaavan perusselvityksiä alettu tehdä. Varsinaista maakuntakaavaa ja sen tavoitteita ryhdytään tekemään aikaisintaan v. 2005 lopulla.
<b>Etelä-Pohjanmaa</b>	-	Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty marraskuussa 1999. Vuoden 2005 lopulla hyväksyttäneen maakuntasuunnitelma 2030.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	-	Etelä-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 26.5.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan valmistelu aloitettiin syksyllä 1999. Maakuntakaavaehdotus on lähetetty YM:öön vahvistettavaksi tammikuussa 2004.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.
<b>Etelä-Savo</b>	Savonlinna-Huutokoski	Etelä-Savon maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty marraskuussa 2002.  Päämääränä mm. liikenteen kehittämistavoitteet: Maakunnan nykyinen rataverkko säilytetään ja sen tasoa parannetaan, rakennetaan Lahti-Heinola-Mikkeli -oikorata suunnittelukauden lopulla. Aluerakenteen suunnittelussa erityistä huomiota kiinnitetään liikenteen ja kuljetusten optimointiin sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen.	Etelä-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2004) mainitaan rataosan Savonlinna-Huutokoski säilyttämisen ja parantamisen olevan tärkeätä Savonlinnan ja Itä-Suomen tavaraliikenteen, erityisesti metsäteollisuuden toimintaedellytysten ja rataverkon kattavuuden kannalta.	Etelä-Savon maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 25.6.2003.  Varmistetaan rataosien Savonlinna-Huutokoski ja Mynttilä-Ristiina liikennöitävyys kunnossapitotoimin siihen saakka, kunnes korvausinvestoinnin rahoitus järjestyy. Säilytetään oikoradan Lahti-Heinola-Mikkeli aluevaraus myöhemmin tapahtuvaa toteuttamista silmällä pitäen. Savonlinnan ohitustie siihen liittyvine ratajärjestelyineen esitely.	Etelä-Savossa on voimassa kuudessa eri osassa tehdyt seutukaavat, vahvistettu vuosina 1980-2000. Etelä-Savon maakuntahallitus päätti 10.11.2003, että aloitetaan maakuntakaavan laatiminen. Valmistelu- ja luonnosvaihe 2005-2006, hyväksytään 2007 loppupuolella.  Voimassa oleva seutukaava pyrkii omalta osaltaan turvaamaan olemassa olevan rataverkon kehittämisen liikenteen vaatimusten mukaisesti. Nykyisen rataverkon lisäksi on seutukaavassa esitetty Savonradan oikaisu välillä Mikkeli-Heinola-Lahti, jolloin yhteydet Savonradalta Helsinkiin paranisivat huomattavasti. Mikkeli-Heinola-Lahti olisi pituudeltaan 128 km, josta uutta ratalinjaa olisi valtatie 5:n tuntumassa Heinolan ja Hietasen välillä 70 km. Ratalinjalle on merkitty ohjeellinen aluevaraus.

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

<b>Häme</b>	-	Hämeen maakuntasuunnitelma valmistuu vuoden 2005 lopulla.	-	Hämeen maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 25.11.2002. Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Hämeen maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan 29.11.2004. YM vahvistanee sen syksyllä 2005. Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.
<b>Itä-Uusimaa</b>	Lahti-Loviisa (osa)	Itä-Uudenmaan maakuntastrategia (vastaa maakuntasuunnitelmaa) hyväksytty 11.11.2002. Kehittämissuunnitelman mukaan Itä-Uusimaa on vahva kansainvälinen toimija Itämeren piirissä. Maakuntastrategiassa ei mainintoja Lahti-Loviisa -radasta.	Itä-Uudenmaan liikenne-strategian (2001) keskeinen haaste on saada raskaat kuljetukset tieverkolta radalle. Strategiassa painotetaan Sköldvikin ja erityisesti Loviisan ratojen tasoristeysten turvallisuuden parantamista.	Itä-Uudenmaan maakuntaohjelma hyväksytty 26.5.2003. Maakunnan rataverkko palvelee vain tavaraliikennettä ja sitäkin liikenteen suuntautumisen kannalta puutteellisesti. Maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelmassa (2005-2006) mainitaan, että liikenteen kehittämisen painopisteenä on mm. rautatietasoristeysten turvallisuutta parantavat hankkeet.	Itä-Uudellamaalla on seutukaavaa täydentävä maakuntakaava, joka on vahvistettu 5.4.2002. Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 11.9.2002 siirtää kokonaismaakuntakaavan työstämiseen. Maakuntakaavaluonnos oli nähtävillä vuoden 2004 loppupuolella. Seutukaavaa täydentävässä maakuntakaavaselostuksessa ei ole mainintoja Lahti-Loviisa -radasta, mutta rata on kaavaan merkittynä, kuten myös uuteen maakuntakaavaluonnokseen (28.2.2005).
<b>Kainuu</b>	Kontiomäki-Ämmänsaari Murto- Otanmäki Pesiökylä-Taivalkoski (osa) Porokylä-Vuokatti (osa)	Kainuun maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty 26.3.2003. Kainuun sisäisesti kriittisiä yhteystarpeita ja kehittämiskohteita ovat mm. vähäliikenteisten ratojen säilyttäminen osana liikennejärjestelmää. Aluerakenteen ja alueiden käytön suuntaviivoina mainitaan, että Kontiomäki-Taivalkoski -rata tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa ja sen käyttöä tulisi tehostaa talvimatkailuliikennettä ja muuta elinkeinoelämää palvelevana ratana.	Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan yhteisessä liikennestrategiassa (2000) rataosan Pesio- kylä-Taivalkoski uhanalaisuus tiedostetaan vähentyneiden kuljetuksien vuoksi. Toisaalta tavoitteellista rataverkkoa 2020 esittävässä kartassa ovat kaikki Kainuun vähäliikenteisiksi määritellyt radat. Tässäkin Pohjois-Suomen aluetta koskevassa kehittämissuunnitelmassa pidetään kansainvälisiä yhteyksiä merkittävänä kehittämisen painopisteenä. Barentsin euroarktisen liikennealueen ja Perämerenkaaren liikenneyhteyksiin panostaminen koetaan tärkeäksi.	Kainuun maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 26.3.2003. Maakuntaohjelmassa ei mainintoja vähäliikenteisistä radoista. Sen sijaan mainitaan niihin liittyvänä, että Vartiuksen asema kansainvälisenä raja- asemana vahvistuu, kun suora poikittainen Kos-tamus-Lietmajärvi-Kotskoma -rataosa Pietari-Murmansk -radalle avataan kaupalliselle liikenteelle.	Kainuun maakuntakaava 2020, luonnos lokakuussa 2004. Hyväksytään 2005. Kainuun nykyinen rautatieverkko tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa. Kainuun maakuntakaavan luonnoksessa on osoitettu kaksi kuntarajat ylittävää maaseutumaisen kehittämisen yhteistyöaluetta, joista toinen on Emäjoen ja 5-tien alue Paltamosta Suomussalmelle. Valtatien 5 ja Kontiomäki-Taivalkoski -radan hyödyntäminen ja kehittäminen tarjoaa mahdollisuuksia kuntien väliselle yhteistyölle. Rata tarjoaa raideliikenteen hyödyntämis- ja kehittämismahdollisuuksia tavarankuljetuksiin sekä Kainuuseen ja Koillismaalle suuntautuvaan matkailuliikenteeseen ja maakunnan sisäiseen joukkoliikenteeseen. Taivalkosken radan rakentamisen historia liittyy toisen maailmansodan ajan yhteistyöhön Saksan armeijan kanssa. Ns. kuoleman ratana tunnettu Taivalkosken rata kulkee Ristijärven, Hyrynsalmen ja Suomussalmen

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

					<p>taajamien kautta tarjoten näin joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Radan saaminen henkilöliikenteen piiriin edellyttää tosin valtakunnan tason päätöksiä.</p> <p>Nurmes-Kontiomäki –rata on potentiaalinen itäisen yhdysliikenteen rata, jonka kysynnässä yritysten strategiset raaka-aineen hankintaa tai kuljetusjärjestelmää koskevat päätökset voivat merkitä huomattavia muutoksia. Kaavan tavoitteissa ovat erityisiä Kainuuta koskevia yhteistyökysymyksiä mm. Nurmes–Kontiomäki radan perusparantaminen.</p>
<b>Keski-Pohjanmaa</b>	-	<p>Keski-Pohjanmaan maakuntastrategia 2002-2005 hyväksytty 29.4.2002.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>	-	<p>Keski-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 29.4.2003.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>	<p>YM:n vahvistamispäätös Keski-Pohjanmaan maakuntakaavan 1. vaiheesta 24.10.2003.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>
<b>Keski-Suomi</b>	<p>Raudanlahti-Säynätsalo</p> <p>Äänekoski-Haapajärvi (osa)</p>	<p>Keski-Suomen maakuntasuunnitelman luonnos 3.5.2005.</p> <p>Panostetaan vähäliikenteisiksi luokiteltujen ratojen, mm. Haapajärven radan kunnon turvaamiseen. Rata tulisi kunnostaa raskaalle liikenteelle ja seudulliseen matkustajaliikenteeseen tulisi varautua ainakin Äänekosken-Jyväskylän-Jämsän välisellä rataosalla. Tämä tarjoaisi uusia mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen muotoutumiselle Jyväskeskeisellä. Keskeiset teollisuusradat sähköistään.</p>	<p>Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2004) radan Äänekoski-Haapajärvi kunnostuksen epävarmuus koetaan uhaksi tavaraliikenteelle. Rata priorisoidaan korkealle, sillä se nähdään mm. pääliikenneverkon keskeisenä kehittämistarpeena ja kärkihankkeena. Paikallisten tahojen (Keski-Suomen liitto, kunnat ja yritykset) todetaan pyrkivän vaikuttamaan rataosan säilyttämiseen liikennekelepoisena. Tavoitteena onkin löytää rataosalle kevyempi kunnostusvaihtoehto, joka ottaisi huomioon liikenteen luonteen, liikennemäärät ja liikenteen vaatiman alhaisen nopeuden.</p>	<p>Keski-Suomen maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 11.6.2003.</p> <p>Lakkautusuhan alla olevan Äänekoski-Haapajärvi -rataosan kevyeen kunnostukseen pyritään löytämään ratkaisu. Ilman ratkaisevia uusia avauksia rataosan lakkautusuhka on muuten olemassa v. 2008. Raudanlahti-Säynätsalo -radasta ei mainintoja.</p>	<p>Keski-Suomen maakuntakaavaselostuksen luonnos 1.4.2005.</p> <p>Keski-Suomen maakuntakaavan luonnoksessa vähäliikenteisten ratojen tulevaisuuden keskeinen lähtökohta tulee olla valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet. Tavaraliikennettä varten osoitetaan parannettavaksi rataosa Äänekoski-Haapajärvi. Raudanlahti-Säynätsalo -radasta ei mainintoja.</p>

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

<p><b>Kymenlaakso</b></p>	<p>-</p>	<p>Kymenlaakson kehittämissuunnitelma 2002-2010 hyväksytty 17.12.2001.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>	<p>-</p>	<p>Kymenlaakson maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 16.6.2003.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>	<p>Kymenlaaksossa päätös tammikuussa 2003 maakuntakaavan laatimisesta. Kaava käsittelee pääasiassa yhdyskuntien ja elinympäristöjen kehittämistä.</p> <p>Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.</p>
<p><b>Lappi</b></p>	<p>Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara</p> <p>Isokylä-Kellosekä</p>	<p>Lapin maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty 14.5.2002</p> <p>Kellosekä-Alakurtti - ratayhteyden kannattavuus selvitetään, ja toteutuessaan yhteys mahdollistaa tavara- ja henkilöliikenteen ulottumisen Sallaan ja Kantalahteen. Maankäytön suunnittelussa tulee varautua kaivosten rautatieyhteyksiin ja Kolarin radan jatkamiseen Ylläkselle ja Leville. Pitkällä tähtäyksellä varaudutaan myös Jäämeren rataan.</p>	<p>Lapin liikenne 2020 (2000) - suunnitelma on laadittu olettaen, että matkailun voimakas kasvu Lapissa jatkuu ja Venäjän tilanne kehittyy hitaasti. Tavaraliikennettä varten on tavoitteena saada Sallasta yhteys Luoteis-Venäjälle, joka kuuluu osaksi tavoitteellista TEN-verkkoa 2020. Tällöin Kellosekään on tavoitteena rakentaa yhdistettyjen kuljetusten terminaali palvelemaan Luoteis-Venäjän kuljetuksia. Lisäksi ruotsalaisia kiinnostaa Sallan ratayhteyden hyödyntäminen, jos Haaparannassa saadaan raidelevyden vaihtaja toimimaan kunnolla. Myös henkilöjunaliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen Sallaan nousee liikennestrategiassa useassa kohdassa esiin. Sekä radan Salla-Alakurtti että radan Lietmajärvi-Kotiskoma valmistumisella olisi suuri merkitys Pohjoismaiden ja Arkanjelin/Karjalan tasavallan välisenä ratayhteytenä. Näiden yhteyksien avulla saavutettaisiin kytkentä jopa Aasiaan. Lapin liikennestrategiassa mainitaan myös Tunturi-Lapin seutu-</p>	<p>Lapin maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 20.5.2003.</p> <p>Kellosekä-Alakurtti - ratayhteyden kannattavuus tulee selvittää. Toteutuessaan yhteys mahdollistaa tavara- ja henkilöliikenteen ulottumisen Sallaan ja Kantalahteen. Tunturi-Lapin, erityisesti Ylläs-Pallas - alueen, kasvavan matkailun tarpeet huomioiden kehitetään Kolarin rataa ja sen liikennettä.</p>	<p>KHO antoi päätöksen 28.12.2001 Tunturi-Lapin seutukaavan vahvistamista koskevasta valituksesta. YM:n päätöksen lopputulos jää siis pysyväksi. YM vahvisti 26.10.2004 Itä-Lapin maakuntakaavan.</p> <p>Tunturi-Lapin seutukaavassa Kolarin rata on merkitty päätätänä Rautuvaaraan ja siitä ohjeellisena Ylläkselle. Perusteluna tälle radalle on Ylläksen matkailukeskusten voimakas kasvu. Tällä ratkaisulla on pyrkimyksenä vähentää autoliikennettä ja parantaa edellytyksiä luonnon säilymiselle hyvänä. Ylläksen radasta ei ole tehty yksityiskohtaista selvitystä. Myös yhteys Jäämerelle on esityksenä, mutta sitä YM ei ole vahvistanut.</p> <p>Itä-Lapin maakuntakaavassa on merkitty kansainvälinen liikennekäytävä, Barentsin käytävä, jossa Sallan rata on päätätänä rajalle asti. Varauduttava Kellosekä-Alakurtti ratayhteyden rakentamiseen, jonka kannattavuus selvitetään. Rautatie Sallan rajalle peruskorjataan ja yhteys Alakurttiin rakennetaan (n. 70 km). Junaliikenteen kysyntää ja tarjontaa lisätään. Autojunayhteys pyritään saamaan Kemi-järvelle ja Sallaan. Yhteistyötä Kuusamon kanssa lisätään. Haaparanta - Kellosekä -rata liitetään TEN-verkkoon. Rautatieyhteyteen Kevitsaan ja Sokliin varaudutaan (vaihtoehtoisia linjauksia).</p>

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

			kaavassa oleva osa-aluevaraus ratayhteyden jatkamisesta Kolarista Yläsjärvelle.		
<b>Pirkanmaa</b>	Parkano-Kihniö  Parkano-Niinisalo (osa)	Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+ hyväksytty 21.11.2000. Maakuntasuunnitelman tarkistus: ehdotus kesäkuussa 2005, valmis marraskuussa 2005.  Ei mainintoja maakunnan kummastakaan vähäliikenteisestä radasta.	Pirkanmaalle ei ole tehty eikä tekeillä koko maakunnan kattavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.	Pirkanmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 26.5.2003.  Ei mainintoja maakunnan kummastakaan vähäliikenteisestä radasta.	Pirkanmaalla voimassa YM:n kesäkuussa 1997 vahvistama 3. seutukaava. Pirkanmaan 1. maakuntakaava on hyväksytty 9.3.2005.  Pirkanmaan 3. seutukaava: Haapamäki-Virrat-Parkano -rataosalta junaliikenne on Parkanon ja Aitonevan välisiä vähäisiä kuljetuksia lukuun ottamatta lakannut. Osa radasta on jo purettu ja vain Parkano-Kihniö (Aitoneva) on merkitty kaavaan. Maakuntakaavaselostuksessa ei ole mainintoja radoista Parkano-Niinisalo tai Parkano-Kihniö. Palvelukeskusverkkoa 2020 kuvaavassa kartassa on kuitenkin merkittynä molemmat radat.
<b>Pohjanmaa</b>	-	Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty 24.3.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	-	Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 9.6.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Pohjanmaan maakuntakaavaluonnoksen esittely- ja neuvottelukierros päättyi 22.9.2004 kunnille ja muille viranomaisille tarkoitetussa tilaisuudessa.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.
<b>Pohjois-Karjala</b>	Joensuu-Illomantsi  Lieksa-Porokylä  Porokylä-Vuokatti (osa)	Pohjois-Karjalassa meillä on maakuntasuunnitelmatyö. Alustustöinä Pohjois-Karjalan aluerakenteen ja maankäytön tavoitteet ja aluerakenne 2020 (2003) sekä M. Mannermaan tulevaisuuskatse "Elävänä Pohjois-Karjalassa 2025" (2005).  Pohjois-Karjalan aluerakenteen ja maankäytön tavoitteet ja aluerakenne 2020: Nykyisen rataverkon ylläpitäminen nykyaisella kalustolla liikennöitävässä kunnossa	Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2002) todetaan useiden tavaraliikenteen ratojen ja sivuraiteiden kaipaavan parantamista ja sähköistämistä. Ongelmana on rataverkon huono kantavuus esimerkiksi rataosalla Porokylä-Vuokatti.	Pohjois-Karjalan maakuntaohjelma POKAT 2006 hyväksytty 2003.  Toimintalinjat ja toimenpidekokonaisuudet, Rakenteiden ja ympäristön kehittäminen: Rataosien Säkäniemi-Niirala ja Joensuu-Uimaharju-Nurmes sähköistämisen. Nurmes-Kontiomäen radan perusrantaminen. Poikittaisten rautatie- ja valtatieyhteyksien merkitys valtakunnallisena ja kansainvälisenä henkilö- ja tavaraliikenteen väljänä on lisääntynyt.	Pohjois-Karjalan maakuntakaavan valmistelu aloitettiin vuonna 2000. Se valmistuu vuonna 2005.  Pohjois-Karjalan maakuntakaavaselostuksen luonnoksessa on tavoitteena saada henkilöliikennettä Nurmes-Oulu välille. Uusia rautatieyhteyksiä ei ole esitetty. Tärkeintä on turvata nykyisten ratojen säilyminen liikennöitävässä kunnossa, mikä tarkoittaa myös ns. vähäliikenteisten ratojen Joensuu-Illomantsi ja Lieksa-Kontiomäki parantamista ja ylläpitämistä. Näillä radoilla on merkitystä radan vaikutusalueiden kilpailukykyyn säilymisen kannalta ja Pohjois-Karjalan teollisuuden tuotannon ja raaka-aineiden kuljetuksissa.

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

		<p>edellyttää rataosien Joensuu–Ilomantsi ja Porokylä–Vuokatti pikaista parantamista. Rataosat nähdään maakunnan liikenneolosuhteiden kehittämisen kannalta tärkeinä. Muiden rataosien perusparantamiset mahdollistavat rataosien tehokkaamman käytön ja parantavat Ilomantsin ja Lieksan–Nurmeksen seutujen tavoitettavuutta.</p>		<p>Suuryrityksille raaka-ainehuolto, osaavan työvoiman saatavuus sekä alueen tiestön ja rataverkon toimivuus ovat lähitulevaisuuden toiminnan perusedellytyksiä. Pohjois-Karjalassa on Suomen paras ilman laatu Luoteis-Lapin ohella. Ilmakuormituksen vähentämiseen vaikutetaan ohjaamalla raskasta liikennettä rautateille tai vesikuljetukseen (mm. typpipäästöt vähenevät).</p>	
<p><b>Pohjois-Pohjanmaa</b></p>	<p>Pesiökylä-Taivalkoski (osa)</p> <p>Äänekoski-Haapajärvi (osa)</p>	<p>Pohjois-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty kesäkuussa 2003.</p> <p>Pohjois-Pohjanmaa haluaa profiloitua elinvoimaisten alueiden yrittäjyysmaakunnaksi. Kilpailukyiset liikenne- ja muut verkot antavat hyvän perustan elinkeinoelämän menestymiselle. Maakuntasuunnitelmassa ei mainintoja kummastakaan vähäliikenteisestä radasta.</p>	<p>Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategiasa (2000) olevassa tavoitteellista rataverkkoa 2020 kuvaavassa kartassa esiintyvät molemmat Pohjois-Pohjanmaan vähäliikenteiset radat. Kansainväliset yhteydet koetaan tärkeinä kehittämisen painopistealoina. Perämerenkaaren ja Barentsin euroarktisen liikennealueen liikenneyhteyksiin panostamista pidetään tärkeänä.</p>	<p>Pohjois-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty joulukuussa 2003.</p> <p>Maakuntaohjelmassa on tavoitteena mm. elinkeinoelämän kilpailukyyn parantaminen kehittämällä liikenneyhteyksiä. Tärkeimpänä toimenpiteenä nähdään junayhteyden Oulu-Helsinki nopeuttaminen ja akselipainojen nosto. Maakuntaohjelmassa ei mainintoja kummastakaan vähäliikenteisestä radasta.</p>	<p>Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavaehdotus laadittiin vuosina 2001-2002. Maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan 11.6.2003 ja YM vahvisti sen 17.2.2005. Vahvistettu kaava on Suomen ensimmäinen maankäyttö- ja rakennuslain mukainen, koko maakunnan ja kaikki maankäyttökysymykset kattava maakuntakaava.</p> <p>Vahvistetun maakuntakaavan mukaan nykyinen rautatieverkko tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa. Tämä merkitsee myös vähäliikenteisten ratojen Kontiomäki-Taivalkoski ja Haapajärvi-Äänekoski kunnan turvaamista. Niillä on tärkeä merkitys luonnonvarojen kuljetuksessa (malmikriittinen alue Pudasjärven-Taivalkosken-Kuusamon alueella) ja alueiden kehittämisessä, mm. lukuisat kävijämäärältään kasvavat matkailukohteet.</p>

## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

<p><b>Pohjois-Savo</b></p>	<p>Suonenjoki-lisvesi</p>	<p>Pohjois-Savon maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty 10.6.2002. Maakuntasuunnitelma 2030:n laatiminen on jo käynnistetty ja suunnitelma tullaan hyväksymään maakuntavaltuustossa marraskuussa 2005.</p> <p>Maakuntasuunnitelman liikenneinfrastruktuuri-vision mukaan liikennejärjestelmä tukee alueen vireän elinkeino- ja yritystoiminnan kehittymistä ja mahdollistaa maakuntalaisten sujuvat ja turvalliset työ- ja vapaa-aikaan liittyvät yhteydet. Maakuntasuunnitelmassa ei mainintaa Suonenjoki-lisvesi -radasta.</p>	<p>Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2001) ei rataosaan Suonenjoki-lisvesi oteta kantaa.</p>	<p>Pohjois-Savon maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 9.6.2003.</p> <p>Maakuntaohjelman mukaan liikennejärjestelmän ongelmana Pohjois-Savossa ovat eri liikennemuotojen yhteistyöhön liittyvät puutteet niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin. Rataliikenteen suhteen ongelmana ovat sähköistyksen puute ja tavaraliikenteen runsaslukuisuus. Maakuntaohjelmassa ei mainintaa Suonenjoki-lisvesi -radasta.</p>	<p>Sisä-Savon seutukaava on vahvistettu 21.6.2000. Maakuntakaava on tehty Ylä-Savoon ja on tekeillä Kuopion seudulle.</p> <p>Sisä-Savon seutukaavassa mainitaan päätätänä Savonrata ja siitä erkaneva sivurata lisvedelle, joka on nykyisin vain tavaraliikenteen käytössä. Kaavassa ei esitetä uusia rataverkkoa koskevia aluevarauksia.</p>
<p><b>Päijät-Häme</b></p>	<p>Lahti-Heinola</p> <p>Lahti-Loviisa (osa)</p>	<p>Päijät-Hämeen maakuntasuunnitelma 2005-2030, luonnosversio 2/2005 28.2.2005.</p> <p>Luonnosversiossa mainitaan Päijät-Hämeen logistisen keskusroolin vahvistaminen, joka tarkoittaa mm. Oikoradan, Savonradan ja Pietarin radan rakentamista.</p>	<p>Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän nykytila ja kehitysnäkymät -raportin luonnoksessa (28.4.2005) ollaan tietoisia ratojen Lahti-Heinola ja Lahti-Loviisa tulevaisuuden pohtimisesta. Molempien ratojen todetaan olevan tärkeitä maakunnan teollisuuden kuljetuksille. Radan Lahti-Heinola säilyttäminen on tärkeätä Heinolan perusteellisuuden kilpailukyvyille. Radan Lahti-Loviisa säilyttäminen puolestaan varmistaa sen, että Päijät-Hämeen lähimmän merisataman Loviisan kuljetuksia voidaan tulevaisuudessaakin hoitaa turvallisimmalla ja ympäristöystävällisellä tavalla.</p>	<p>Päijät-Hämeen maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 17.11.2003.</p> <p>Tavoitteena yhdyskuntarakenteen kehitysvyöhykkeiden voimistaminen (tavoite tarkentuu maakuntakaavatyössä 2003-2005): Rata- ja moottoritieakselin: Helsinki-Mäntsälä-Levanto-Luhtikylä-Lahti-Vierumäki-Heinola-Lusi-Jyväskylä/Mikkeli kehittäminen.</p>	<p>Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006. Valtuuston päätöksellä 10.6.2002 käynnistettiin kaavoitustyö. Ehdotus 2005, hyväksyminen 2005, vahvistaminen 2006. Kesällä 2005 nähtävillä maakuntakaavan lähtökohdat ja tavoitteet (8.11.2004).</p> <p>Päijät-Hämeen maakuntakaavaluonnoksessa on varaus ratayhteydelle Heinola-Mikkeli (aikatahtaus n. vuoteen 2050). Myös Lahti-Loviisa -radan varrella Lahden ja Orimattilan rajalla on kaavassa varaus rataa hyödyntävälle teollisuusalueelle.</p>



## Vähäliikenteiset radat

## Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset

			vällisimmällä kuljetusmuodolla. Lisäksi tieyhteyden Lahti-Loviisa mainitaan niin ikään olevan heikkotasoinen.		
<b>Satakunta</b>	Aittaluoto-Ruosniemi  Kiukainen-Kauttua  Parkano-Niinisalo (osa)	Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030 hyväksytty 2003.  Maakuntasuunnitelmassa todetaan, että seutukaava 5:ssä on varaukset ratayhteyden rakentamiseen Varsinais-Suomeen (UR-PO-rata) ja lakkautetun Pori-Parkano -radan uudelleen toteuttamiseen pitkällä tähtäyksellä.	Satakuntaan valmistuu liikennejärjestelmäsuunnitelma vuoden 2006 alussa.  Pääliikenneverkkoa koskevan osaselvityksen luonnoksessa (5/2005) todetaan Satakunnan vähäliikenteisten ratojen olemassa olo.	Satakunnan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 22.9.2003.  Maakuntaohjelmassa on Säkylän kunnan hankeesityksenä rautatieyhteyden Kiukainen-Kauttua-Säkylä perusparantaminen.	Satakunnassa voimassa seutukaava 5, vahvistettu 11.1.1999. Satakunnan maakuntakaavan laatiminen käynnistettiin vuoden 2003 helmikuussa; ehdotusvaihe vuonna 2006. Laatimistyö, joka tehdään viidessä eri vaiheessa, on arvioitu tulevan vahvistusvaiheeseen noin neljässä vuodessa.  Satakunnan seutukaava 5:ssä on varaukset ratayhteyden rakentamiseen Varsinais-Suomeen (URPO-rata) ja lakkautetun Pori-Parkano -radan uudelleen toteuttamiseen pitkällä tähtäyksellä.
<b>Uusimaa</b>	-	Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2025 hyväksytty joulukuussa 2002.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	-	Uudenmaan maakuntaohjelma 2003-2006 hyväksytty 17.6.2003.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi joulukuussa 2004 maakuntakaavan, joka on parhaillaan YM:ssä vahvistettavana.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.
<b>Varsinais-Suomi</b>	-	Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelma 2020 hyväksytty 26.6.2001.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	-	Varsinais-Suomen maakuntaohjelma vuosille 2005-2008, luonnos 3.3.2005.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.	Turun kaupunkiseudun (23.8.2004) ja Salon seudun maakuntakaavat sekä E18-moottoritietä koskeva vaihemaakuntakaava (25.9.2002) on vahvistettu.  Ei mainintoja yhdestäkään vähäliikenteisestä radasta.

**Vähäliikenteiset radat**

**Päätöksenteko- ja toimintaympäristön muutokset**



TAMPEREEN YLIOPISTO  
Yhdyskuntatieteiden laitos • Aluetiede

Aluetieteen verkkojulkaisut • Tampere Regional Studies Net Series vol. 4/2005

ISSN 1458-5499  
ISBN 951-44-6370-6