

Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
Onnenlaakso
Puutarhatie 24 A 18
FIN-16100 UUSIKYLÄ
m. 045 651 9808
markku.meriluoto@tieokas.fi
www.tieokas.fi
Y-tunnus 1516503-5
Alv.rek.

VIITE Pro Rautatie: Kilpailu vuoden 2012 rautatiekunnasta

Ehdotan, että vuoden 2012 rautatiekunnaksi valitaan NASTOLA seuraavin perusteluin:

Yleisperustelija:
Rautatieliikenteen kehittäminen Nastolassa 2000-luvulla

Nastolan kunta näyttää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen kehittämisestä etenkin metropolialueen vaikutuspiirissä käytännön mallin, mikä soveltuu myös valtakunnalliseksi esimerkiksi asiantuntevan tavoitteellisen yhteistyön mahdollisuuksista ja saavutuksista.

Runsaan vuosikymmenen työn tuloksena Nastolassa palvelee peräti kolme rautateiden henkilöliikennepaikkaa, ainutlaatuinen Maaseudun matkakeskus sekä kansainvälisen tavaraliikenteen yhdistettyjen kuljetusten logistiikkakeskus, ainoa rataosalla Kouvola–Helsinki. Vireillä on myös useita jatkosuunnitelmia.

Monipuolinen yhteistyö ja tehokas viestintä ovat sitouttaneet kuntalaiset ja päättäjät valtakunnan tasoa myöten tiedostamaan rautatie- ja muun joukkoliikenteen merkityksen Nastolan tulevaisuuden voimavarana ja edistämään kestävästä kehittämistä maakunta- ja kuntatason kaavoitustyössä.

2000-luvun toteutunut ja suunniteltu kehitys Nastolassa osoittaa innovatiivisesti aloitteellisen, paikallista rautatieasiantuntemusta hyödyntävän kunnan mahdollisuudet toimia rautatieliikenteen paikallisten ja ylikunnallistenkin tavoitteiden edistäjänä ja hankkeiden toteuttajana yleiseurooppalaisen läheisyysperiaatteen mukaisesti.

Keskeisiä myönteisten, jopa ainutlaatuisten saavutusten menestystekijöitä Nastolan rautatieliikenteen kehittämishankkeissa ovat yksimielinen kunnallinen näkemys tarpeista, paikallisen rautatieasiantuntemuksen hyödyntäminen suunnittelussa sekä uskottava vaikuttaminen hallinnon ja politiikan korkeimmilla tasoilla tavoitteiden saavuttamiseksi.

Toteutuneiden hankkeiden lisäksi ajankohtaisessa kaavoituksessa (Uudenkylän osayleiskaava, Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014) ja liikennesuunnittelussa on tarkoitus edistää useita valtakunnallisestikin merkittäviä kehittämissinnovaatioita:



- Hämeen oikorata / Riihimäen kolmioraide: vaihdoton yhteys Kouvola–Tampere / Turku (Itä-Suomi–Länsi-Suomi / Pietari)
- pääkaupunkiseudun lähiliikennealueen ulottaminen Kouvolaan
- Lahden seudun lähiliikennependeli Uusikylä–Järvelä / Heinola–Orimattila
- rautatietavaraliikennelogistiikka Uusikylä–Nastola–Villähde (-Kujala)
- Maaseudun matkakeskus UUSIKYLÄ: yleissovellettava toteutusmalli.

Yksityiskohtaisia perusteluja

- * 2001 Nastolan kunta julkisti valtion liikennehallinnon ja kunnan yhteisen suunnitelman rakentaa 1969 lakkautettu Nastolan seisake uudelleen henkilöliikenteen käyttöön tasoylikäytävän korvaavan Montarin alikulkusillan yhteyteen.
- * 2001 aloitettiin paikallisen rautatieasiantuntijan ja kansalaisten voimin vaikuttaminen Uudenkylän aseman henkilöliikenteen jatkuvuuden turvaamiseksi ja Villähteen rautatiehenkilöliikenteen palauttamiseksi sitten 1969, vaikka liikenneoperaattorin kanta oli tuolloin vain yksi pysähdys kuntaa kohti – myös peninkulmaisessa Nastolan nauhataajamassa.
- * 2001-2007 laadittiin paikallisen rautatieasiantuntijan, kansalaisten ja myöhemmässä vaiheessa kunnan yhteisenä työnä tarkat perustellut suunnitelmat Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien rakentamiseksi nauhataajaman itä - ja länsiosaan.
- * 2005 avattiin Nastolan seisake henkilöliikenteelle, mutta samalla henkilöliikenne lopetettiin Uudenkylän asemalta vastoin laajaa kansalaismielipidettä ja paikallisen rautatieasiantuntijan perusteluja.
- * 2007 Nastolan kunta perusti kansalaisaloitteesta Joukkoliikennetyöryhmän Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien rakentamiseksi ja taajamajunaliikenteen käynnistämiseksi. Joukkoliikennetyöryhmä aloitti paikallista rautatieasiantuntemusta keskeisesti käyttäen suunnittelun sekä yhteistyön ja vaikuttamisen korkeimmalle liikennehallinnon ja eduskunnan tasolle asti.
Lisätietoja: <http://www.tieokas.fi/Rautatieliikennepaikat.pdf>
- * Kuten jo 1970-luvulta alkaen, Uudessakylässä jatkui vilkas kansainvälinen raskas tavaraliikenne ratapihan yhdistettyjen kuljetusten logistiikkakeskuksessa, minkä tieliikennedyhteyksien parantamiseksi kaikkialle maahan ulottuvia jatkokuljetuksia varten kunta laati suunnitelman paikallisen rautatieasiantuntijan esityksen pohjalta.
- * 2008 laadittiin paikallisen rautatieasiantuntijan, kansalaisten ja kunnan yhteistyönä Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien rakentamisen hankesuunnitelma, minkä kustannustehokas toteutus olisi mahdollista Ratahallintokeskuksen / Liikenneviraston radanparannushankkeen Lahti–Luumäki–Vainikkala yhteydessä 2010.
- * 2008 Nastolan kunta ja Päijät-Hämeen liitto yhteistyötahoineen alkoivat hakea Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemahankkeen valtionosuuden rahoitusta liikennehallinnosta eduskuntaan tukeutuen samalla kun valtuusto päätti yksimielisesti myöntää kunnan omarahoitusosuuden, kustannusarvio kaikkiaan noin 1,5 M€.
- * 2009 liikenneministeriö päätti myöntää valtionosuuden rahoituksen Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien rakentamiseksi 2010 radanparannushankkeen Lahti–Luumäki–Vainikkala yhteydessä. Asia valmisteltiin ja esiteltiin liikenneministeriölle Nastolan kunnan, paikallisen rautatieasiantuntijan ja kansalaisten yhteistyönä eduskunnan myötävaikutuksella.

* 2010-2011 rakennettiin Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemat (Liikennevirasto) ja ao. liityntäyhteydet (Nastolan kunta) radanparannushankkeen Lahti–Luumäki–Vainikkala yhteydessä kustannustehokkaasti paikallisen rautatieasiantuntijan pitkälti jo 2007 laatiman suunnitelman mukaisesti. Uudessakylässä paikallinen rautatieasiantuntija johti voimakasta kansalaisvaikuttamista asema-alueen kaavoituksessa toimivien liityntäyhteyksien puolesta.

* 2010-12-12 avattiin henkilöliikenteelle uudet Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemat – Kahdeksas ihme. Yleisötiedotusta varten Nastolan kunta tarjosi juhlahunan Uusikylä–Villähde ja kansalaisjuhlan Villähteellä. Henkilöliikenteen lopettamisesta oli tällöin kulunut Uudessakylässä kuusi vuotta ja Villähteellä 41 vuotta.

Lisätietoja: http://www.tieokas.fi/Kahdeksas_ihme.pdf

* Tämän jälkeen Nastolan alueella on kansalaistyön tuloksena kolme rautatiehenkilöliikennepaikkaa: Uusikylä, Nastola ja Villähde, eli enemmän kuin missään muussa Suomen kunnassa pääkaupunkiseudun ulkopuolella [Hausjärvellä on neljä, mutta niistä vain kaksi (Hikiä ja Oitti) alun perin saman (Pietarin)radan varrella; Mommila sijaitsi ennen äskettäistä kuntaliitosta Lammilla].

* 2010 Liikennevirasto uudisti radanparannushankkeen Lahti–Luumäki–Vainikkala yhteydessä valtion työnä Uudenkylän rautatieliikennepaikan ratapihan, mikä Kausalan ja Korian ratapihojen purkamisen jälkeen on ainoa kaupallisessa tavaraliikenteessä rataosalla Kouvola–Lahti–Helsinki. Uudessakylässä 1970-luvulta asti toiminut merkittävä kansainvälisen tavaraliikenteen yhdistettyjen kuljetusten logistiikkakeskus sai näin rautateiden osalta nykyaikaiset kestävä puitteet.

* 2010 paikallinen rautatieasiantuntija julkisti laajan esityksen nimeämensä Hämeen oikoradan Lahti–Hämeenlinna (ensi vaiheessa Riihimäen kolmioraide) tarpeesta ja mahdollisuuksista kehittää olennaisesti Etelä-Suomen poikittaisliikennettä henkilö- ja tavaraliikenteen nopeana yhteytenä Kouvola–Tampere / Turku / Pietari ja näin liittää Itä- ja Länsi-Suomi uudella tavalla valtakunnan ja kansainvälisessä liikennejärjestelmässä.

Lisätietoja: http://www.tieokas.fi/Hameen_oikorata.pdf

* Esitykseen sisältyi ajatus rautatieliikennettä kehittämällä säästää tienrakennuskustannuksia valtateiden 12 ja 10 sekä kantatien 54 osalta. Paikallisen rautatieasiantuntijan tarkennetut esitykset liikennehallinnolle ja suoraan liikenneministerille 2010–2012 johtivat jo 2012 tulokseen, että valtatie 12 raskasta ja kallista rakennussuunnitelmaa välillä Uusikylä–Jokue ja Kausala–Kouvola supistettiin merkittävästi tarvitsematta silti olennaisesti tinkiä liikenteen parannustavoitteista, kuten esitys vakuuttavasti perusteli.

Lisätietoja:

<http://www.tieokas.fi/Uusikyla-Jokue.pdf> , <http://www.tieokas.fi/Liikenneministeri.pdf>

* 2010 Päijät-Hämeen liitto ja Nastolan kunta järjestivät paikallisen rautatieasiantuntijan valmisteleman ja johtaman retkeilyn *Logistiikka raiteille* rataosalla Uusikylä–Nastola–Villähde, aiheina mm. teollisuusraide Uusikylä–Nastola eli "*Nastolan logistinen aarre*" ja sen mahdollisuudet kaavoituksessa teollisuusympäristöineen sekä raideyhteys Villähteeltä Ritomäen teollisuusraiteineen Lahden Kujan logistiikkakeskukseen Pietarinradalla.

Lisätietoja: http://www.tieokas.fi/Logistiikka_raiteille.pdf

* 2010 Päijät-Hämeen liiton liikenneseminaarissa otsikolla *Tulevaisuus kulkee kiskoilla* paikallinen rautatieasiantuntija julkisti mm. esityksen Lahden seudun lähiliikennependelistä Uusikylä–Järvelä / Heinola–Orimattila ja joukkoliikenteen laatukäytävistä suurten kaupunkiseutujen (Turku, Tampere) mallin mukaisesti paikallisiin oloihin sovellettuna.

Lisätietoja: <http://www.tieokas.fi/Liikenneseminaari.pdf> , http://www.tieokas.fi/Bussi_4B.pdf

* 2012 saatiin aikaan paikallisen rautatieasiantuntijan, kansalaisten ja Nastolan kunnan yhteistyönä Uudenkylän henkilöaseman pikavuoropysäkit, jolloin käytännössä toteutui valtakunnan ensimmäinen Maaseudun matkakeskus – paikallisen rautatieasiantuntijan jo 2007 laatima suunnitelma, mikä on tarkoitus hallinnoida Uudenkylän osayleiskaavatyön yhteydessä valtakunnalliseksi toteutusmalliksi kaupunkikeskusten ulkopuolelle.

Lisätiedot: <http://www.tieokas.fi/Matkakeskus.pdf> , <http://www.tieokas.fi/Pikavuorot.pdf>

* 2012 alkaen on käynnissä rinnan Uudenkylän osayleiskaavan ja Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2014 laadinnassa Uudenkylän henkilöaseman ja valtakunnallisesti merkittävän kansainvälisen tavara-aseman–logistiikkakeskuksen ympäristöjen maankäytön ja toimintaedellytysten kehittäminen Nastolan kunnan tulevaisuuden haasteena. Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2014 luonnosaineistoon sisältyy mm. tarve tiivistää asemanseutujen (Uusikylä ja Villähde) kaavoitusta seudullisen raideliikenteen edellytysten turvaamiseksi paikallisen rautatieasiantuntijan monessa yhteydessä esittämällä tavalla.

* 2012 pidettiin paikallisen rautatieasiantuntijan, yrittäjien ja kansalaisten sekä Nastolan kunnan yhteistyönä Uudenkylän Rautatiejuhla Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien ja Uudenkylän ratapihan–logistiikkakeskuksen valmistumisen juhlistamiseksi ja esittelemiseksi – puhuja-osallistujina mm. alueen kaksi kansanedustajaa. Samalla tiedotettiin uusien henkilöasemien matkustajaliikenteen kehittyneen alusta alkaen suotuisasti paikallisen rautatieasiantuntijan ennakkolaskelmien mukaisesti.

Lisätiedot: <http://www.tieokas.fi/Rautatiejuhla.pdf>

* 2012 Uudenkylän Rautatiejuhlissa paikallinen rautatieasiantuntija esitti maakunta- ja kuntatason kaavatyöhön liittyen, että rautatietavaraliikenteen kehittämiseksi valtion liikennehallinto luovuttaa teollisuusraiteen Uusikylä–Nastola kunnalle, joka yhdessä kiinteistönjalostajan kanssa suunnittelee alueesta teollisuusympäristöineen tavaraliikenteen logistisen kokonaisuuden, rataosalla Kouvola–Lahti–Helsinki ainoan, mistä on yhteys kansainväliseen päärataan, Pietarinraataan.

* 2012 Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2014 luonnosaineistossa Päijät-Hämeen liitto korostaa, kuinka Etelä-Suomen poikittaisen rautatieliikenteen kehittämisen ja lisäämisen tarve kasvaa tulevaisuudessa niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä. Hämeen oikoradan merkityksestä itäisen ja läntisen Suomen yhteytenä aineisto esittää paikallisen rautatieasiantuntijan perustelut vuodelta 2010 (ks. edellä). Hämeen oikorata tulisi vaikuttamaan merkittävästi myös yhteysvälin Lahti–Kouvola liikennejärjestelmän kehittämisratkaisuihin rautatiepainotteisesti Nastolassa ja litissä esimerkiksi nopean liikenteen kolmannen raiteen Uusikylä–Kausala rakentamisen ja vastaavasti tieinvestointien vähenemisen muodossa. – Käsité *Hämeen oikorata* on peräisin paikallisen rautatieasiantuntijan em. kirjoituksesta.

Lisätiedot: http://www.paijat-hame.fi/easydata/customers/paijathame/files/ph_liitto/tehtavat/maakuntakaava/uusi_maakuntakaava/20062012_luonnosvaiheen_selostus_netti.pdf

* 2001 alkaen paikallinen rautatieasiantuntija on tiedottanut alueen viestimissä runsaasti Nastolan ajankohtaisista rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen toteutuneista hankkeista ja kehittämisen suunnitelmista, minkä ansiosta asukkaat / liikenteen käyttäjät / yhteistyöryhmät ovat pysyneet ajan tasalla ja myönteisesti sitoutuneet tavoitteisiin.

* Koko ajan paikallinen rautatieasiantuntija on kattavasti dokumentoinut kaiken rautatiekehityksen Nastolassa monine vaiheineen ja vaikuttamisineen hyödynnettäväksi muissa vastaavissa yhteyksissä menestyksellisenä valtakunnallisena toimintamallina sekä käynnissä olevaa ja tulevaa historiankirjoitusta varten.

Yhteenveto:

Kansalaisvaikuttaminen ja paikallinen asiantuntijuus rautatiekehityksen voimavarana

Nastolassa 2000-luvulla todettu rautatie- ja muun joukkoliikenteen ekologisesti kestävä kehitys osoittaa, että paikallinen kansalais- ja asiantuntijatyö yhdistettynä valtakunnalliseen vaikuttamiseen voi tuottaa merkittäviä saavutuksia, vaikka kunnallisessa virkatyössä fokus ei lainkaan ole rautatieliikenteen kehittämisessä, vaikka siihen kuinka olisi luontaiset edellytykset. Näiden edellytysten asiantunteva, sinnikäs tuominen esiin ja taitava jalostaminen mahdollisuuksiksi ei Nastolassa suinkaan tapahtunut kuntasuunnittelussa. Rautatieliikenteen kehittämisen väkevä työntövoima muodostui paikalliseen asiantuntijuuteen yhdistyneestä kansalaistyöstä, minkä perässä kuntahallinto askelsi, kun päättäjät paikallisen rautatieasiantuntijan esittelystä vakuutuivat antamaan hankkeille yksimielisen tukensa.

Nastolassa kuten muuallakin, perusvaikeus on, että rautatieliikenne on kuntavirkamiehille, -päättäjille ja kansalaisille – lähes kaikille – kovin tuntematon, vaikeaksi mielletty asia, minkä on yleensä ymmärretty hoituvan "valtion" kautta siihen voimatta paikallisesti vaikuttaa. Kunnilla ei yleensä ole rautatiehallintoon luontaisia yhteyksiä eikä siis kiinnostustakaan toisin kuin tieasioihin senkin jälkeen, kun entisen tiehallinnon tehtävät ja totuttu yhteydenpito siirtyi alueellisille ELY-keskuksille. Tieasioissa kunnilla on sitä paitsi yhä pyrkyä harrastaa entiseen tapaan omaehtoista vaikuttamista kuin entisaikaan piirin tiejohtajaan, vaikutusvallassa Jumalasta seuraavaan, minkä kaltaista rautatiehallinnossa ei koskaan ole ollut. Nastolassa paikallisen rautatieasiantuntijan henkilöyhteydet liikenteen korkeinta hallintoa myöten ovat olleet korvaamattomat.

Nastolassa valtakunnan kansainvälinen päärata, Pietarinrata, kaikkine vaikutuksineen ja mahdollisuuksineen on kulkenut 142 vuoden ajan kunnan koko kymmentuhantisen nauhataajaman läpi. Liikenteen kehittämisessä kuitenkin verrattomasti rautatieliikennettä tärkeämmäksi on kautta Nastolan kunnanjohtajasukupolvien koettu valtatie 12 Lahti–Kouvola ja sen rakentaminen moottoritieksi. Samaan aikaan kun Nastolassa kansalaisvoimin kamppailtiin koko 2000-luvun alkupuoli kestävänsä kehityksen, rautateiden ja ennen kaikkea uusien henkilöasemien puolesta, kunnanjohtaja toimi ko. moottoritiehankkeen päävetäjänä. Tämä lähtökohta toi asiantuntija- ja kansalaisvaikuttamiseen työvaikeustekijöitä, joiden voittaminen on saavutus sinänsä –Kahdeksas ihme.

Nyt – kuten edeltä ilmenee – rautatieliikenteen kehittäminen Nastolassa on saatu voitolliseen vaiheeseen, mutta moottoritiehanke on paikallisen rautatieasiantuntijan esittämällä tavalla haudattu vuosikymmeniksi, kenties lopullisesti, ja siirrytty aikaan, jolloin liikennejärjestelmää kehitetään Liikenneviraston toiminta-ajatuksen mukaisesti väylien tarvitsijoiden ehdoilla. Tulevaisuuden näkymä ei Nastolassakaan ole moottoritie itseisarvona kuten ennen, vaan esimerkiksi paikallisen rautatieasiantuntijan perustelemat Hämeen oikorata, nopean liikenteen kolmas raide Uusikylä–Kausala ja Kausalan ohitustie. Näin 2000-luvun kehitys Nastolassa viitoittaa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisuuden kestävästä suunnittelusta ja toteutuksesta, minkä myönteisiä vaikutuksia historiankirjoitus tulee todistamaan.

Uudessakylässä 31. heinäkuuta 2012

Ystävällisin tervehdyksin
Markku Sakari Meriluoto
metsänhoitaja, erityisasiantuntija

PS. Hyvinkäällä 2012-08-11 Suomen rautateiden 150-vuotispääjuhlassa Pro Rautatie päätti, että Vuoden 2012 Rautatiekunta on TAMPERE.