Valtuustoaloite 26.10.2026 / Aktiiviset toimet Keski-Pohjola kansainvälisen liikenne- ja kuljetuskäytävän pikaiseksi edistämiseksi

KH 02.11.2026 § 351
561/00.01.02.03/2026

Päätösesitys

Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi valtuustoaloitteen ja siirtää sen elinvoimajohtajalle valmisteltavaksi.

Päätös

Päätösesitys hyväksyttiin.

Perustelu

Valtuuston kokouksessa 14.9.2026 Lauri Oinonen jätti valtuustoaloitteen:

”Aktiiviset toimet Keski-Pohjola kansainvälisen liikenne- ja kuljetuskäytävän pikaiseksi edistämiseksi

Jo 1970-luvulta lähtien on toimittu kaupunkimme ja täten Haapamäen risteysaseman kulkevan kansainvälisen Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävän edistämiseksi alkaen Karjalan maakunnista Pieksämäen, Jyväskylän ja Haapamäen kautta Vaasan satamaan ja Merenkurkun ylitse Ruotsin ja Norjan läpi kohti Atlantin valtameren rannikon eri satamia.

Atlantin rannikolta korostetusti nousevat esille erityisesti Trondheim ja pohjoisempana Mo I Rana ja etelämpänä Bergen monien muiden Atlantin valtameren satamien joukossa. Näitä kaikkien suurta kapasiteettia voitaisiin käyttää nopeana tarpeissa logistisena reittinä eri puolille maailmaa niin vienti- kuin tuontilogistiikassa Suomesta ja Suomeen ohittaen ruuhkaiset Tanskan salmet ja mahdolliset eri ongelmat Itämeren logistiikassa.

Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävä on kokonaisuutena liiaksi unohtunut Suomessa poliittisten toimijoiden yhteiskunnan eri viranhaltijoiden vaihtuessa. Lisäksi maakunnallisilla liitoilla korostuu yksipuolisesti edunvalvonnassa vain suuntaus etelään ja pääkaupunkiin ja laaja-alaista ymmärrystä tarvitseva Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävä koetaan valitettavaksi silloin kilpailijaksi.

Tällöin ei lainkaan haluta huomata niitä maakuntien Suomen elinvoiman suuria positiivisia kehittymisen mahdollisuuksia, joita Keski-Pohjola liikenne kuljetuskäytävä jokaiselle maakunnalle laajavaikutteisesti niin aineellisesti kuin henkisin mahdollisuuksin tuottaisi.

Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävä lisäisi pohjoismaista eri yliopistojen, ammattikorkeakoulujen ja oppilaitosten, sairaaloiden sekä erityisesti laaja-alaisen elinkeinoelämän keskinäistä vuorovaikutusta. Sama koskee monipuolisia kulttuuritoimintoja ja pohjoismaista matkailua laaja-alaisesti.

Aiemmin on ollut Suomessa liikenteessä mm, pikajunapari Pieksämäki - Haapamäki - Vaasan satama. Pohjanlahden ylittävään matkustamiseen maakuntien Suomesta olivat tarjolla myös pikajunapari Turun satama - Haapamäki - Pieksämäki - Joensuu ja kiitojunapari Naantalin satama - Haapamäki - Jyväskylä. Kansainvälistä henkilöliikennettä edusti myös pikajunapari Helsinki - Haapamäki - Tornio - Haaparanta Ruotsiin ja Ruotsista 1970- luvulle asti.

Täten mitään sinällään mitään uutta ei sinällään ole nyt uudelleen aloitetussa liikenteessä Ruotsin Haaparantaan. Nyt junaliikennettä satamiin ja satamista on aihetta nostaa esille ja erityisesti Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävälle Haapamäen risteysaseman kautta. Autoistumisen vuoksi on tutkittava mahdollisuus autojen kuljettamisiin junissa matkustajien nukkuessa makuuvaunuissa tai levätessä normaaleissa junavaunuissa.

Keski-Pohjola liikenne- ja kuljetuskäytävään avautuisi myös suuria logistisia mahdollisuuksia, kun Haapamäki - Parkano - Pori rata palautettaisiin käyttöön ja henkilöliikenne palautettaisiin ns. Suupohjan radalle Seinäjoki - Perälä - Kaskinen/Kristiinankaupunki. Aiemmin on ollut matkustajaliikennettä myös Kaskisten satamasta Selkämeren kautta Ruotsiin.

Poikittaisrata kulkee kymmenen maakunnan alueella ja vaikutusalue ulottuu eri risteysasemien kautta koko Suomen rataverkostolle. Poikittaisrata palauttaisi maahamme rataverkoston. Tämä olisi mitä suurin ilmastopoliittinen teko vaadittujen tavoitteiden pikaiseksi saavuttamiseksi ja maanteiden kasvavan kunnostuskustannusten hallitsemiseksi.

Pidän siksi välttämättömänä nopeita ja ripeitä toimia asiassa, näennäispuuhastelu ei tuota tuloksia. Keskeisimmässä asemassa on Keuruu risteysasema Haapamäen ansiosta, jos halutaan menestymisen mahdollisuuksia kaupunkiimme logistisiin mahdollisuuksiin ja maantieteen realismiin perustuen.

Nykyään rautatiet eivät enää voi työllistää teknologian ja automatisoinnin kehittymisen vuoksi kuin vielä 1960-luvulla. Mutta aktiivisin toimin ratojen rakennus- ja kunnossapitotyöt voisivat olla madollisuus kuten liikennekaluston huoltotyötkin. Näille saattaisi olla myös aivan ratojemme äärellä mahdollisia maa-alueitakin. Myös junien kuljettajien ja muun henkilöstön työpaikkoja voisi palautua kaupunkiimme, kun Haapamäen luonne risteysasemana korostuisi myös toiminnallisesti junalogistiikassa valtakunnallisesti keskeisen sijaintinsa mahdollistamana.

Keuruun kaupunki lienee kunta, missä on eniten ratakilometrejä eniten kunnan alueella ja näin on varmasti, kun rata Haapamäeltä Porin suuntaan otetaan huomioon. Siksi myös mahdollisuutemme ovat ainutlaatuiset hyödyntää rautateiden mahdollisuuksia kaupunkimme ja seutukuntamme nostamiseksi uuteen nousuun.

Koska tämän aloitteen vaikutusalue on laaja-alainen, voisi olla hyvä palkata projektiluonteiseen lyhytkestoiseen työhön henkilö

selvittämään asioita. Omatoimisesti asioita on jo hyvinkin yksityiskohtaisesti selvittänyt mm. FM Hannu Paaso Helsingin kaupungissa ja hänen mahdollisuuksia voisi kehitysyhtiö Keulink tiedustella mm. Henkilöjunaliikenteen aikataulurakenteen osalta.

Edellä olevan perusteella esitän, että Keuruun kaupunki kehitysyhtiö Keulinkin kanssa ryhtyy selvittämään niitä elinkeinopoliittisia vaikuttamistoimia rautateiden avaamin mahdollisuuksin voidaan edistää, luoda ja saavuttaa.

Keuruulla 26.10 2026”

Toimivalta

Kuntalain § 39 mukaan kunnanhallitus vastaa kunnan hallinnosta ja taloudenhoidosta.

Hallintosäännön 17 luvussa on määrätty valtuutetun aloite- ja kyselyoikeudesta.

Valmistelija

Konsernipalvelujohtaja Päivi Vauhkonen,
paivi.vauhkonen(at)keuruu.fi, p. 040 158 1656

Hallintosihteeri Sonja Rakkola, sonja.rakkola(at)keuruu.fi, p. 040 630 5660

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Tiedoksi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto