

Kansanedustajien kannanotto 4.7.2022

Pääradan kehittäminen onärkevin raideinvestointi

Päärata, eli nykyinen rata Helsingistä Tornioon on koko Suomen raideverkon selkäranka. Matkamäärät ovat Suomen suurimmat ja päärataan on yhteydessä suurin osa koko maan raidelinjoista. Nykyisellään radan kapasiteetti on ääri rajoillaan ja tilanne tulee korjata ripeästi. Jos parannustoimia ja raidekapasiteetin lisäämistä ei toteuteta pian, on vaarana, että raideliikenne Tampereen ja Helsingin välillä hidastuu edelleen. Käytävissä olevat resurssit onärkevintä investoida nykyisen pääradan parantamiseen ja uusien raiteiden rakentamiseen nykyiselle ratakäytävälle.

Päärata on Suomen ruuhkaisimpia liikenneväyliä myös tavaraliikenteen osalta ja tarpeen ennustetaan kasvavan merkittävästi tulevina vuosina. Pääradan kehittämisinvestoinneilla vastataan myös tavaraliikenteen kasvavaan kapasiteettitarpeeseen.

Päärataa pitkin kulkee päivittäin suuret määrät niin henkilö- kuin tavaraliikennettäkin. Yksi ajankohtaisimmista kysymyksistä ja valtion tavoitteista on muodostaa entistä nopeampi ja tehokkaampi ratayhteys Helsingistä Tampereelle. Ihmisten kannustaminen ja ohjaaminen raideyhteyksien pariin on tärkeää ja nykyinen päärata tarjoaa siihen erinomaiset puitteet.

Nykyistä ratayhteyttä pitkin matka pääteasemien välillä on mahdollista toteuttaa parhaimmillaan tunnissa ja kahdessakymmenessä minuutissa. Vaihtoehtona on väläytely niin kutsuttua "metsärataa", joka olisi kokonaan uusi raidelinjaus nykyisen jo olemassa olevan yhteyden lisäksi. Tällä linjauksella matka-aika olisi noin tunnin.

Raidehankkeiden toteuttaminen on kallista. Uusien raiteiden suunnittelu ja rakentaminen on pitkä prosessi ja hintalaput nousevat usein miljardiluokkaan. Juuri tästä syystä nyt suunniteltavien raidelinjausten ja ratayhteyksien parantamisen kanssa tulee olla tarkkana, sillä päätösten hinnat lasketaan miljardeissa.

Näistä kahdesta vaihtoehdosta nykyisen pääradan kehittäminen täyttäisi nopean liikkumisen ja raidekapasiteetin kasvattamisen tarpeet nopealla aikavälillä parhaiten ja huomattavasti pienemmällä hintalapulla. Nykyisen pääradan sekä pohdinnassa olevan metsäradan hintaero olisi arviolta yhden ja kahden miljardin euron välistä luokkaa. Uusien raiteiden toteutus nykyiselle ratakäytävälle säästäisi myös kortilla olevaa aikaa suunnittelun ja rakentamisen aikana. Nykyisen raideyhteyden parantaminen olisi huomattavasti nopeampaa.

Nykyisen pääradan parantaminen palvelisi koko Etelä-Suomen taloutta. Jos pelkällä suoralla Helsingin ja Tampereen välisellä ratayhteydellä parannettaisiin ainoastaan kahden pääteaseman tilannetta, tuetaan nykyistä päärataa parantamalla koko Helsingin ja Tampereen välistä taloutta.

Raideyhteydet eivät parane nopeasti, vaan päätösten toteutuminen vie aikaa. Kuuluessaan eurooppalaiseen TEN-T-ydinverkkoon päärata kaipaa lisärahoitusta mahdollisimman pian, jotta radan kehitys jatkuu ja TEN-T-ydinverkon vaatimustaso voidaan saavuttaa.

Investoimalla nykyiseen päärataan säästetään aikaa ja julkisen talouden resursseja, kunnioitetaan paremmin luontoarvoja sekä saavutetaan nopean liikkumisen sekä tavaraliikenteen kuljetusten kasvun tavoitteet.

Hämeen vaalipiiri

Tarja Filatov
Timo Heinonen
Kalle Jokinen
Mika Kari
Hilkka Kemppe
Johannes Koskinen
Aino-Kaisa Pekonen
Sanni Grahn-Laasonen
Lulu Ranne
Päivi Räsänen
Mirka Soinikoski

Pirkanmaan vaalipiiri:

Satu Hassi
Pauli Kiuru
Arto Pirttilahti
Jari Ronkainen