

LISÄTALOUSARVIOALOITE 48/2010 vp

Määrärahan osoittaminen Haapamäen kautta kulkevien ratojen perusrantamiseen ja sähköistämisen suunnittelun aloittamiseen

Eduskunnalle

Pohjanmaan rataa Suomen pituussuuntaisena pääratana on kehitetty voimakkaasti, ja nämä työt tulevat edelleen jatkumaan. Samalla rataosuus Seinäjoki—Vaasa sähköistetään tehdyn päätöksen mukaisesti. Täten Pohjanmaan radan junaliikenteen mahdollisuudet tulevat kasvamaan Seinäjoen pohjoispuolelle.

Tulevaisuuden mahdollisuus Seinäjoen ja Tampereen välillä on ns. vanhalla Pohjanmaan radalla reittiä Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi—Tampere. Tästä radasta osuus Orivesi—Tampere on jo kahden raideparin sähköistetty TEN-luokiteltu rata. Rataosuus Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi tulisi ennen Seinäjoki—Parkano—Tampere-radän peruskunnostusta uudistaa pintarakenteeltaan ja varustaa yhteen hitsatuin kiskoin sekä sähköistää. Tällöin Haapamäen kautta kulkevaa vanhaa Pohjanmaan rataa voitaisiin mahdollisimman tehokkaasti hyödyntää jo Seinäjoki—Parkano—Tampere-radän peruskunnostuksen aikana, ja samalla vanha Pohjanmaan rata olisi rakennettu toimivaksi toiseksi nykyikäisen raideliikenteen radaksi pysyvään käyttöön Tampereen ja Seinäjoen välille, jolloin ei tarvitsisi rakentaa uutta toista raideparia tai suorastaan uutta toista ratalinjaa ja rataa Tampereen ja Seinäjoen välille.

Olemassa oleva ratalinjaus Seinäjoki—Haapamäki on pitkiä suoria jaksoja sisältävä rata, joka linjaukseltaan mahdollistaisi pääratojen liikennöintinopeudet. Rataosuus Haapamäki—Seinä-

joki on osa Suomen pisintä poikittaista ratareittiä maamme leveimmällä kohdalla Vaasasta Joensuuun tai Parikkalaan ja edelleen Venäjän rajanylityspaikoille. Kun rata Seinäjoelta Vaasaan nyt rakennetaan nopean ja raskaan liikenteen sähköistetyksi radaksi, olisi luonnollista kunnostaa vastaavasti koko poikittaisrata, jossa osuutta Haapamäki—Seinäjoki voi hyödyntää sekä Pohjanmaan radan toisena raideparina että osuutena Suomen pisintä poikittaisrataa.

Ilmastopoliittisten sitoumusten vuoksi, joihin Suomikin on liittynyt, tulisi aktiivisesti edistää raideliikennettä ja ottaa olemassa oleva rataverkko tehokkaaseen käyttöön peruskunnostamalla myös Haapamäen kautta kulkevat radat. Tällöin voitaisiin välttyä uusien raideparien, tunnelien ja ratojen rakentamiselta. Välittömästi tulisi myös laatia kustannusvertailut siitä, kuinka paljon edullisemmaksi tulisi peruskunnostaa ja sähköistää radat Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi sekä Haapamäki—Jyväskylä kuin uuden raideparin tai jopa radan rakentaminen välille Tampere—Parkano—Seinäjoki sekä toisen raideparin rakentaminen tunneleineen välille Jyväskylä—Orivesi. Samalla tulee myös ottaa huomioon ne merkittävät junaliikenteen tarpeet ja mahdollisuudet, joita jo nyt on ja joita tulevaisuudessa on ennakoitavasti yhä enemmän Haapamäen kautta kulkevilla paikkakunnilla, jotka paljolti ovat syntyneet ja kehittyneet rautateiden vaikutuksesta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2010 kolmanteen lisätalousarvioon momentin 31.10.20 perusteluihin mainin-

nan, että määrärahaa saa käyttää rataosien Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi ja Haapamäki—Jyväskylä perusparantamisen ja sähköistämisen suunnittelun aloittamiseen.

Helsingissä 24 päivänä toukokuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk