

Johannes Koskinen sd ym.

Talousarvioaloite määrärahan lisäämisestä ohituspaikkojen rakentamiseen pääradalle Riihimäen ja Tampereen välille (24 100 000 euroa)

Eduskunnalle

Pääradalla Keravan ja Tampereen välisellä rataosuudella tehtiin ennen pandemiaa vuonna 2019 yli 5 miljoonaa matkaa. Päärata on myös elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden kannalta tärkeä valtasuoni. Riihimäki—Hämeenlinna—Tampere-rataosalla vuosittaiset tavaraliikenteen kuljetusmäärät ovat koko ajan kasvamassa ja ovat nyt tasoa viisi miljoonaa tonnia vuodessa. Kaukoliikenteen matkustajamäärät ovat jo palautumassa vuoden 2019 tasolle ja jopa niiden ohi.

Päärata kuuluu koko Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) mukaiseen ydinverkkoon, joka on liikenneverkon tasoista ensimmäisenä toteutettava. Ydinverkon valmistumisen tavoitevuosi on 2030. Myöhemmin toteutettavan laajennetun ydinverkon hankkeet eivät saa mennä ydinverko-hankkeiden edelle eivätkä hidastaa ydinverkon 2030 toteuttamista. Pääradan Helsinki—Tampere-yhteysvälin investoinnit pitää toteuttaa suunnitellussa aikataulussa riippumatta siitä, miten Suomi-rata Oy:n suunnitelmat uudesta Helsinki—Tampere-junayhteydestä etenevät.

Pääradan kehittäminen on Kanta-Hämeen kaltaiselle pendelöintimaakunnalle erittäin tärkeä kehittämisen painopiste. Pääradan palvelutaso ja Helsinki—Tampere-rataosan välityskyvyn merkittävä parantaminen on Kanta-Hämeen saavutettavuuden, elinvoimaisuuden ja asukkaiden työmatka- ja asiointiliikkumisen kannalta erityisen ratkaisevaa. Yhteyksien tulee olla toimivia, jotta työssäkäyntialueita ja osaamisen liikkuvuutta voidaan edelleen kehittää. Tuhannet ihmiset Kanta-Hämeestä ja pääradan varrelta käyvät päivittäin työssä pääkaupunkiseudulla tai Tampereen suunnalla. Pääradan kyky välittää junaliikennettä on avainasemassa ihmisten arkiliikkumisen toimivuudelle koko yhteysvälillä Tampereelta Helsinkiin. Ilman pääradan riittävää raidekapasiteettia se ei pysty välittämään myöskään junaliikennettä pohjoisesta, lännestä eikä idästä. Pääosa Suomen junaliikenteen toimivuudesta on kiinni Tampere—Helsinki-yhteysvälistä.

Päärata on myös elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden kannalta tärkeä valtasuoni. Tavaraliikenteen yhteensovittaminen muun junaliikenteen sekaan on haastavaa jo nykytilanteessa.

Väyläviraston investointiohjelmassa olevan pääradan Helsinki—Tampere peruskorjaushankkeen yhtenä osahankkeena on uusien junaliikenteen lisäkohtauspaikkojen rakentaminen Riihimäki—Tampere-välille. Investointiohjelman mukaan lisäkohtaamismahdollisuuksien kehittämisellä turvataan jo nykyisen liikenteen toimivuutta ja sujuvuutta. Lisäksi niillä varmistetaan peruskorjauksen aikaisen liikenteen sujuvuutta.

Talousarvioaloite TAA 233/2022 vp

Helsinki—Tampere-peruskorjaushankkeeseen liittyvien lisäkohtauspaikkojen toteuttaminen tulee aloittaa viipymättä, jotta kasvaviin liikennemääriin ja peruskorjauksen aikaisiin häiriötilanteisiin voidaan varautua

Tämä aloite on tehty yhteistyössä Hämeen liiton ja Hämeen vaalipiirin kansanedustajien kanssa.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta lisää 24 100 000 euroa momentille 31.10.77 kohtauspaikkojen rakentamiseen pääradalle Riihimäki—Tampere-rataosalle.

Helsingissä 30.9.2022

Johannes Koskinen sd
Kalle Jokinen kok
Hilkka Kemppi kesk
Mirka Soinikoski vihr
Päivi Räsänen kd
Jari Ronkainen ps
Lulu Ranne ps
Tarja Filatov sd
Mika Kari sd
Timo Heinonen kok
Rami Lehto ps
Aino-Kaisa Pekonen vas
Sanni Grahn-Laasonen kok