

TALOUSARVIOALOITE 31/2007 vp

Määrärahan osoittaminen Pori/Rauma—Tampere—Jyväskylä-rataosan akselipainojen korottamiseen

Eduskunnalle

Ratayhteys Porista ja Raumalta Sisä-Suomeen Pirkanmaalle ja Keski-Suomeen on tärkeä poikittaisyhteys, jota käyttää erityisesti näiden maakuntien teollisuus sekä vienti- että tuontikuljetuksiin. Poikittaisyhteys liittyy pääraataan ja kulkee maan vilkkaimman tavaraliikenteen solmukohdan Tampereen kautta.

Pori/Rauma—Tampere—Jyväskylä-rata on valtakunnallisesti erittäin merkittävä metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden sekä satamien kuljetusväylä. Välit Mäntyluoto—Harjavalta ja Rauma—Kokemäki (pääosin) on vahvistettu kestämään 25 tonnin akselipainot, mikä mahdollistaa huomattavat kustannussäästöt kuljetuksissa teollisuuslaitosten ja satamien välillä.

Rataosa on yksi Suomen metsäteollisuuden tärkeimmistä tavarankuljetusradoista erityisesti paperinkuljetusreitteinä, mutta myös puuraaka-aineen kuljetusreitteinä. Jämsänjokilaakson paperikuljetusten pääsuunta on metsäteollisuuden keskittämispäätösten johdosta Rauman satama. Myös Kajaanin metsäteollisuus käyttää pääosin Rauman satamaa sekä yhä kasvavassa määrin sitä käyttää myös Tampereen seudun teollisuus.

Metsäteollisuuden kilpailukyvyllä ratakuljetukset kyseisellä radalla ovat elintärkeitä. Kuljetuskustannusten alentamiseksi junakokoja on tarkoitettu suurentaa, mikä edellyttää sallittujen akselipainojen korottamista 25 tonniin. Rauma—Kokemäki-rataosalla raskaampien junien edellyttämät työt on tehty. Korotettujen akselipainojen täysimittaiseksi hyödyntämiseksi ja kuljetusten

sujuvuuden takaamiseksi akselipainojen korotus tulee toteuttaa kokonaisuudessaan välillä Rauma—Tampere—Jyväskylä. Korkeammat akselipainot alentaisivat kuljetuskuluja Jämsänjokilaaksosta noin viidenneksellä. Yhtämittaisen raskaan liikenteen verkon hyödyntämiseksi Mäntyluoto—Kokemäki-rataosalla on puuttuvalla noin kymmenen kilometrin mittaisella Harjavalta—Kokemäki-välillä samassa yhteydessä mahdollistettava 25 tonnin akselipainot.

Pori/Rauma—Tampere—Jyväskylä-radalla on huomattavaa merkitystä myös Jyväskylän ja Äänekosken seutujen metsä- ja metalliteollisuusyrityksille sekä Jyväskylän—Pieksämäen ratayhteyttä hyödyntävälle itäisen Suomen teollisuudelle. Jyväskylä—Orivesi-osuuden kaksoisraiteen toteuttaminen ja Jämsän Partalan mutkan oikaisu helpottaisivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista ja lisäisivät liikenteen sujuvuutta. Tällä olisi olennainen vaikutus raideliikenteen kilpailukykyyn sekä Itä- ja Keski-Suomen teollisuuden mahdollisuuksiin hyödyntää kyseistä rataa sekä Porin ja Rauman satamia.

Koko Rauma—Tampere—Jyväskylä-hanke sisältyy liikenne- ja viestintäministeriön ministeriöryhmän rautateiden tavaraliikenteen edistämisen teemapakettiin.

Aluepoliittisena tavoitteena on maan tasapainoinen kehittäminen tukemalla pääkaupunkiseudun ulkopuolella olevia aluekeskuksia. Pitämällä poikittaiset liikenneyhteydet hyvässä kunnossa tuetaan tätä kehitystä. Ratayhteydet Tampe-

TAA 31/2007 vp — Marko Asell /sd ym.

re—Pori/Rauma ja Tampere—Jyväskylä—Pieksämäki tulee kokonaisuudessaan sisällyttää myös raskaan tavaraliikenteen runkoverkkoon, jotta ratojen toimivuus voidaan tulevaisuudessakin turvata.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

Helsingissä 24 päivänä syyskuuta 2007

Marko Asell /sd
Minna Sirnö /vas
Saara Karhu /sd
Kimmo Sasi /kok
Harri Jaskari /kok
Pertti Salovaara /kesk
Jukka Gustafsson /sd

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2008 talousarvioon momentille 31.40.21 lisäyksenä 2 000 000 euroa Pori/Rauma—Tampere—Jyväskylä-rataosan akselipainojen korottamiseen.

Tero Rönni /sd
Leena Rauhala /kd
Mikko Kuoppa /vas
Arto Satonen /kok
Jacob Söderman /sd
Heikki A. Ollila /kok