

TALOUSARVIOALOITE 91/2007 vp

Määrärahan osoittaminen Helsinki—Turku-rantaradan oikaisun suunnitteluun

Eduskunnalle

Suomalaisen elinkeinoelämän toiminta pitkien etäisyyksien maassa edellyttää toimivaa rataverkkoa sekä tavara- että henkilöliikenteen hoitamiseksi. Nykyisellään sekä rataverkon kunnostaminen että rataverkon linjausten uudistaminen eivät määrärahojen puutteessa tapahdu sellaisella nopeudella, että tehdyillä toimenpiteillä olisi todellista vaikutusta. Suurten investointien ja korjausten sijasta tehdään pieniä parannuksia siellä täällä.

Viime vuosien aikana on havaittu useita vakavia vikoja rataverkon kunnossa. Ratojen korvausinvestoinnit ovat laskeneet kahteen kolmannekseen viime vuosien tasosta eli noin 100 miljoonan euron tasolle. Korvausinvestointien tarve on tällä hetkellä 170 miljoonaa euroa vuodessa. Tällaisella rahoituksella pystytään hoitamaan välttämättömimmät korjaukset, mutta rataverkon pitkäjänteinen kehittäminen ei ole mahdollista.

Myös Helsingin ja Turun välisen rantaradan kunto on paikoin välttävä. Rantarata kulkee Karjaan kautta. Tämä pidentää noin 30 km:llä Helsingin ja Turun välistä rataosuutta. Rantaradan oikaisu loisi huomattavasti paremmat toimintaja kilpailuedellytykset VR:lle, parantaisi alueen yritysten mahdollisuuksia hyödyntää rautatieyhteyksiä sekä selkeästi kohentaisi matkustajien palvelutasoa. Uuden moottorien, valtatie 1, valmistuessa VR:n kilpailukyky Helsingin ja Turun välillä joutuu todelliseen koetukseen, koska linja-autoyhteydet nousevat kilpailemaan tasaväkisesti rautatieliikenteen kanssa niin kestoajan

kuin hinnankin suhteen. Samoin myös yksityisautoliikenteen määrien ennustetaan kasvavan noin 10 000 autosta vuorokaudessa 14 700—19 200 autoon vuorokaudessa.

Rantaradan kunto ei ole kovinkaan hyvä, mikä aiheuttaa myöhästymisiä ja jatkuvia korjaustarpeita. Sen sijaan, että rataa kunnostetaan pienillä budjeteilla sieltä täältä vuodesta toiseen, tulisi käynnistää sekä radan oikaisemisen että kunnostamisen suunnittelu. Rantaradan oikaisun suunnittelussa on otettava huomioon myös voimakkaasti kasvavat Vihdin, Kirkkonummen ja Lohjan seudut. Kunnat ovat jo sopineet keskinäisestä yhteistyöstä monilla alueilla ja uusia hankkeita on suunnitteilla. Kasvua tavoitellaan sekä houkuttelemalla uusia asukkaita että myös uusia yrityksiä. Kasvukunnat tarvitsevat uusia yrityksiä kyetäkseen selviämään kasvun mukanaan tuomista haasteista. Kehittyvä elinkeinoelämä puolestaan tarvitsee tuekseen hyvin toimivat liikenneyhteydet. Nykyistä rantarataa idempänä kulkeva uusi Turku—Helsinki-radan linjaus toisi merkittävää hyötyä myös edellä mainittujen kasvukuntien elinkeinoelämälle ja asukkaille.

Ratahallintokeskuksen Etelä-Suomen rautatieliikenteen vuoden 2050 visiossa listataan seuraavanlaisia visioita rantaradan osalle: "Elsa-rata Espoo—Salo. Ruuhka-aikoina Turun ja Helsingin välillä kaksi junayhteyttä tunnissa. Matka-aika Turusta Helsinkiin lyhenee 13 minuuttia. Taajamaliikenne Lohjan keskustasta Helsinkiin 30 minuutin olisi vuorovälillä. Matka-aika Helsingistä Vihdin Nummelaan noin 33 min ja Loh-

TAA 91/2007 vp — Pertti Hemmilä /kok

jalle noin 44 min. Kustannusarvio 750 miljoonaa euroa. Taajamaliikenteen kehittäminen Turku—Salo. Lisäraideratkaisut jaksoilla Salo—Hajala sekä Piikkiö—Paimio. Välille Turku—Salo säännöllinen taajamajunaliikenne, osa junista jatkaa Karjaalle. Kustannusarvio noin 130 miljoonaa euroa."

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2008 talousarvioon momentille 31.40.21 lisäyksenä 100 000 euroa rantaradan Helsinki—Turku oikaisemisen suunnitteluun.

Helsingissä 24 päivänä syyskuuta 2007

Pertti Hemmilä /kok