

Jos päärataa ei laiteta kuntoon, Suomi pysähtyy. Yleissuunnittelu saatava heti käyntiin!

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus pääomittaa Pohjolan Rautatiet Oy:tä tarpeen mukaan käynnistääkseen rataverkon kehittämishankkeet, joista ensimmäisenä on mainittu ”Päärata ja sen laajennukset”.

Ratalain mukaisen yleissuunnitelman laatiminen tulee aloittaa heti. Tähän velvoittaa jo valtion tämän vuoden talousarviossa pääradalle osoitettu miljoonan euron määräraha. Pääradan pahimman pullonkaulan, Tampere – Helsinki -yhteysvälin, yleissuunnitelman laatimisen tarvitseman määrärahan (n. 8 M€) tulee sisältyä hallituksen ensimmäiseen lisätalousarvioon. Vain nopeasti edeten Suomen on mahdollista hakea hankkeelle myös EU-rahoitusta.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin ja Tampereen välisen rataosuuden peruskorjaaminen, lisäraiteiden rakentaminen ja matka-ajan nopeuttaminen, Hämeenlinnan seudun raideliikennetarpeet, Tampereen asemakapasiteetti sekä kaksoisraiteen rakentaminen vilkkaasti liikennöidylle Tampereen ja Seinäjoen välille.

Lisääntyvän henkilöliikenteen lisäksi päärata ja siihen kytkeytyvät yhteydet ovat Suomen tavarakuljetusten ja viennin kannalta erittäin merkittävät.

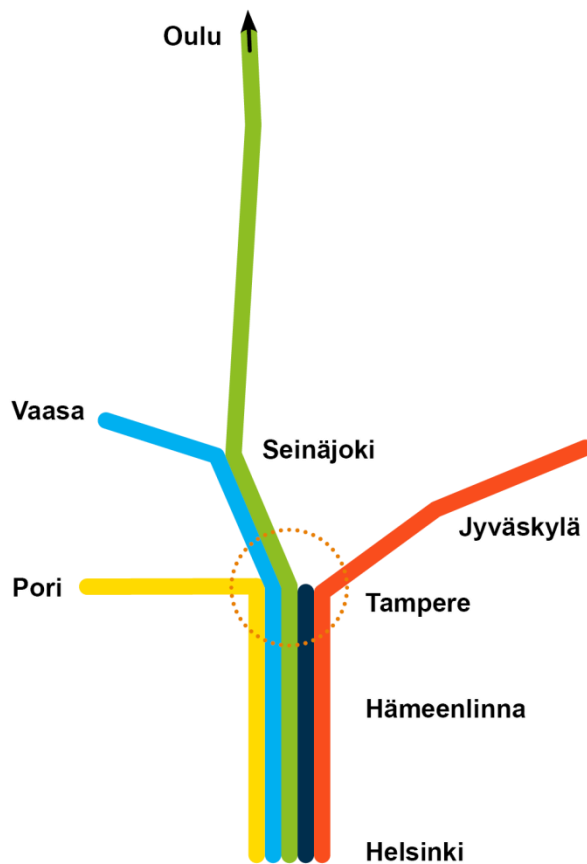
Päärataan kytkeytyvien merkittävien jatkoyhteyksien toimivuudesta tulee huolehtia siten, että henkilöliikenteen kahden tunnin yhteydet läntisen Suomen keskuksista Helsinkiin ovat jatkossa mahdollisia. On esimerkiksi satsattava yhtenäiseen kaksoisraiteeseen Jyväskylän ja Tampereen välillä, vähennettävä Seinäjoen ja Vaasan välillä tasoristeysvälejä ja lisättävä kohtauspaikkoja. Tampereen ja Porin yhteysväli tarvitsee tasoristeysten poistoja ja muita nopeuden nostoon tähtääviä toimenpiteitä.

Pasila - Riihimäki -yhteysvälin toisen vaiheen parantaminen pääradan vilkkaimmin liikennöidyssä ytimessä on suunnittelun osalta jo täysin valmis. **Tämän pääradan pullonkaulana toimivan yhteysvälin parantamisinvestointiin tulee viipymättä osoittaa toteutusrahoitus lisätalousarviossa.**

Pääradalle tehtävät investoinnit tarkoittavat sitä, että yhteydet muualle Suomeen paranevat aina Lappia myöten. Siksi näiden investointien säteilyvaikutukset ovat suomalaisittain poikkeuksellisen laajat. Lisääntyvä ratakapasiteetti mahdollistaa esimerkiksi paikallisen junaliikenteen kehittymisen siellä missä paikallisliikennettä ei nyt ole, tai missä tarvitaan paikallista lisäkapasiteettia.

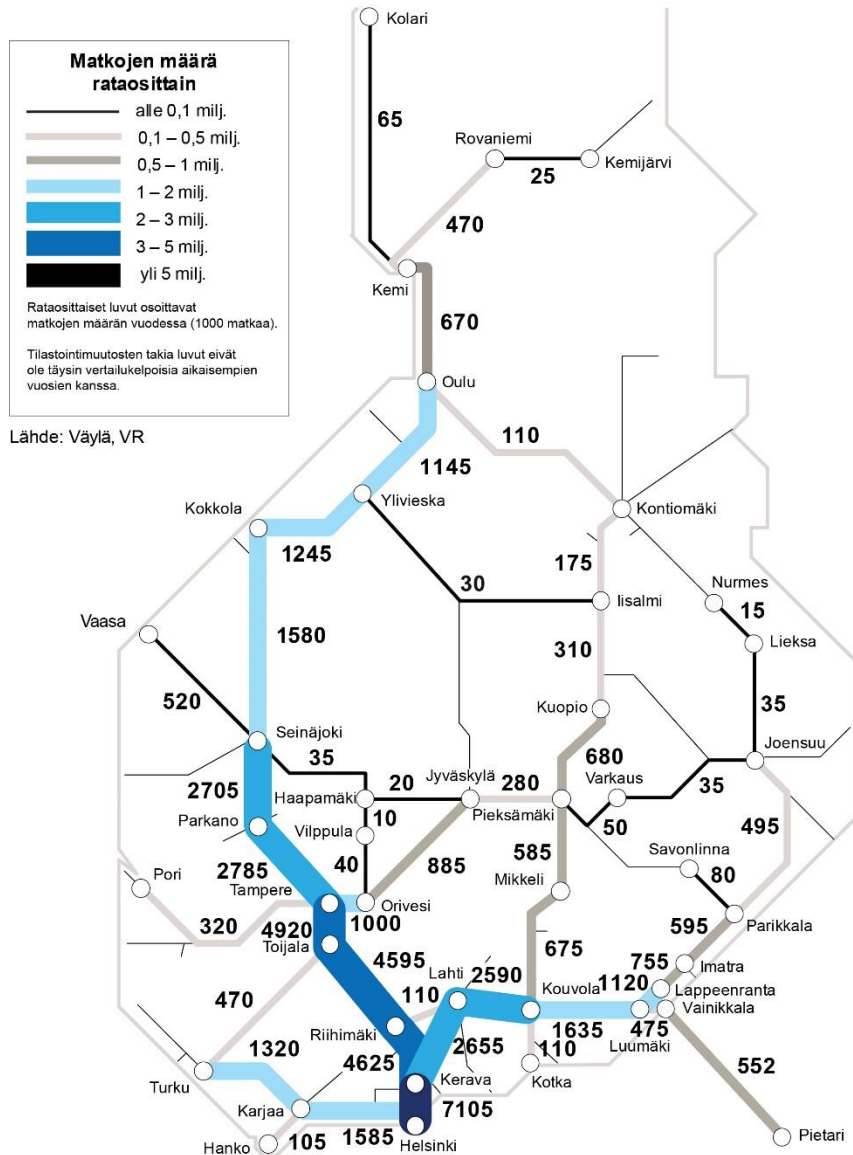
Suomen pääradan uusi status osana eurooppalaista TEN-T-ydinverkkokäytävää mahdollistaa jatkossa Suomelle myös EU-rahoitusta pääradan parantamisen kustannuksiin. Suomen tulee nopeasti tavoitella mahdollisimman hyvää rahoitusosuutta TEN-T:n CEF-rahoitusinstrumentin kautta. Rahoituksen hakeminen CEF:stä tulee mahdolliseksi jo vuonna 2020. Suomen on oltava siihen valmis.

Me allekirjoittaneet edellytämme edellä kuvattujen toimenpiteiden välitöntä käynnistämistä.



Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018

Kaukoliikenne 13,584 milj. matkaa



Tämän kannanoton allekirjoittajina ovat Päärata+ -maakuntien maakuntajohtajat.

Etelä-Pohjanmaa
Asko Peltola
asko.peltola@etela-pohjanmaa.fi

Keski-Suomi
Tapani Mattila
tapani.mattila@keskisuomi.fi

Kanta-Häme
Anna-Mari Ahonen
anna-mari.ahonen@hame.fi

Pirkanmaa
Esa Halme
esa.halme@pirkanmaa.fi

Pohjanmaa
Kaj Suomela
kaj.suomela@obotnia.fi

Satakunta
Asko Aro-Heinilä
asko.aro-heinila@satakunta.fi