

Etelä-Pohjanmaan, Kanta-Hämeen, Keski-Suomen, Pirkanmaan, Pohjanmaan, Satakunnan ja Uudenmaan maakuntajohtajat sekä ratayhteyden kaupunginjohtaja:

Jos päärataa ei laiteta kuntoon, Suomi pysähtyy

Tulevana keväänä käydään eduskuntavaalit ja erilaisten infrahankkeiden puolestapuhujat tekevät vaikuttamistyötä jo kiivaasti. Tarvitaan satsauksia, jotka laajentavat ihmisten mahdollisuuksia työllistyä. Satsauksia, jotka mahdollistavat sekä ihmisten että tavaroiden sujuvamman liikkumisen. Sellaisia satsauksia, jotka toteuttavat Suomen kunnianhimoisia ilmastotavoitteita.

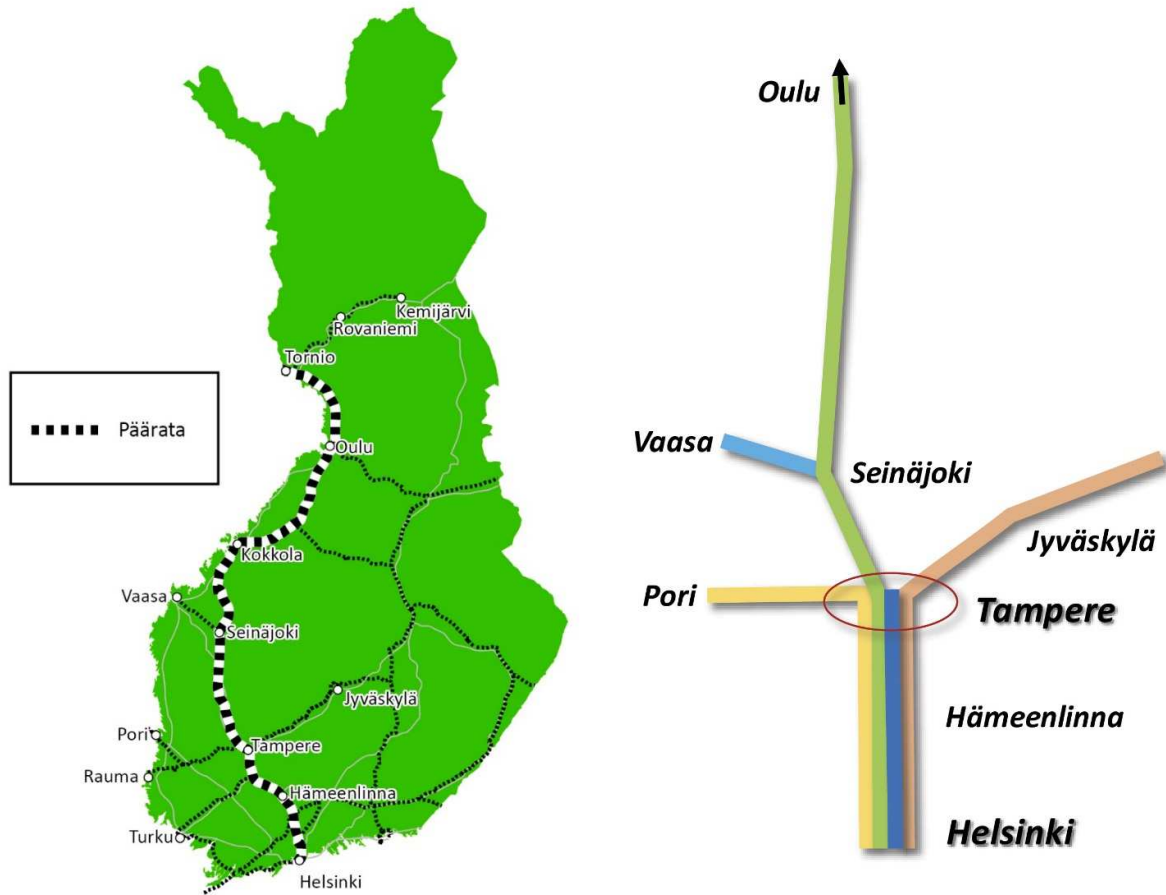
Jos haluamme toteuttaa infrahankkeen, joka ei ole vain yhtä aluetta hyödyttävä, ja jonka vaikutukset ulottuvat laajalle ja hyödyttävät mahdollisimman monia suomalaisia ja elinkeinoelämää, on seuraavaan hallitusohjelmaan kirjattava pääradan korjaaminen, kehittäminen ja pullonkaulojen poistaminen niin pääkaupunkiseudulla kuin muualla. Tämä merkitsee Helsingin ja Tampereen välisen rataosuuden kehittämistä siten, että liikennöinti tällä välillä on mahdollista yhdessä tunnissa, sekä kaksoisraiteen rakentamista vilkkaasti liikennöidylle Tampereen ja Seinäjoen välille. Päärataa kytkeytyy myös merkittäviä jatkoyhteyksiä, joiden toimivuudesta pääratokokonaisuudessa tulee huolehtia siten, että kahden tunnin yhteydet Helsinkiin ovat mahdollisia. On esimerkiksi satsattava yhtenäiseen kaksoisraiteeseen Jyväskylän ja Tampereen välillä, Seinäjoen ja Vaasan välillä pitää vähentää tasoristeysväliä ja lisätä kohtauspaikkoja ja Tampereen ja Porin yhteysväli tarvitsee tasoristeysten poistoja ja muita nopeuden nostoon tähtääviä toimenpiteitä.

Pääradalle tehtävät investoinnit tarkoittavat myös sitä, että yhteydet muualle Suomeen paranevat. Siksi sen vaikutukset ovat laajat. Lisääntyvä ratakapasiteetti mahdollistaa esimerkiksi paikallisen junaliikenteen kehittymisen siellä, missä sitä ei nyt ole, tai missä tarvitaan lisäkapasiteettia.

Jos junamatkat eivät pääradalla nopeudu, ne eivät nopeudu missään. Menetämme jo nyt merkittäviä määriä rahaa pääradan osuukien huonon kunnon tai liian vähäisen raidemäärän vuoksi. Olemme varmasti yhtä mieltä siitä, että tähän ei ole enää varaa. Lisäksi nopeammat yhteydet ja junien täsmällisyys tekevät junamatkustamisesta kiinnostavamman vaihtoehdon ihmisille. Tämä tarkoittaa taas puolestaan sitä, että ihmiset voivat tehdä arjessaan ekologisempia valintoja.

Euroopan unioni on päättämässä Suomen pääradan Helsingistä Tornioon saakka nostamisesta EU:n liikenneverkkojen korkeimpaan tärkeyskategoriaan ydinverkkokäytäväksi. Se mahdollistaa Suomelle EU-rahoituksen saamisen pääradan parantamisen kustannuksiin. Päärata kytkeytyy Tornion kautta Ruotsin puolella Perämeren rantaa myötäilevään rataan, joka tulee olemaan samaa ydinverkkokäytäväkokonaisuutta Suomen pääradan kanssa. Olisi vähintäänkin erikoista, jos Suomi ei itse lähtisi ripeästi ja voimakkaasti edistämään pääradan suunnittelua.

Rautateillä - ja erityisesti pääradalla - on ollut keskeinen rooli Suomen kehityksessä. Se aikoinaan mullisti ihmisten liikkumisen, muutti Suomen teolliseksi yhteiskunnaksi ja vauhditti taloudellista kasvua. Haluamme, että päärata on mullistamassa liikkumista ja vauhdittamassa talouskasvua kestäväällä tavalla myös tulevaisuudessa.



Tämän kannanoton allekirjoittajina ovat Päärata+ -alueen ja Uudenmaan maakuntien maakuntajohtajat sekä ratayhteyden kaupunginjohtajia.

Kaupungit

Hyvinkää
Jyrki Mattila
kaupunginjohtaja

Hämeenlinna
Timo Kenakkala
kaupunginjohtaja

Jyväskylä
Timo Koivisto
kaupunginjohtaja

Pori
Aino-Maija Luukkonen
kaupunginjohtaja

4.1.2019

Riihimäki
Sami Sulkko
kaupunginjohtaja

Seinäjoki
Jorma Rasinmäki
kaupunginjohtaja

Tampere
Lauri Lyly
pormestari

Vaasa
Tomas Häyry
kaupunginjohtaja

Maakunnat

Etelä-Pohjanmaa
Antti Saartenoja
vs. maakuntajohtaja

Kanta-Häme
Anna-Mari Ahonen
maakuntajohtaja

Keski-Suomi
Tapani Mattila
maakuntajohtaja

Pirkanmaa
Esa Halme
maakuntajohtaja

Pohjanmaa
Kaj Suomela
maakuntajohtaja

Satakunta
Asko Aro-Heinilä
vt. maakuntajohtaja

Uusimaa
Ossi Savolainen
maakuntajohtaja