

TOIMENPIDEALOITE 20/2010 vp

Haapamäen kautta kulkevien ratojen perusparantaminen ja sähköistäminen

Eduskunnalle

Pohjanmaan rataa Suomen pituussuuntaisena pääratana on kehitetty voimakkaasti, ja nämä työt tulevat edelleen jatkumaan. Tällä hetkellä tavoitteena on rakentaa rataosuus Ylivieska—Kokkola kahden raideparin radaksi ja perusparantaa tuntuvasti koko rataa Seinäjoen ja Oulun välillä uusimalla kantava perusrakenne, betoniset rata-pölkkyt sekä yhteenhitsatut kiskot ja poistamalla tasoristeyksiä sekä uusimalla useita siltoja. Samalla rataosuus Seinäjoki—Vaasa sähköistetään tehdyn päätöksen mukaisesti. Täten Pohjanmaan radan junaliikenteen mahdollisuudet tulevat kasvamaan Seinäjoen pohjoispuolelle. Tässä tilanteessa tulee lähitulevaisuudessa perusparannettavaksi rataosuus Seinäjoki—Parkano—Tampere, koska vuonna 2011 tulee kuluneeksi 40 vuotta radan valmistumisesta liikenteelle.

Mittavan perusparannuksen aikana olisi hyödyllistä, jos liikennettä voitaisiin tuona aikana ohjata vaihtoehtoisen reitin kautta. Tämä mahdollisuus Seinäjoen ja Tampereen välillä on ns. vanhalla Pohjanmaan radalla reittiä Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi—Tampere. Tästä radasta osuus Orivesi—Tampere on jo kahden raideparin sähköistetty TEN-luokiteltu rata. Rataosuus Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi tulisi ennen Seinäjoki—Parkano—Tampere-radän peruskunnostusta uudistaa pintarakenteeltaan ja varustaa yhteen hitsatuin kiskoin sekä sähköistää. Tällöin Haapamäen kautta kulkevaa vanhaa Pohjanmaan rataa voitaisiin mahdollisimman tehokkaasti hyödyntää jo Seinäjoki—Parkano—Tampere-radän peruskunnostuksen aikana, ja samalla vanha

Pohjanmaan rata olisi rakennettu toimivaksi toiseksi nykyaikaisen raideliikenteen radaksi pysyvään käyttöön Tampereen ja Seinäjoen välille, jolloin ei tarvitsisi rakentaa uutta toista raideparia tai suorastaan uutta toista ratalinjaa ja rataa Tampereen ja Seinäjoen välille.

Olemassa oleva ratalinjaus Seinäjoki—Haapamäki on pitkiä suorja jaksoja sisältävä rata, joka linjaukseltaan mahdollistaisi pääratojen liikennöintinopeudet. Eräitä tasoristeyksiä tulisi poistaa tai korvata eritasoristeyksin pääratojen liikennöintinopeuksien saavuttamiseksi. Rata Haapamäeltä Orivedelle on myös linjaukseltaan valmis nopean liikenteen radaksi, joskin se sisältänee eräitä kaarteita, jotka eivät mahdollistaisi ajonopeutta 200 km tunnissa ilman oikaisuja. Huomattava on myös erityisesti se, että rataosuus Haapamäki—Seinäjoki on osa Suomen pisintä poikittaista ratareittiä maamme leveimmällä kohdalla Vaasasta Joensuuhun tai Parikkalaan ja edelleen Venäjän rajanylityspaikoille. Kun rata Seinäjoelta Vaasaan nyt rakennetaan nopean ja raskaan liikenteen sähköistetyksi radaksi, olisi luonnollista kunnostaa vastaavasti koko poikittaisrata, jossa osuutta Haapamäki—Seinäjoki voi hyödyntää sekä Pohjanmaan radan toisena raideparina että osuutena Suomen pisintä poikittaisrataa.

Rata Haapamäki—Orivesi vastaavasti Pohjanmaan radan toisen raideparin osuutena olisi myös toinen raidepari Jyväskylän ja Oriveden välillä. Tällöin tulisi myös rataosuus Jyväskylä—Haapamäki perustukseltaan rakenteellisesti vahvistaa

ja uusia pintarakenteen osalta yhteen hitsatulla kiskotuksella sekä sähköistää. Tämä ratkaisu olisi toimiva toinen raidepari Jyväskylän ja Oriveden välille ilman rautatiealueen laajentamista ja kalliita tunnelien rakentamisia. Tällä hetkellä jo rataosuus Haapamäki—Pihlajavesi on rakennettu peruskunnostetulle pohjalle ja varustettu yhteen hitsatuilla kiskoilla ja on täten rakenteellisesti valmis sähköistettäväksi. Myös kauttaaltaan kaikkien Haapamäen kautta kulkevan junaliikenteen ratojen pintarakennetta on parannettu merkittävästi kuluneiden kymmenen vuoden aikana. Osaltaan tästä työstä olisi huomattavaa hyötyä edellä kerrotuille lähitulevaisuuden kunnostustöille. Haapamäen kautta kulkevien ratojen varressa ovat Alavuden, Ähtärin, Keuruun ja Mänttä-Vilppulan kaupungit sekä Töysän, Petäjäveden ja Juupajoen kunnat. Merkittäviä taajamia ovat Tuuri, Haapamäki ja Kolho, ja merkittävä matkailukohde on mm. Ähtärin eläinpuisto, jonka tuntumassa ovat liikennepaikka Eläinpuisto-Zoo ja Haapamäen höyryveturipuisto.

Ilmastopoliittisten sitoumusten vuoksi, joihin Suomikin on liittynyt, tulisi aktiivisesti edistää raideliikennettä ja ottaa olemassa oleva rataverkko tehokkaaseen käyttöön peruskunnostamalla myös Haapamäen kautta kulkevat radat. Tällöin

voitaisiin välttyä uusien raideparien, tunnelien ja ratojen rakentamiselta. Välittömästi tulisi myös laatia kustannusvertailut siitä, kuinka paljon edullisemmaksi tulisi peruskunnostaa ja sähköistää radat Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi sekä Haapamäki—Jyväskylä kuin uuden raideparin tai jopa radan rakentaminen välille Tampere—Parkano—Seinäjoki sekä toisen raideparin rakentaminen tunneleineen välille Jyväskylä—Orivesi. Samalla tulee myös ottaa huomioon ne merkittävät junaliikenteen tarpeet ja mahdollisuudet, joita jo nyt on ja joita tulevaisuudessa on ennakoitavasti yhä enemmän Haapamäen kautta kulkevilla paikkakunnilla, jotka paljolti ovat syntyneet ja kehittyneet rautateiden vaikutuksesta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin rataosien Seinäjoki—Haapamäki—Orivesi ja Haapamäki—Jyväskylä perusparantamiseksi ja sähköistämiseksi, jolloin muodostuu hyvä toinen raideliikenteen reitti Pohjanmaan radan Tampereen ja Seinäjoen välille, sekä Suomen poikittaisen raideliikenteen parantamiseksi merkittävästi.

Helsingissä 17 päivänä maaliskuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk