

TALOUSARVIOALOITE 682/2001 vp

Määrärahan osoittaminen oikoradan rakentamiseen Helsingistä Kouvolaan

Eduskunnalle

Yli sadan vuoden ajan ovat kaikki pääkaupungista itään menevät junat tehneet noin 60 kilometrin mutkan Riihimäen ja Lahden kautta. Oikoratahanke on ollut esillä jo 1930-luvulta lähtien. Viimeksi vuonna 1990 liikenneministeriö perusti Itäradat-projektin, joka sai tehtäväkseen selvittää hanketta kolmen vaihtoehdon pohjalta. Nämä olivat Helsingistä Lahden kautta Mikkeliin, Porvoon kautta Kouvolaan ja Kotkan kautta Luumäelle.

Junaradan oikaisusta hyötyvät kolme valtakunnallisesti tärkeää liikennesuuntaa, rautatieyhteydet pääkaupunkiseudulta Savoon ja Karjalaan sekä itärajan yli Pietariin. Uusi rata Helsingistä Kouvolaan oikaisee Riihimäen ja Lahden välisen mutkan kokonaan ja palvelee em. liikennesuuntia tasapuolisesti. Lisäksi se on sekä rakennuskustannuksiltaan että odotettavissa oleva liikenne huomioon ottaen selvästi edullisin vaihtoehto. Uutta rataa joudutaan rakentamaan vain 112 km, jolloin rakennuskustannukset ovat 2,88 miljardia markkaa. Laskettaessa mukaan myös vanhoihin ratoihin kaavaillut perusparannukset on Kouvolan vaihtoehto selvityksen mukaan edullisin. Kouvolan vaihtoehdon lasketaan myös tuovan eniten uusia matkustajia rautateille ja aiheuttavan eniten tavaraliikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille.

Suomen itärajan ylittävän rautatieliikenteen kehitysnäkymistä arvioidaan, että henkilöliiken-

ne kasvaa vuoden 1991 noin 300 000 vuotuisesta matkasta vuoteen 2010 mennessä noin viisinkuusinkertaiseksi ja vuoteen 2030 mennessä yli kymmenkertaiseksi. Myös itärajan tavaraliikenteen kehitysnäkymiä pidetään hyvin valoisina.

Fortum Oyj:lle tulee Venäjältä öljyteollisuuden raaka-aineita rautateitse noin 3 milj. tonnia vuodessa. Kouvolan oikorata lyhentäisi säiliövaunujen matkaa Sköldvikiin noin 100 kilometrillä. Saman verran lyhenisi Itä-Suomeen menevien säiliövaunujen matka. Kansantaloudellinen säästö olisi merkittävä.

Yhteiskuntataloudellista kannattavuutta koskeva selvitys käsittelee markkamääräisten kustannusten ja tuottojen lisäksi myös ratahankkeen aineettomia etuja ja haittoja, kuten aikasäästöjä, onnettomuuskustannuksia ja ympäristötekijöitä. Niistä yhteenvetona laadittu kokonaisarvio antaa Kouvolan vaihtoehdolle parhaan hyöty-kustannussuhteen ja korkeimman korkotuoton sijoitetulle pääomalle. Kaikki kvantifioitavissa olevat tekijät puoltavat Kouvolan vaihtoehtoa.

Rautatieliikenteen kehittäminen on välttämättömyys rautateiden kilpailukykyyn kannalta. Itä-tuonnin ja -viennin siirtyminen rekkakuljetuksiin tulee olemaan yhä suurempi riski erityisesti ns. vaarallisten kuljetusten osalta. Perusteluna voidaan pitää myös sitä, että radan rakentamisella edesautetaan alueen asukkaiden mahdollisuutta asua ja hankkia elantonsa kotiseudullaan.

Edellä olevan perusteella ehdotan kunnioittaen,

*että eduskunta ottaa valtion vuoden
2002 talousarvioon momentille 31.40.78*

*lisäyksenä 1 700 000 euroa oikoradan
rakentamiseen Helsingistä Kouvolaan.*

Helsingissä 18 päivänä syyskuuta 2001

Pekka Kuosmanen /kok