

TALOUSARVIOALOITE 978/2005 vp

Määrärahan osoittaminen Kehärata-hankkeen käynnistämiseen Vantaalla

Eduskunnalle

Raideliikenteeseen panostaminen tukee aluekehitystä, lisää liikenneturvallisuutta, edistää elinkeinotoimintaa ja vähentää päästöjä. Toimiva rataverkko mahdollistaa nykyistä laajemmat työ-säkäyntialueet ja siirtää tavara- ja henkilöliikennettä teiltä raiteille. Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiotarkasteluista tehtäessä löydettiin useita mahdollisia kehittämisväyliä, joiden pohjalta olisi mahdollista rakentaa liikennettä ja kuljetuksia raiteiden varaan. Tulevaisuuteen voisivat kuulua toisaalta nykyistä suurempia reittejä kulkevat suurnopeusradat, toisaalta monipuolisempi taajamajunaliikenne. Kansainvälisesti tärkeä hanke on nykyistä nopeampi junayhteys Pietariin.

Hallituksen väylätyöryhmän työskentelystä lähtien on ollut selvää, että hallituksen linja on kovin tieinvestointipainotteinen. Vaikka ratojen perusparannuksen rahoitustarve on hiljalleen otettu vakavasti, rataliikenteestä puuttuvat visiot. Pääkaupunkiseudun hankkeissakin etusijalla ovat edelleen autoliikennettä helpottavat hankkeet, ja raideliikennehankkeita on lykätty tuleviin vaalikausiin. Tässä valossa ei näytä hämmästyttävältä, että hallituksesta Suomen hiilidioksidikiintiöt tuntuvat ahtailta. Kun hallitus suosii henkilöautoliikennettä jopa pääkaupunkiseudun liikenteessä, ei ole ihme, jos hiilidioksidikiintiöt ylittyvät.

Vihreän eduskuntaryhmän mielestä raideliikenteen investointeihin on kohdennettava riittä-

vä rahoitus. Nyt teiden rakentamisen suora rahoitus ylittää raideinvestointien rahoituksen. Ilmas-to- ja liikennepoliittiset tavoitteet huomioon ottaen suhteen pitäisi olla aivan toisenlainen. Teiden kunnossapito on tärkeää ja monella kohtaa jopa välttämätöntä, mutta täytyy muistaa, että ratahankkeet pienentävät myös teiden kuormitusta.

Raideliikenteen investoinnit vaativat suunnittelua ja esitöitä, joten raideliikenteen investointien tason nostaminen tavoitetasolle vaatii parin vuoden siirtymäajan. Päätökset investointien kasvattamisesta pitäisi tehdä kuitenkin jo nyt, jotta suunnittelu ja valmistelu voi edetä hallitusti tulevina vuosina.

Ratahankkeista Vantaalle sijoittuva Kehärata (entinen Marja-rata) on kuitenkin hanke, joka on yhteiskunnallisesti kannattava ja merkittävä, ja joka olisi mahdollista käynnistää jo vuonna 2006. Kehärata on 18 kilometriä pitkä uusi rata-osuus, joka muodostaa yhdessä Keravan ja Loppävaaran kaupunkiratojen sekä Martinlaakson radan kanssa yhtenäisen kaupunkiratalenkin, jolloin lähiliikenteen junakaluston käyttöä voidaan tehostaa.

Kehäradan kokonaiskustannukset ovat noin 300 miljoonaa euroa, mutta tarkoituksena on sopia kustannustenjaosta valtion ja kuntien välillä. Esitämme, että Kehärata-hankkeen käynnistämiseen varataan vuodelle 2006 viisi miljoonaa euroa.

TAA 978/2005 vp — Anni Sinnemäki /vihr ym.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että eduskunta ottaa valtion vuoden
2006 talousarvioon momentille 31.40.78*

*lisäyksenä 5 000 000 euroa Kehärata-
hankkeen käynnistämiseen Vantaalla.*

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2005

Anni Sinnemäki /vihr
Tuija Brax /vihr
Erkki Pulliainen /vihr
Rosa Meriläinen /vihr
Oras Tynkkynen /vihr
Janina Andersson /vihr
Jyrki Kasvi /vihr

Kirsi Ojansuu /vihr
Osmo Soininvaara /vihr
Irina Krohn /vihr
Ulla Anttila /vihr
Heidi Hautala /vihr
Tarja Cronberg /vihr