



Kaksoisraide nopeuttaisi matkantekoa maakunnasta Etelä-Suomeen. ARKISTOKUVA: KRISTA LUOMA

# Päärata vähentää välimatkaa

Lähdin toukokuuissa erään työperjantain päätteeksi Helsingistä junalla Seinäjoelle tarkoituksena minä seuramaan SJK:n peliä. Oli liput aurinkoiseen katsomoonkin valmiina. Vaan kuinka kävi?

Jostain Parkanon ja Seinäjoen väliseltä rataosuudelta hajosi turvalaite, ja odotusta kertyi lähemmäs kolme tuntia. Enkä ollut aiinoa, metätärkkällä seisojoi myös juna. Seinäjoen asemalla toinen, Parkanossa omani lisäksi toinen, ja Tampereelta tuli hiraasti perässä kolmas.

Kiitos Tampere-Seinäjoki-välän matkustajamäärten kaksinumeroisen kasvun vuodesta toiseen, turvalaitteen korjausta odotti täyssissä junissaan arviolta pitkästi yli 2000 matkustajaa.

Kun maamme päärata on Tampereen Lielahden jälkeen käytännössä yhtä raidetta Seinäjoelle, voi käydä näin. Ja tulee jatkossakin käymään. Jos välillä olisi toinenkin raide koko matkalta, olisivat junat päässeet yksi kerrallaan vallisen radanpätjän ohji, ja jokainen matkustaja perillä miltei aikaltaulussaan, Minäkin.

**Kaksoisraide** on muutakin kuin toimintavarmuutta. Se on välimatkan lyhentäjä. Se mahdollistaa samanaikaisesti täyden junan liikennöinnin koko matkalla ”täyt-tä höyryä”, vastaan tulevan liikenteen, rahtiliikenteen ja välissä liikkuvaan hitaammankin liikenteen.

Kaksoisraiteen mahdollistamana voisi päästä paitsi vauhdilla kaupungista toiseen, myös kiskobussia

ja muita matkustusmuotoja yhdistelevällä matkakeju-lipulla vaikkapa Tuurista Uumajaani!

Kaksoisraiteen merkitys on havaittu myös Pohjanmaan ulkopuolella. Nopean yhteyden aikaansääminen lisäraitein Helsinkiin on mlitelu hellyttävän yhteisymmärryksen myötävirrassa ollen niin Oulun, Kokkolan, Vaasan, Seinäjoen, Tampereen, Hämeenlinnan kuin pääkaupunkiseudunkin ykköstarvoite liikenneinfran kehityksessä.

Elkä syitä tarvitse ihmetellä. Jokainen säästetty minuutti, jokainen nopea juna vähentävät näiden kaupunkien ja kaupunkiseutujen välimatkaa.

Välimatkan pienentyminen mahdollistaa työn ja toimeliasuuden isojen kaupunkien ulkopuolella, sillä nopealla junalla on mahdollista vain käydä, ilman olemaan jäämistä. Nopea juna tuo äidin työmatkaltaan illaksi kotiin. Nopean junan kuljetamana pohjalaiset voivat muuttamisen sijaan käydä Tampereella töissä. Nopea juna on inhimillisestä näkökulmasta parhaimman elämän mahdollistaja.

**Päärata** ei ole vain sen varrella olevien maakuntien ja kaupunkien asia, vaan räitingit ovat vakuuttaneet myös valtiovallan, jonka väkevästi myötävaikuttamana hanke on vahvoilla Euroopan komission

liikennepolitiikan ydinkäytäväksi. Tämä sanahirviö tarkoittaa käytännössä miljardiluokan EU-rahoja pääradalle. Jotta EU-rahoitus olisi mahdollista, on pääradan lisäraiteiden suunnittelu aloitettava väliömästi.

On selvää, että tämän kokoluokan investointihanke vaatii traakseen valtion budjettrahoitusta levämmät hartiat.

Oisiko ratayhteys mahdollista rakentaa yhtiömallilla, jossa mukana valtion lisäksi kunnallisia toimijoita, maakuntaa ja yksityistä rahaa, sekä näiden päälle EU ja Euroopan investointipankki? Ruotsissa ainakin on, miksei siis Suomessa.

Rataverkon kehitystä suunniteltaessa on myös huomioitava, että jo pelkästään 2023 alkava kilpailu kauko-

liikenteeseen vaatii toimiakseen väreviä infrainvestointeja raturaverkkoon.

Kokonaishyöty yhdistettynä markkinaehtois-

seen kilpailuun vaatii myös nykyistä selkeästi nopeamman junakaluston saamisen uusille hienolle kiskoille.

Pääradan lisäraiteiden ja nopeiden junien myötä maailma on lähempänä Poltjamaata.

STIGA



- Ruohonleikkuri
- Robotti-ruohonleikkuri
- Akkukoneet 24v, 48v ja 80v
- Ajoelikkurit
- MYNNIT - PALVELU - HUOLTO

Pitkis-Kone Oy

Avoimaa auki 8-17 ja 10-13  
Nurmontie 116, 60510 Seinäjoki  
Puh. 020 735 2777  
[www.pitkis-kone.fi](http://www.pitkis-kone.fi)