

## LISÄTALOUSARVIOALOITE 61/2009 vp

### Määrärahan osoittaminen kahden taajamajunaparin lisäämiseen rataosille Seinäjoki—Haapamäki, Haapamäki—Tampere ja Haapamäki—Jyväskylä

#### *Eduskunnalle*

Suomenselän rautatieliikennetyöryhmä on esittänyt keväällä 2009 kahden henkilöliikenteen junaparin lisäämistä kaikille Haapamäen kautta kulkeville henkilöliikenteessä oleville rataosille, joita ovat Haapamäki—Seinäjoki, Haapamäki—Tampere ja Haapamäki—Jyväskylä. Tavoitteena tulisi olla henkilöliikenteen lisääminen siten, että se mahdollistaa mielekkään työssäkäynnin junaa käyttäen em. rataosuuksilla mainittuihin maakuntakehyksiin ja radan varressa oleville asemapaikkakunnille, joita ovat Alavus, Töysä (Tuuri), Ähtäri, Haapamäki, Keuruu, Petäjavesi, Kolho, Vilppula, Juupajoki, Orivesi keskusta ja Orivesi. Aikoinaan jo 1960-luvulla Haapamäen risteusasemapaikkakunnalle oli suunniteltu ja vahvistettu rakennuskaava aivan aseman välittömään läheisyyteen 6 000 asukkaan yhdyskuntaa varten, josta junalla olisi noin runsaan tunnin ajassa saavutettavissa em. maakuntakeskukset. Sama junan päivittäisen käytön mahdollisuus olisi hyvin tarpeellista myös opiskelijoiden kannalta, jolloin myös kotoa käsin olisi mahdollista käydä opiskelijapaikkakunnilla eri oppilaitoksissa.

Kaikkien junien osalta on mielekästä järjestää Haapamäen risteusasemalla vaihtoyhteydet jokaiseen liikennöitävään suuntaan. Tällöin junaliikenne olisi toimiva kokonaisuus jokaiseen suuntaan. Nykyisellään on suuri puute mm. siinä, että vuorokauden ensimmäinen juna Haapamäeltä Jyväskylään saapuu vasta noin klo 13.30

aikoihin ja vastaavasti illan viimeinen juna Jyväskylästä Haapamäelle ja edelleen Pohjanmaan suuntaan lähtee jo klo 16.34. Näillä nykyisillä aikataulurakenteilla junaliikenne on kuitenkin kuihtunut eräänlaiseksi kuriositeetiksi, joka soveltuu varsin heikosti myös asiointiliikenteeseen.

Nyt ympäristöystävällisistä ja ilmastopoliittisista syistä junaliikenne on nousemassa uudelleen arvoonsa. Tämän tulisi toteutua myös Haapamäen kautta kulkevien ratojen henkilöjunaliikenteessä. Tämä liikenne on myös olennainen osa pääratojen syöttöliikennettä. Jos matka on mahdollista aloittaa lähiasemalta junalla, se toteutuu hyvän markkinoinnin ja tiedottamisen avulla junamatkana. Ellei lähiasemalta pääse junaan, on vaihtoehtona koko matkalla useimmiten käytännössä yksityisauto. Jos halutaan toimia ekologisesti, on tarpeen lisätä henkilöliikenteen tarjontaa edellä esitetyissä puitteissa Haapamäen kautta kulkeville radoille. Liikennekalustona voitaisiin käyttää ns. sinistä vaunukalustoa veturivetoisesti, kaksi junanvaunua riittää erinomaisesti näihin lisävuoroihin. Junavuorojen lisäykset voisi aloittaa jo aikatauluvaihdoksen yhteydessä joulukuussa 2009 muun olemassa olevan henkilöjunaliikenteen ollessa entisellään. Aikataulurakenteen osalta radanvarsikuntien yhteistyöelin Suomenselän rautatieliikennetyöryhmä antaa mielellään esityksensä mahdollisimman pikaisesti.

**LTA 61/2009 vp — Lauri Oinonen /kesk**

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että eduskunta lisää valtion vuoden 2009 toiseen lisätalousarvioon momentin 31.03.63 perusteluihin maininnan,*

*että määrärahaa saa käyttää kahden henkilöliikenteen junaparin lisäämiseksi rataosille Haapamäki—Seinäjoki, Haapamäki—Tampere ja Haapamäki—Jyväskylä.*

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2009

Lauri Oinonen /kesk