

TALOUSARVIOALOITE 634/2010 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 paikkakunnille, joita ovat Alavus, Töysä (Tuuri), Ähtäri, Haapamäki, Keuruu, Petäjävesi, Kolho, Vilpula, Juupajoki, Orivesi keskusta ja Orivesi. Aikoinaan 1960-luvulla Haapamäen risteysasemapaikkakunnalle 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 opiskelija-paikkakunnilla eri oppilaitoksissa.

Kaikkien junien osalta on mielekästä järjestää Haapamäen risteysasemalla 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 Jy-

väskylästä Haapamäelle ja edelleen Pohjanmaan suuntaan lähtee jo klo 16.34. Näillä nykyisillä aikataulurakenteilla junaliikenne on kuitenkin kuihtunut eräänlaiseksi kuriositeetiksi, joka soveltuu varsin heikosti 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 tietoja mahdollisimman pikaisesti.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

TAA 634/2010 vp — Lauri Oinonen /kesk

että eduskunta lisää valtion vuoden 2011 talousarvioon momentin 31.30.63 perusteluihin maininnan, että määrärahaa saa käyttää kahden henkilöliiken-

teen junaparin lisäämiseksi radoille Haapamäki—Seinäjoki, Haapamäki—Tampere ja Haapamäki—Jyväskylä.

Helsingissä 20 päivänä syyskuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk