

TALOUSARVIOALOITE 635/2010 vp**Määrärahan osoittaminen rautatiekaluston kunnossapitoon*****Eduskunnalle***

Suomessa junaliikennettä rajoittavaksi tekijäksi on muodostumassa liikennekaluston puute. Tämä on vaikeuttamassa Suomen solmimia kansainvälisiä ilmastositoumuksia raideliikenteen lisäämisestä. Nykyisenkin junaliikenteen säilyttäminen on joutumassa vaikeuksiin liikennekaluston vähentymisen vuoksi dieselveturien ja ns. sinisen vaunukaluston ikääntyessä. Siksi olisi tarpeen kunnostaa dieselvetureita niiden käyttöään jatkamiseksi. Dieselveturit ovat välttämättömiä sähköistämättömillä radoilla ja mm. ratapihojen järjestelytehtävissä. Sininen henkilöliikenne- ja makuuvaunukalusto on perusrakenteeltaan suunniteltu ja rakennettu vuosikymmenien pitkäkestoista junaliikennettä varten. Tämän huomioon ottaen sininen vaunukalusto tulisi romutuksen asemasta kunnostaa. Erityisesti nk. vähäliikenteisten ratojen henkilöliikenteessä on tarvetta nykyistä enemmän dieselvetureille ja siniselle vaunukalustolle, koska nykyinen kiskobussien määrä on riittämätön. Näin on varsinkin, jos ilmasto- ja ympäristöpoliittisista syistä halutaan ohjata julkista liikennettä raideliikenteen pariin. Nykyinen kiskobussikalusto ei mahdollista yhtään uutta henkilöliikenteen vuoroa. Nykyiselläänkin kiskobusseissa on ruuhkia, ja kaupunkimetrojunaksi lyhyille matkoille rakennettu kiskobussikalusto ei omaa sitä matkustusviihtyvyyttä, jota usein maakuntien välinen taajamajunaliikenne edellyttää. Matkustava yleisö kokee sinisen vaunukaluston junaksi, jossa on runsaasti tilaa, tilaa matkatavaroille, mahdollisille lemmikkieläimille ja mm. konduktöörivaunussa polkupyörille.

Esim. Vaasa—Haapamäki—Pieksämäki—Joensuu-poikkiradalla on junaliikenne taajamajunaliikennettä lähes koko osuudeltaan, ja vastaisuudessaakin tarvitaan matkareitille sinistä vaunukalustoa. Tähän olisi mielekästä liittää myös ravintolavaunupalvelut ja muuttaa liikenne ainakin pääosin takaisin sinisellä vaunukalustolla hoidettavaksi nykyisen kiskobussikaluston asemasta. Tällöin ravintolavaunupalvelut voisivat olla koko matkaosuudella Vaasa—Haapamäki—Joensuu.

Vastaisuudessa tulisi harkita välille Vaasa—Haapamäki—Joensuu myös makuuvaunuyöjunaparia liikenteeseen, jolloin esim. Jyväskylästä voitaisiin saada makuuvaunuyhteys Lappiin, ja jopa matkustajien haluama makuuvaunuyhteys Joensuusta Helsinkiin olisi mahdollisesti palautettavissa tällä ratkaisulla vaikkakin pidemmällä reitillä Haapamäen kautta, jolloin vaunujen kytkentä/liitäntäpaikka Pohjanmaan radan juniin olisi Seinäjoki. Täten on perusteltua sinisten päivävaunujen kunnostuksen ohella kunnostaa myös kaikki siniset makuuvaunut.

Rautatieliikenteeseen tulisi suunnitella myös lisäjunia esim. juhlapyhien ja hiihtolomien aikaan liikenteeseen normaalin liikenteen ja niiden lisävaunujen lisäksi. Tähän tarpeeseen voidaan vastata, jos sininen vaunukalusto on kokonaisuudessaan kunnostettuna käytettävissä. Koska myös kiskobussien tarve on ilmeinen, tulisi joko käydä Suomessa suunnittelemaan ja rakentamaan uutta kiskobussityyppiä tai hankkimaan muualta valmiita kiskobusseja. Junanvaunuval-

mistusta on Suomessa Otanmäellä, mitä osaamista tulisi hyödyntää uusien kiskobussien kohdalla samoin kuin mahdollisesti myös sinisen vaunukaluston kunnostamisessa.

Suomen puuhuollon turvaaminen on suuri haaste myös junakuljetuksille. Tällä hetkellä nykyinen puutavaran kuljetuksiin käytettävissä oleva vaunu- ja dieselveturikalusto on täyskäytössä. Nykyinen veturi- ja vaunutilanne voi vaarantaa Suomen puuhuoltoja. Toimivuuden kannalta olisi tarpeen, että junakuormauspaikkoja olisi mahdollisimman tiheässä. Tämän vuoksi on vähintään 1 000 puutavarakuljetusvaunun tarve välittömästi. Olisiko tämä tyydytettävissä vuokraamalla esim. venäläistä kalustoa vai olisiko järkevämpää kunnostaa kaikki mahdollinen kuljetus-

kalusto käyttöön ja nopeasti rakentaa uutta kotimaista puutavaran kuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa? Samalla dieselvetureiden lisähankinta myös puutavarakuljetuksiin on välttämätöntä. Huomattava osa puutavarakuljetuksista tapahtuu sähköistämättömillä radoilla, joiden sähköistäminen ei ole lähitulevaisuuden suunnitelmassa tai edes ollenkaan.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta lisää valtion vuoden 2011 talousarvioon momentin 31.30.63 perusteluihin maininnan, että määrärahaa saa käyttää sinisen vaunukaluston ja dieselvetureiden sekä kiskobussien kunnostamiseen.

Helsingissä 20 päivänä syyskuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk