

TALOUSARVIOALOITE 662/2005 vp

Määrärahan osoittaminen henkilöliikenteen kehittämiseen oikoradalla Kerava—Lahti

Eduskunnalle

Oikoradan Kerava—Lahti suunnitteluun ja rakentamisen perusteluihin on kuulunut visio siitä, että oikorata paitsi nopeuttaa maan itäpuolista raideliikennettä myös vapauttaa kapasiteettia pohjoiseen Riihimäen kautta suuntautuvalle raideliikenteelle. Lisäksi oikoradalle sinällään jää runsaasti tilaa niin kaukoliikenteen lisäkapasiteetille kuin Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Keski-Uudenmaan alueen taajamajunaliikenteellekin.

Ratahallintokeskuksen visiotarkastelussa (Visio 2) todetaan, että junamatkakilometrit kasvavat kaukoliikenteessä ja Uudenmaan ulkopuolisessa taajamaliikenteessä 3 % ja Uudenmaan lähiliikenteessäkin 4 %. Oikoradalle tulisi liikennöintiin ruuhka-aikaan kaksi taajamajunaa tunnissa. Vuoteen 2050 mennessä tulisi myös avata kolme uutta lähiliikenneasemaa eli Mäntsälä eteläinen, Levanto ja Hollola. Yhteensä oikoradalle tulisi kuusi uutta lähiliikenneasemaa.

Raideryhmä Pamfletti tarkastelee omalta osaltaan myös raideliikenteen tehokasta käyttöä ja on

todennut, että tehokkaammalla järjestelyllä lisäkapasiteetin tuomat junavuorot voidaan sekä kaukoliikenteen että lähi- tai taajamaliikenteen osalta hoitaa ilman välittömiä mittavia ratapihainvestointeja.

Helsingin kauppakamari ja oikoradan varren kunnat ovat omalta osaltaan olleet tukemassa radan toteutumista ja odottavat siitä merkittävää hyötyä asukkaiden liikkumiselle. Alkuperäisen laskennan mukaan tulisi taajamajunia kulkea vähintään tunnin välein, ja tätä tukee myös radan varrelle suuntautuva muuttovirta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2006 talousarvioon momentille 31.60.63 lisäyksenä 2 850 000 euroa henkilöliikenteen kehittämiseen oikoradalla Kerava—Lahti.

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2005

Tuija Nurmi /kok