

TOIMENPIDEALOITE 71/2005 vp

Äänekoski—Haapajärvi-radon kunnostaminen

Eduskunnalle

Jyväskylästä Saarijärven kautta kulkevaa rataa kutsutaan Keski-Suomen radaksi. Rataosuus Äänekoski—Haapajärvi yhdistää toisiinsa Keski-Suomea ja Pohjois-Pohjanmaata. Äänekosken ja Haapajärven välinen etelä-pohjoissuuntainen yhdysrata on pituudeltaan 164 kilometriä. Rata kulkee edellä mainittujen kaupunkien lisäksi Viitasaaren ja Pyhäjärven kaupunkien sekä Saarijärven, Karstulan, Kannonkosken, Kivijärven ja Pihtiputaan kuntien halki. Liikennepaikkoja rataosalla on yhteensä neljätoista, mutta näistä vain puolet on avoinna kaupalliselle liikenteelle. Lisäksi rataosuudella on yksityisraideliittymiä. Radan liikenteelliseen vaikutusalueeseen kuuluvat ensisijaisesti kaikki edellä mainitut kaupungit ja kunnat.

Henkilöliikenne lakkautettiin radan viimeiseltä osuudelta vuonna 1978, jonka jälkeen radalla on ollut ainoastaan tavaraliikennettä. Radan tavaraliikenne muodostuu radanvarren kuljetuksista, joten sillä ei ole verkollista merkitystä. Tavarakuljetukset ovat pääasiassa raakapuukuljetuksia metsäteollisuuden tarpeisiin. Kuljetuksia lähtee radalta sekä etelän että pohjoisen suuntiin, mutta pohjoisen suunta on raakapuukuljetuksissa selkeä pääsuunta. Pohjoisen kuljetukset suuntautuvat Pietarsaaren, Oulun sekä Kemin tuotantolaitoksiin ja etelässä mm. Jämsänkosken ja Kymenlaakson tuotantolaitoksiin. Äänekosken sel-lutehtaalle menevä puutavara kuljetetaan tehtaan läheisyyden vuoksi kuorma-autoilla. Viime vuosina radan kuljetukset ovat olleet 200 000 tonnin luokkaa.

Tavaraliikenteen kuljetusmäärien kasvu on todennäköistä, sillä radan merkittävin käyttäjä (UPM-Kymmene Oyj) siirtää vesikuljetuksia rautateille noin 30 000 tonnia/vuosi. Lisäksi kuljetusten määrää voivat kasvattaa mm. Pietarsaaren tuotantolaitoksen lisääntyvä puuntarve ja radan vaikutusalueen bioenergian hyödyntäminen. Radan matkailullista potentiaalia hyödynnetään mm. junaelämysmatkailun tuotteistamisella. Kiskobussien myötä radalle voitaisiin harkita myös henkilöliikenteen palauttamista, koska suora lentoliikenne Jyväskylän ja Oulun välillä puuttuu. Radan lakkautus siirtäisi kuljetuksia tieverkolle keskimäärin 22—24 kuorma-autoa vuorokaudessa. Raskas liikenne heikentäisi tieturvallisuutta ja edellyttäisi luultavasti sujuvuuden sekä turvallisuuden säilyttämiseksi pääteillä ohituskaistojen ja keskikaiteiden rakentamista. Alemmalla verkolla kelirikko-ongelmat vaativat lisäpanostusta kunnossapitoon ja välivarastopaikkojen rakentamista.

Rata pyritään pitämään nykyisillä kunnossapitotoimilla liikennöintikuntoisena ainakin vuoteen 2010 saakka. Tämän jälkeen on tehostettava rataosan kunnossapitoa tai suoritettava korvausinvestointi. Radan taso ei vastaa liikenteen tarpeita. Lähtökohtana perusparantamisessa onkin tason nostaminen, jota toteutetaan vaihtamalla radalle K43-kiskotus. Kiskot pitäisi uusita 152 km:n matkalta ja pölkyt sekä tukikerros (35 cm:n sepeli) koko rataosuudelle. Tämä on iso investointi ja edellyttää päätösten investointien

toimimista, jotta radalle saadaan tarvittava kiertämateriaali.

Radan purkamisesta aiheutuisi arviolta noin 1 640 000 euron kustannukset.

Radalla on verkollista merkitystä Etelä- ja Pohjois-Suomea yhdistävänä ratana, joka voi toimia varareittinä. Radan kunnossapidon kustannukset ovat suuret, mutta käytölle on kuitenkin olemassa kasvunäkymiä. Radalle on perusteltua suorittaa korvausinvestointi ja tason nosto, joilla

parannetaan rautatiekuljetusten käytön edellytyksiä alueella.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin Keski-Suomen radan Äänekosken ja Haapajärven välisen osuuden kunnostamiseksi ja turvaa täten alueen elinkeinojen ja tieliikenneyhteyksien elinvoimaisuuden Keski-Suomen radan vaikutusalueella.

Helsingissä 22 päivänä kesäkuuta 2005

Lauri Oinonen /kesk