

LISÄTALOUSARVIOALOITE 49/2010 vp

Määrärahan osoittaminen Haapamäki—Parkano—Pori-rautatien käyttöönoton perusselvityksen tekemiseen sekä radan ja rata-alueen raivaamiseen

Eduskunnalle

Haapamäki—Pori-rautatien varsinainen liikenne on lopetettu vuonna 1985. Rataosuuksia (Aitoneva) Kihniö—Parkano—Niinisalo, pituudeltaan noin 70 km, käytetään edelleen puutavaran ja puolustusvoimien kuljetuksiin. Rakennettu rata on eräitä ylikulkusilloja lukuun ottamatta edelleen olemassa. Radan matkailulliseksi hyödyntämiseksi on tehty tarpeelliseksi katsottuja toimia.

Rautatieliikenteen lakkaamisen jälkeen Rauhalle on valmistunut sellutehdas, joka tarvitsee 180 rekkakuormaa puuta vuorokaudessa. Radan itäpäässä suuria puunkäyttäjiä ovat Vilppulan ja Äänekosken puunjalostuslaitokset. Tulevaisuudessa puutavaran kuljetuksia lisää tehokkaampi puun hyödyntäminen. Nykyisen runkopuun talteenoton lisäksi tullaan myös päätehakkuiden hakkuu- ja raivaustähteet hyödyntämään energiantuotannossa. Raakapuun kuljetuksissa tuntuisi järkevältä siirtää kuljetukset maanteiltä rautateille. Liikennemuodon muutoksella olisi liikenneturvallisuutta parantava vaikutus, samoin hankkeella olisi myönteinen vaikutus liikenteen päästöjen suhteen.

Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönotolla olisi myönteinen vaikutus alueen kuntien elinkeinopolitiikalle, koska radan vaikutuspiiriin olisi mahdollista sijoittaa runsaasti tilaa vaativaa teollisuutta. Ratahanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava ja nopeasti realisoitavissa muun liikenteen häiriintymättä. Ratahankkeen toteutuksessa voidaan hyödyntää nykyistä, osittain suljet-

tua tai vajaaliikenteessä olevaa ratainfrastruktuuria. Minkäänlaisia kaavoitusrasitteita ei ole toteutuksen esteenä, joten ratahankkeen eteneminen voisi olla nopeaa.

Kioton sopimuksen vaatimukset pakottavat siirtämään kuljetuksia rautateille, sillä rautateiden ympäristöystävällisyys on ylivoimainen kumipyöräliikenteeseen verrattuna. Yksi juna kykenee kuljettamaan noin 20—40 rekan tavaratavaralajista riippuen. Mikäli vastaavat tavaraliikennetonnit kuljetettaisiin dieselvetureilla, olisivat päästöt vain murto-osa vastaavan rekkaliikenteen päästöihin. Radan kunnostuksen suunnittelussa tulisi selvittää myös sähköistämisen mahdollisuudet.

Radan varteen, esimerkiksi Parkanoon, Virolle, Haapamäelle, Keuruulle, Jyväskylään, Pieksämäelle tai jollekin muulle radanvarressa olevalle paikkakunnalle voitaisiin luoda uusia logistiikkahankkeita ja näin saataisiin luotua myös radan välittömään läheisyyteen mahdollisuus synnyttää uutta yritystoimintaa ja teollisuutta. Tämä helpottaisi myös metsäteollisuuden lisääntyviä kuljetustarpeita ja loisi puitteita sijoittaa uutta teollisuutta ja edistää Suomen vienti- ja tuontiliikennettä. Radan rakentamisen muita hyötyjä olisivat kaikki radan pohjois- ja eteläpuolella olevat maakunnat ja kaupungit sekä niiden teollisuus aina 200 kilometrin päähän radasta. Rataa hyödyntävät paikkakunnat 200 kilometrin etäisyydellä radasta olisivat siis pohjoisessa

linjasta Ylivieska—Kuhmo etelään olevat paikkakunnat ja radan eteläpuolella linjasta Hämeenlinna—Lappeenranta pohjoiseen olevat paikkakunnat. Esimerkiksi Oulusta Jyväskylään on matkaa vain 339 km, eli Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu voisivat myös hyödyntää poikittaispääradan logistiikkakeskuksia viennin, tuonnin ja transiton osalta.

Yhteydet Venäjälle toisivat myös transitoliikennettä länsirannikolle. Radan korjaamisesta ja uudelleen avaamisesta hyötyisi koko Suomen länsirannikko lisääntyneen transitoliikenteen muodossa. Kyseinen ratakokonaisuus on vuonna 1917 suunniteltu yhteydeksi Pietarista Elisenvaaran ja Haapamäen kautta Poriin.

Ratahankkeesta hyötyisivät myös ns. ruuhka-Suomi ja Kymenlaakso, sillä paine helpottuisi ainakin osittain ja näin saataisiin tilaa ruuhkautuville radoille. Voittajia olisivat myös muut teiden käyttäjät, liikenneturvallisuus ja ympäristö.

Tulevat investointipaineet laskisivat, ja tiemäärärahat ko. osuudella saataisiin riittävämmälle tasolle. Tavara- ja raaka-ainekuljetusten tulisi kulkea eri reittejä kuin missä liikkuu suurin osa henkilöliikenteestä.

Hanke tulisi aloittaa kustannusselvityksellä vuonna 2010, ja vuonna 2011 rakennettaisiin ppp-mallin mukaisesti toteutusmalli ja ratahanke toteutettaisiin vuodesta 2012 eteenpäin. Aikataulu voisi olla nopeampikin.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2010 kolmanteen lisätalousarvioon momentin 31.10.20 perusteluihin maininnan, että määrärahaa saa käyttää Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönoton perusselvityksen tekemiseen sekä radan ja rata-alueen raivaamiseen.

Helsingissä 24 päivänä toukokuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk