

## LISÄTALOUSARVIOALOITE 74/2014 vp

### Määrärahan osoittaminen Pori—Mäntyluoto— Tahkoluoto-radan sähköistykseen

#### *Eduskunnalle*

Porin satama on valmistavan teollisuuden yleissatama, jossa käsitellään merkittäviä määriä eri teollisuusalojen raaka-aineita, tarveaineita ja lopputuotteita. Satama koostuu kolmesta erillisestä osasta: Mäntyluodon satamasta, Tahkoluodon syväsatamasta sekä öljy- ja kemikaalisatamasta. Sataman asiakkaana on suomalainen valmistava teollisuus ja kauppa monen maakunnan alueelta.

Porin sataman kehitysedellytykset ovat hyvät. Se on Pohjanlahden syvin satama (kulkusyvyys 15,3 metriä), ja sinne pääsevät myös suurikokoiset alukset — jatkossahan aluskoot kasvavat rikkidirektiivin täytäntöönpanon myötä. Lisäksi Porin satama soveltuu hyvin talvimerenkulkuun, sillä vuoden keskilämpötila on +5° C eikä talvella ole paljon lunta tai jäätä. Jäänmurtotarvetta on vähiten Suomen satamista. Tämä on merkittävä asia tulevaisuudessa, kun laivojen konetehot putoavat Energy Efficiency Design Index:n (EEDI) ansiosta ja jäänmurron tarve lisääntyy satamisamme. Satamalla on myös hyvä sijainti valtateiden 2, 8, 11 ja 23 solmupisteessä sekä 25 tonnin akselipainon rautatieyhteyden päässä.

Rautatieyhteyden kehittäminen lisäisi sataman palvelukykyä suomalaiselle teollisuudelle. Pori—Mäntyluoto (21 km) sekä Mäntyluoto—Tahkoluoto (14 km) -rataosuuksilta puuttuu edelleen sähköistys, ja junan kulkeminen sähköistämättömällä rataosuudella edellyttää ns. hybridiveturia tai vaihtoa dieselveturiin (vaihto vie

aikaa). Sähköistys mahdollistaisi kaikkien junien kulkemisen Pori—Mäntyluoto—Tahkoluoto-rataosuudella ilman vaihtoja.

Sen lisäksi, että rataosuuden sähköistys hyödyttäisi teollisuutta, se myös tukisi niitä ympäristötavoitteita, joihin Suomen valtio on sitoutunut EU:n liikenteen valkoisen kirjan mukaisesti. Tavoitteena on mm. leikata liikenteen hiilipäästöjä 60 % vuoteen 2050 mennessä, ja siirtää osa maantiiliikenteestä rautateille.

Sähköistuksen yhteydessä tulisi myös parantaa rataosuuden turvallisuutta. Rataosuudella on vielä liikaa vartioimattomia radanylityspaikkoja, joita voitaisiin poistaa rinnakkaistiejärjestelyillä tai turvalaitteita lisäämällä. Viime vuosina rataosuudella on tapahtunut vakavia onnettomuuksia vilkkaan liikenteen ja turvalaittepuutteiden vuoksi.

Jatkossa sähköistys myös hyödyttäisi Satakunnan joukkoliikenteen kehittymistä. Myöhemmin voitaisiin nimittäin aloittaa henkilöjunaliikenne Mäntyluodon ja Kokemäen välillä. Satakunnan joukkoliikenteen tulevaisuuden visiossa koko joukkoliikenne rakentuu ns. yhden vaihdon periaatteelle: matkustaja pääsee paikasta toiseen enintään yhdellä vaihdolla eri liikennemuotojen välillä, joita ovat taajamajuna, raitiovaunu sekä linja-auto.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

**LTA 74/2014 vp — Ari Jalonen /ps**

*että eduskunta ottaa valtion vuoden  
2014 lisätalousarvioon momentille  
31.10.77 lisäyksenä 1 800 000 euroa*

*Pori—Mäntyluoto—Tahkoluoto-radan  
sähköistyksen aloittamiseen.*

Helsingissä 27 päivänä toukokuuta 2014

Ari Jalonen /ps