

Jari Koskela ps ym.

Talousarvioaloite määrärahan lisäämisestä kokonaistaloudellisesti ja liikenteellisesti järkevien raideliikenneyhteyksien (ml. Pori—Parkano—Haapamäki -raideyhteyden uudelleenkäyttöönotto) selvittämiseen (1 000 000 euroa)

Eduskunnalle

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että Suomi kasvattaa rautateiden liikenne- ja infrakorjaus investointiosuutta merkittävästi nykytasosta ottaen huomioon myös poikittais- ja vähäliikenteiset ratat. Väylien peruskorjauksessa painotetaan perusväylästä kuntoa parantavia ja pullonkauloja poistavia, päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta vahvistavia investointeja, jotka hyödyttävät niin joukkoliikenteen kehittämisen, alueellisen saavutettavuuden kuin elinkeinoelämän tarpeita.

Nykyinen pääradan raidekapasiteetti ei ole riittävä ennustetulle liikenteen kasvulle. Nykyinen kapasiteetti ei myöskään mahdollista liikenteelle asetettujen ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Hitaat tavarajunat nopeiden matkustajajunien seassa syövät runsaasti kapasiteettia ja siksi niiden ohjaaminen omille reiteille antaisi kapasiteettia pääradoilla matkustajaliikenteelle.

Tavaraliikenteen osalta Porin ja Rauman raideyhteydet Tampereelle kuuluvat valtakunnallisen rautatieverkon pääväyliin. Porin ja Rauman satamien kautta kulkevat vientiyhteydet ovat kansantaloudellisesti merkittäviä. Niiden osuus Suomen viennistä on noin 11 % ja tuonnista noin 8 %. Tahkoluoto/Mäntyluoto—Pori—Harjavalta—Tampere- ja Rauma—Kokemäki—Tampere -yhteyksiväleillä kulkevan tavaraliikenteen määrä on viime vuosina ollut jatkuvassa kasvussa. Kasva-va idästä saapuva liikenne aiheuttaa tällä hetkellä myös tärinä- ja meluhaittoja.

Tampereella on suunniteltu uutta ohitusraidetta tavaraliikenteelle ja ratapihan siirtoa. Pirkanmaan liiton esiselvityksen mukaan ohitusraiteen kustannus olisi 600 miljoonaa euroa ja ratapihan siirron 900 miljoonaa euroa. Tavaraliikenne olisi Tampereella hyvä saada keskustan ulkopuolel-le.

Pori—Parkano—Haapamäki -rata (PPH-rata) on olemassa oleva ratayhteys, jolta säännönmukainen reittiliikenne ja ylläpito on lopetettu. Rataosuutta Niinisalosta Parkanoon käytetään pääasias-sa puolustusvoimien kuljetuksiin. Radan kunnostus ja käyttöönotto maksaisi maakuntaliittojen ja radanvarsikuntien muodostaman Pori—Parkano—Haapamäki -rataryhmän Rambollilla teettä-män selvityksen (2017) mukaan noin 300 miljoonaa euroa.

Talousarvioaloite TAA 158/2019 vp

PPH-rata toisi tavaraliikenteelle uuden itä-länsi -suuntaisen poikittaisyhteyden, joka vapauttaisi kapasiteettia pääradalle, Tampereen ratapihalle ja josta hyötyisivät Sata-kunnan teollisuuden ja satamien lisäksi etenkin Keski-Suomen ja pohjoisen Pirkan-maan teollisuus. Rakentamalla Kokemäelle kolmioraide, myös Rauman sataman kuljetukset hyötyisivät PPH-radan avaamisesta. Puolustusvoimille radan avaaminen mahdollistaisi raskaan kaluston kuljetuksen Niinisalosta Porin satamaan, mikä voisi palvella esimerkiksi kansainvälisten rauhanturvaoperaatioiden tarpeita.

Porin alueen teollisuuden näkökulmasta raideyhteys Haapamäelle olisi hyödyllinen taloudellisista, ympäristöllisistä ja turvallisuussyistä. Teollisuudessa käytettävien vaarallisten aineiden, kuten rikkihapon kuljetus rautateitse on turvallisempaa kuin maanteitse. Myös tärinästä ja melusta aiheutuvat haitat olisivat pienempiä vähemmän asutuilla alueilla.

Ympäristöllisestä näkökulmasta PPH-rataosuus mahdollistaisi myös esim. kaasuveturien käytön pilotoinnin. Kaasuveturit ovat vähäpäästöisempiä kuin raskaiden tavarajunien vetämiseen soveltuvat dieselveturit. LNG-terminaali Porissa ja biokaasutuotanto Keski-Suomessa tarjoavat hyvät edellytykset kaasuveturien käytölle radalla. Tämä vähentäisi raskaiden rautatiekuljetusten päästöjä huomattavasti.

Suurin hyöty radan avaamisesta saadaan, jos samalla ylläpidetään ja tarvittaessa perus-parannetaan muitakin keskeisen Suomen nykyään vähäliikenteisiä sähköistämättömiä ratoja, eli Seinäjoen—Haapamäen—Jyväskylän, Orivesi—Haapamäen ja Jyväskylä—Ylivieskan. Yhdessä nämä radat muodostavat verkoston, jota pitkin voitaisiin ohjata hitaita tavarajunia pois pääradalta ja Tampereen ratapihalta. Tähän tapaan toimitaan jo Pohjois-Suomessa, jossa Vartiuksen ja Kokkolan väliset malmijunat on ohjattu radalle Ylivieska—Iisalmi—(Kontiomäki), jolloin voidaan ohittaa Oulun ratapiha.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta lisää 1 000 000 euroa momentille 31.10.77 kokonaistaloudellisesti ja liikenteellisesti järkevien raideliikenneyhteyksien (ml. Pori—Parkano—Haapamäen -raideyhteyden uudelleenkäyttöön) selvittämiseen.

Helsingissä 18.10.2019

Jari Koskela ps
Petri Huru ps
Matias Marttinen kok
Jari Myllykoski vas