

TALOUSARVIOALOITE 633/2008 vp

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

Eduskunnalle

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

Tällä hetkellä radan liikenteellä olevat osuudet ovat nk. vähäliikenteisten ratojen selvitystyön kohteena. Uhkana on jopa liikenteellä olevien rataosuuksien purkamisen. Tämä olisi vain kustannuksia aiheuttava toimi. purkamiskustannuksien sijaan nämä rahat tulisi käyttää radan kunnostukseen.

Haapamäki—Pori-radon vaikutuspiirissä olevat alueet ovat metsävaltaisia, ja suuria raakapuun käyttäjiä löytyy radan kummastakin päästä. Samoin mm. Parkanon kaupungissa on voimakas mekaaninen puunjalostusteollisuus. Rautatieliikenteen lakkaamisen jälkeen Raumalle on valmistunut sellutehdas, joka tarvitsee 180 rekka-kuormaa 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 raivaustahteet hyödyntämään energiantuotannossa. Raakapuun kuljetuksissa tuntuisi järkevältä siirtää kuljetukset maanteiltä rautateille. Liiken-

nemuodon 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 nykyisiä, osittain suljettuja tai vajaaliikenteessä olevaa ratainfrastruktuuria. Minkäänlaisia kaavoitusrasitteita ei ole toteutuksen esteenä, joten ratahankkeen eteneminen voisi olla nopeaa. Keräämieni tietojen mukaan rataosuudelta puuttuu tällä hetkellä muutama kilometri rataa ja kaksi maantiesiltaa, toinen Porin Ruosniemestä (20 metriä) ja toinen väliltä Parkano—Haapamäki—Virrat. Ratapohjat ovat olemassa, vain ratakiskot ja ratapöllit tulisi uusii joiltain osilta. Rata ei tarvitsisi sähköistystä, vaan liikenne hoidettaisiin dieselveturein. Tasoristeysjärjestelyjä tulee tehtäväksi myös ko. radalle.

Ratahanke poistaa ja helpottaa nykyisten liikenneväylien liikenneongelmia ja kustannuspaineita, on kestävä kehityksen hanke ja lisää nykyisen liikenneinfrastruktuurin turvallisuutta sekä ympäristöystävällisyyttä. Hankkeella kye-

tään myös luomaan läpi Suomen radanvarteen uusia logistisia työpaikkoja itärajalta aina länsirannikolle. Hanke helpottaa työmarkkinoiden tulevaa rakennemuutosta sekä sen avulla päästään lähemmäksi Kioto-sopimuksen 20 %:n CO²-vähennysvaateita. Ratahankkeella luodaan Suomeen viideksikymmeneksi vuodeksi poikittainen päärata tukemaan myös pystysuuntaisen pääradan liikenteen jakautumista. Hankkeen hyödyt ovat selvät.

Perustelut, jotka tukevat hankkeen toteutusta silmällä pitäen Suomen tulevaa kehitystä, ovat ilmeiset. Kioton sopimuksen vaatimukset pakottavat siirtämään kuljetuksia rautateille, sillä rautateiden ympäristöystävällisyys on ylivoimainen kumpiyöräliikenteeseen verrattuna. Yksi juna kykenee kuljettamaan noin 20–40 rekan tavarat tavaralajista riippuen. Mikäli vastaavat tavaraliikennetonnit kuljetettaisiin dieselvetureilla on sen päästöt vain murto-osa vastaavan rekkaliikenteen päästöihin. Radan kunnostuksen suunnittelussa tulisi selvittää myös sähköistämisen mahdollisuudet.

Keskusteluissa VR:n edustajan kanssa on käynyt myös ilmi, että esimerkiksi Suomen suurimmalla kuljetusliikkeellä Transpointilla on tulevaisuudessa noin 4 000 raskaan ajoneuvokuljettajan tarve, mutta he arvioivat saavansa alalle vain n. 2 000 kuljettajaa. Tätä työmarkkinoiden rakennemuutosta ovat viestittäneet myös muut valtakunnan mediat ja alan ammattijulkaisut sekä etujärjestöt.

Radan varteen, esimerkiksi Parkanoon, Virroille, Haapamäelle, Keuruulle, Jyväskylään, Pieksamäelle tai johonkin muuhun 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 lisääntyvää 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 säteellä radasta. Rataa hyödyntävät paikkakunnat 200 kilomet-

rin etäisyydellä radasta olisivat siis pohjoisessa linjasta Ylivieska—Kuhmo etelään olevat paikkakunnat ja radan eteläpuolella linjasta Hämeenlinna—Lappeenranta pohjoiseen olevat paikkakunnat. Esim. Oulusta Jyväskylään on matkaa vain 339 km, eli Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu voisivat myös hyödyntää poikittaispääradan logistiikkakeskuksia viennin, tuonnin ja transiiton osalta.

Yhteydet Venäjälle toisivat myös transiitto-liikennettä Länsirannikolle ja hyötyjinä olisivat seuraavat satamat: Kokkola, Vaasa ja Kaskinen rataa Ähtärin ja Seinäjoen kautta sekä Pori Parkanon kautta. Radan korjaamisesta ja uudelleen avaamisesta hyötyisivät myös Rauman, Turun ja Uudenkaupungin satamat lisääntyneen transiitto-liikenteen muodossa. Saamieni tietojen mukaan (tekn. lis. Pekka Ryttilä) Suomen itärajan tuntumassa Venäjän puolella liikkuu kolme kertaa enemmän tavaraa tonneissa junalla pohjoisesta etelään kuin Suomen koko rautatieverkolla yhteensä. Venäjän kanssa yhdessä voitaisiin neuvotella myös Parikkala—Elisenvaaran-rataosuuden avaamisesta, sillä Venäjänkin hyötyisi ko. hankkeesta.

Ratahankkeesta hyötyisivät myös ns. Ruuhka-Suomi ja Kymenlaakso, sillä paine helpottaisi ainakin osittain. Voittajia olisivat myös muut teiden käyttäjät, liikenneturvallisuus ja ympäristö. Tuleva investointipaine laskisi ja tiemäärärahat ko. osuudella saataisiin järkevämmälle tasolle. Tavara- ja raaka-ainekuljetusten tulisi kulkea eri reittejä kuin missä liikkuu suurin osa henkilöliikenteestä.

Porin satama on huoltovarmuuden kannalta tärkeä ja jatkoyhteydet sisämaahan ovat välttämättömät. Pohjois-Suomen liikennettä voitaisiin siirtää osittain vaikeina jäätalvina junaradalle ja käyttää etelän helpomman jäätalvanteen satamia helpottamaan tavarankulkua, mikäli Suomen jäänmurtokalusto ei kykene pitämään Merenkurkun pohjoispuolista liikennettä yllä. Saimaan satamien liikenne saataisiin siirrettyä länsirannikon satamiin, joka toisi valtiolle kustannussäästöjä.

Hankkeen toteutuksesta hyötyy koko Suomi; lähes koko Suomelle annetaan mahdollisuus ke-

hittyä tasapuolisesti ja samalla poistetaan liikennettä sieltä, missä se muodostaa ongelmia. Tällä hetkellä transiiton arvo kansantaloudellemme on n. 400 miljoonaa euroa, mutta ko. ratakankkeen avulla arvo voisi kasvaa Suomen mittakaavassa 600—800 miljoonaa euroa. Hanke tulisi aloittaa kustannusselvityksellä vuonna 2009 ja vuonna 2010 rakennettaisiin ppp-mallin mukaisesti toteutusmalli ja ratakankke toteutettaisiin 2011 eteenpäin. Aikataulu voi olla nopeampikin.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2009 talousarvioon momentille 31.10.22 lisäyksenä 20 000 euroa Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönnoton perusselvityksen tekemiseen sekä radan ja rata-alueen raivaamiseen.

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2008

Lauri Oinonen /kesk