

TALOUSARVIOALOITE 650/2009 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 n. 70 km, käytetään edelleen puutavaran ja puolustusvoimien kuljetuksiin. Rakennettu rata on eräitä ylikulkusiltoja lukuun ottamatta edelleen olemassa. Radan matkailulliseksi hyödyntämiseksi on tehty tarpeelliseksi katsottuja toimia.

Tällä hetkellä radan liikenteellä olevat osuudet ovat nk. vähäliikenteisten ratojen selvitystyön kohteena. Uhkana on jopa liikenteellä olevien rataosuuksien purkaminen. 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 suhteeseen.

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 suljettua tai vajaaliikenteessä olevaa ratainfrastruktuuria. Minkäänlaisia kaavoitusrasitteita ei ole toteutuksen esteenä, joten ratahankkeen eteneminen voisi olla nopeaa. Keräämiäni 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 uusia joiltain osin. 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 kyetään 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. Kioto-sopimuksen vaatimukset pakottavat siirtämään kuljetuksia rautateille, sillä rautateiden ympäristöystävällisyys on ylivoimainen kumipyöräliikenteeseen verrattuna. Yksi juna kykenee kuljettamaan noin 20–40 rekan tavarat, tavaralajista riippuen. Mikäli vastaavat tavaraliikennetonnit kuljetettaisiin dieselvetureilla, ovat 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, 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. Esim. 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 transito-liikennettä länsirannikolle, ja hyötyjinä olisivat seuraavat satamat: Kokkola, Vaasa, Kaskinen raitaa Ähtärin ja Seinäjoen kautta sekä Pori ja Rauma Parkanon kautta. Radan korjaamisesta ja uudelleen avaamisesta hyötyisi koko Suomen länsirannikko lisääntyneen transito-liikenteen muodossa. Saatujen tietojen mukaan (tekn. lis. Pekka Ryttilä) Suomen itärajan tuntumassa Venäjän puolella liikkuu kolme kertaa enemmän tavaraa tonneissa junalla pohjoisesta etelään mitä Suomen koko rautatieverkolla yhteensä. Venäjän kanssa yhdessä voitaisiin neuvotella myös Parikkalan—Elisenvaaran rataosuuden avaamisesta, sillä Venäjäkin hyötyisi ko. hankkeesta. Kyseinen ratakokonaisuus on v. 1917 suunniteltu yhteydeksi Pietarista Elisenvaaran ja Haapamäen kautta Poriin.

Ratahankkeesta hyötyisi myös ns. ruuhka-Suomi ja Kymenlaakso, sillä paine helpottaisi 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.

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

Hankkeen toteutuksesta hyöttyy koko Suomi. Lähes koko Suomelle annetaan mahdollisuus kehittyä tasapuolisesti ja samalla poistetaan liikennettä sieltä, missä se muodostaa ongelmia. Tällä hetkellä transiton arvo kansantaloudellemme on n. 400 miljoonaa euroa, mutta ko. ratahankkeen avulla arvo voisi kasvaa Suomen mittakaavassa 600—800 miljoonaan euroon. Hanke tulisi aloittaa kustannusselvityksellä vuonna 2010, ja vuonna 2011 rakennettaisiin ppp-mallin mukaisesti toteutusmalli ja ratahanke toteutettaisiin vuodes-

ta 2012 eteenpäin. Aikataulu voi olla nopeampi-kin.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta lisää valtion vuoden 2010 talousarvioon momentin 31.10.20 perusteluihin maininnan, että määrärahaa saa käyttää Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönoton perusselvityksen tekemiseen sekä radan ja rata-alueen rai-vaamiseen.

Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 2009

Lauri Oinonen /kesk