

Toimenpidealoite TPA 1/2018 vp

Jari Myllykoski vas

Toimenpidealoite selvityksen tekemisestä suunnitellun Pori—Parkano—Haapamäki-raideyhteyden kustannusvaikutuksista tuleviin ratahankkeisiin

Eduskunnalle

Pori—Parkano—Haapamäki-rata (PPH-rata) on olemassa oleva ratayhteys, jolta säännönmukainen reittiliikenne ja ylläpito on lopetettu. Liikenne radalla päättyi 1980-luvulla, mutta rataosuutta Niinisalosta Parkanoon käytetään puolustusvoimien kuljetuksiin. Radan kunnostus ja käyttöönotto maksaisi maakuntaliittojen ja radanvarsikuntien muodostaman Pori—Parkano—Haapamäki-rataryhmän Rambollilla teettämän selvityksen (2017) mukaan noin 300 miljoonaa euroa.

Raideliikenteen kasvu edellyttää joka tapauksessa investointeja, ja Tampereen osalta on suunniteltu alustavasti uutta ohitusraidetta tavaraliikenteelle ja ratapihan siirtoa. Pirkanmaan liiton esiselvityksen mukaan ohitusraiteen kustannukset olisivat 600 miljoonaa euroa ja ratapihan siirron 900 miljoonaa euroa. Tavaraliikenne on Tampereella hyvä saada keskustan ulkopuolelle esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten vuoksi.

Porin alueen teollisuuden näkökulmasta raideyhteys Haapamäelle olisi hyödyllinen taloudellisista, ympäristöllisistä ja turvallisuussyistä. Teollisuudessa käytettävien vaarallisten aineiden, kuten rikkihapon, kuljetus rautateitse on turvallisempaa kuin maanteitse, jossa se on aiheuttanut vaaratilanteita. Ympäristöllisestä näkökulmasta uusi rataosuus mahdollistaisi kaasuveturien pilotoinnin. Kaasuveturit ovat vähäpäästöisempiä kuin raskaiden tavarajunien vetämiseen soveltuvat dieselveturit. Porin uusi LNG-terminaali tarjoaa mahdollisuudet kaasuveturien käytölle PPH-radalla. Tämä vähentäisi raskaiden rautatiekuljetusten päästöjä huomattavasti.

PPH-rata toisi uuden itä-länsisuuntaisen poikittaisyhteyden tavaraliikenteelle, josta hyötyisivät Satakunnan teollisuuden ja satamien lisäksi etenkin Keski-Suomen ja pohjoisen Pirkanmaan teollisuus. Rakentamalla Kokemäelle kolmioraide myös Rauman sataman kuljetukset hyötyisivät PPH-radana avaamisesta. Puolustusvoimille radan avaaminen mahdollistaisi raskaan kaluston kuljetuksen Niinisalosta Porin satamaan, mikä voisi palvella esimerkiksi kansainvälisten rauhanturvaamissoperaatioiden tarpeita.

Suurin hyöty radan avaamisesta saadaan, jos samalla ylläpidetään ja tarvittaessa perusparannetaan muitakin keskisen Suomen nykyään vähäliikenteisiä sähköistämättömiä ratoja eli Seinäjoen—Haapamäki—Jyväskylän, Orivesi—Haapamäki 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

Toimenpidealoite TPA 1/2018 vp

väliset malmijunat on ohjattu radalle Ylivieska—Iisalmi—(Kontiomäki), jolloin voidaan ohittaa Oulun ratapiha.

Hitaat tavarajunat nopeiden matkustajajunien seassa syövät runsaasti kapasiteettia, ja siksi niiden ohjaaminen omille reiteille antaisi kapasiteettia pääradoilla matkustajaliikenteelle. Koska PPH-radan käyttöönoton arvioitu hinta on huomattavasti Tampereen ohitusraidetta ja ratapihan siirtoa edullisempi, tulisi hallituksen harkita selvitystä Pori—Parkano—Haapamäki-radan avaamisesta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin selvityksen tekemiseksi Pori—Parkano—Haapamäki-radan avaamisen kustannusvaikutuksista muihin ratahankkeisiin.

Helsingissä 5.2.2018

Jari Myllykoski vas