

## Toimenpideoite TPA 43/2019 vp

Jari Myllykoski vas

### **Toimenpideoite selvityksen tekemisestä tulevien ratahankkeiden kustannuksista, jos Pori—Parkano—Haapamäki-raideyhteys avattaisiin**

#### **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 Niinisolasta Parkanoon käytetään puolustusvoimien kuljetuksiin. Radan kunnostus ja käyttöönotto maksaisi maakuntaliittojen ja radanvarsikuntien muodostaman Pori—Parkano—Haapamäki-rataryhmän Rambollilla vuonna 2017 teettämän selvityksen (liite 1) mukaan noin 330 miljoonaa euroa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että Suomi kasvattaa rautateiden liikenne- ja infrakorjausinvestointiosuutta merkittävästi nykytasosta ottaen huomioon myös poikittais- ja vähäliikenteiset radat. Väylien peruskorjauksessa painotetaan perusväylästä kuntoa parantavia ja pullonkaloja poistavia, päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta vahvistavia investointeja, jotka hyödyttävät niin joukkoliikenteen kehittämisen, alueellisen saavutettavuuden kuin elinkeinoelämänkin tarpeita. Nykyinen pääradan raidekapasiteetti ei ole riittävä ennustetulle liikenteen kasvulle. Nykyinen kapasiteetti ei myöskään mahdollista liikenteelle asetettujen ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

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 takia. Tämän lisäksi Porin ja Rauman satamien kautta kulkevat vientiyhteydet ovat kansantaloudellisesti merkittäviä. Niiden osuus Suomen viennistä on noin 11 % ja tuonnista noin 8 %. Yhteysväleillä Tahkoluoto/Mäntyluoto—Pori—Harjavalta—Tampere ja Rauma—Kokemäki—Tampere kulkevan tavaraliikenteen määrä on viime vuosina ollut jatkuvassa kasvussa. Kasvava idästä saapuva liikenne aiheuttaa tällä hetkellä myös tärinä- ja meluhaittoja.

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. Myös tärinästä ja melusta aiheutuvat haitat olisivat pienempiä vähemmän asutuilla alueilla. Ympäristöllisestä näkökulmasta uusi rataosuus mahdollistaisi kaasuveturien pilotoin-

## Toimenpideoite TPA 43/2019 vp

nin. Kaasuveturit ovat vähäpäästöisempiä kuin raskaiden tavarajunien vetämiseen soveltuvat dieselveeturit. Porin nesteytetyn maakaasun LNG-terminaali tarjoaa mahdollisuudet kaasuveturien käytölle PPH-radalla. Tämä vähentäisi raskaiden rautatiekuljetusten päästöjä huomattavasti.

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

Suurin hyöty radan avaamisesta saadaan, jos samalla ylläpidetään ja tarvittaessa perusparannetaan muitakin keskisen Suomen nykyään vähäliikenteisiä sähköistämättömiä ratoja, joita ovat Seinäjoki—Haapamäki—Jyväskylä, Orivesi—Haapamäki ja Jyväskylä—Ylivieska. 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 Ylivieska—Iisalmi—(Kontiomäki)-radalle, jolloin voidaan ohittaa Oulun ratapiha.

Nopeiden matkustajajunien seassa liikennöivät hitaat tavarajunat syövät runsaasti raiteiden kapasiteettia, ja siksi niiden ohjaaminen omille reiteille lisäisi pääratojen matkustajaliikennettä. Koska PPH-radana käyttöönnoton arvioitu hinta on huomattavasti Tampereen ohitusraidetta ja ratapihan siirtoa edullisempi, tulisi hallituksen harkita selvityksen tekemistä Pori—Parkano—Haapamäki-radana avaamisesta. PPH-radana rakentamisen lisäksi tulee tarkastella myös sille mahdollista kaksoisraidehanketta. Raiteen rakentamisen yhteydessä tulee myös ottaa huomioon mahdollinen TEN-T-rahoitus, sillä PPH-rata lisäisi merkittävästi pääradana liikennöitävyyttä ja mahdollisesti pienemmillä kustannuksilla. Vaikka rataa on ensisijaisesti kaavailtu tavaraliikenteelle, voi pitää mahdollisena sen avaamista myös henkilöliikenteelle.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin selvityksen tekemiseksi Pori—Parkano—Haapamäki-radana avaamisella saavutettavista kustannussäästöistä ja tarpeista muiden ratahankkeiden osalta.*

Helsingissä 19.11.2019

Jari Myllykoski vas