

TALOUSARVIOALOITE 588/2007 vp

Haapamäen kautta kulkevien ratojen sähköistäminen ja Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönoton perusselvityksen tekeminen

Eduskunnalle

Haapamäen perinteisen risteysaseman kautta kulkee 1880-luvulla alun perin valmistunut ns. vanha Pohjanmaan rata, joka muodostaa edelleen vaihtoehtoisen rautatieyhteyden eli toisen raideparin Tampere—Parkano—Seinäjoki-radalle. Liikenteen ohjaaminen Haapamäen kautta ns. vanhalle Pohjanmaan radalle vapauttaisi tilaa pääradalla.

Haapamäen kautta kulkee myös ns. poikkirata, joka muodostaa Suomen pisimmän poikittaisyhteyden länsi-itäsuunnassa, Vaasa—Seinäjoki—Haapamäki—Jyväskylä—Pieksämäki—Joensuu/Savonlinna. Haapamäki—Jyväskylä-radnan sähköistäminen antaisi tulevaisuudessa sähkövedon mahdollisuuden Vaasasta (radan suunnitellun sähköistyksen jälkeen) Haapamäen ja Jyväskylän kautta Pieksämäelle. Poikkiradalle tulisi saada vähintään yksi pikajunapari. Poikittaisliikenne tulisi hoitaa Suomessa junaliikenteenä, koska suorat lentoyhteydet puuttuvat.

Jotta Haapamäen kautta kulkevat ns. poikkirata ja ns. vanha Pohjanmaan rata voisivat palvella nykyistä tehokkaammin sekä henkilö- että tavaraliikennettä, tulisi ne saada sähköistetyksi. Mm. Keski-Suomen liiton maakuntakaavassa kyseiset radat on suunniteltu sähköistettäväksi.

Haapamäki—Pori-rautatien varsinainen liikenne on lopetettu vuonna 1985. Rataosuutta (Aitoneva) Kihniö—Parkano—Niinisalo, pituudeltaan n. 70 km, käytetään edelleen puutavaran ja puolustusvoimien kuljetuksiin. Rakennettu rata on eräitä ylikulkusiltoja lukuun ottamatta

edelleen olemassa. Alueen maakunnat ja kunnat ovat tekemässä radan matkailullisen hyödyntämisen selvittämiseksi perusselvitystä.

Tällä hetkellä radan liikenteellä olevat osuudet ovat ns. vähäliikenteisten ratojen selvitystyön kohteena.

Uhkana on jopa liikenteellä olevien rataosuuksien purkaminen. Tämä olisi vain kustannuksia aiheuttava toimi. Purkamiskustannuksien sijaan nämä rahat tulisi käyttää radan raivaukseen ja kunnostukseen.

Haapamäki—Pori-radnan vaikutuspiirissä olevat alueet ovat metsävaltaisia, ja suuria raakapuun käyttäjiä löytyy radan kummastakin päästä. Samoin mm. Parkanon kaupungissa on voimakasta mekaanista puunjalostusteollisuutta. Rautatieliikenteen lakkaamisen jälkeen Raumalle on valmistunut sellutehdas, joka tarvitsee 180 rekakuormaa 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 raivaustähteet hyödyntämään energiantuotannossa.

Raakapuun kuljetuksissa tuntuisi järkevältä siirtää kuljetukset maanteiltä rautateille. Liikennemuodon muutoksella olisi liikenneturvallisuutta parantava vaikutus; samoin hankkeella olisi myönteinen vaikutus liikenteen päästöihin.

Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönotolla olisi myönteinen vaikutus alueen kuntien elinkeinopolitiikkaan, koska radan vaikutuspiiriin olisi mahdollista sijoittaa runsaasti tilaa vaativaa teollisuutta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta lisää valtion vuoden 2008 talousarvioon momentin 31.40.21 perusteluihin maininnan, että määrärahaa saa käyttää Haapamäen kautta kulkevien ratojen sähköistykseen ja Haapamäki—Pori-rautatien käyttöönoton perusselvityksen tekemiseen ja radan kunnostuksen aloittamiseen.

Helsingissä 24 päivänä syyskuuta 2007

Lauri Oinonen /kesk