

Jari Koskela ps ym.

Talousarvioaloite määrärahan lisäämisestä Suomen kehärata -raide liikenneyhteyttä koskevan selvityksen (ml. Pori—Parkano—Haapamäki-radon uudelleenkäyttöönotto) tekemiseen (1 000 000 euroa)

Eduskunnalle

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 pullonkauloja poistavia, päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta vahvistavia investointeja, jotka hyödyttävät niin joukkoliikenteen kehittämisen, alueellisen saavutettavuuden kuin elinkeinoelämän tarpeita. Myös valmistelussa olevassa valtakunnallisessa Liikenne 12 -suunnittelussa on vahva painotus raideliikenteen kehittämiseen.

Nykyinen pääradan kapasiteetti ei ole riittävä raideliikenteen kasvulle. Nykyinen kapasiteetti ei myöskään mahdollista liikenteelle asetettujen ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Hitaat tavarajunat nopeiden matkustajajunien seassa syövät runsaasti kapasiteettia, ja siksi niiden ohjaaminen omille reiteille vapauttaisi kapasiteettia varsinkin pääradalla kasvavalle matkustajaliikenteelle.

Tavaraliikenteen osalta Porin ja Rauman raideyhteydet Tampereelle kuuluvat valtakunnallisen rautatieverkon pääväyliin. Porin ja Rauman satamien kautta kulkevat vientiyhteydet ovat kansantaloudellisesti merkittäviä. Niiden osuus Suomen viennistä on noin 11 % ja tuonnista noin 8 %. Tahkoluoto/Mäntyluoto—Pori—Harjavalta—Tampere- ja Rauma—Kokemäki—Tampere-yhteysväleillä kulkevan tavaraliikenteen määrä on vuosina ennen koronaepidemiaa ollut jatkuvassa kasvussa.

Idästä länteen ulottuva ns. Suomen kehärata (WSP 2020), mukaan lukien vähäliikenteisen ja osittain käytöstä poistetun Pori—Parkano—Haapamäki-raideyhteyden uudelleenkäyttöönotto, vapauttaisi kapasiteettia pääradalle ja Tampereen ratapihalle. Raideyhteys palvelisi erityisesti metsäteollisuuden ja kaivannaisteollisuuden ilmastoystävällisiä kuljetustarpeita niin maan sisällä kuin yli maan rajojen.

Pori—Parkano—Haapamäki-rata on olemassa oleva ratayhteys, jolta säännönmukainen reittiliikenne ja ylläpito on lopetettu. Rataosuutta Niinisalosta Parkanoon käytetään pääasiassa puolustusvoimien kuljetuksiin. Puolustusvoimille radan uudelleenavaaminen mahdollistaisi raskaan ka-

Talousarvioaloite TAA 147/2020 vp

luston kuljetuksen mm. Niinisalosta Porin satamaan, mikä voisi palvella esimerkiksi kansainvälisten rauhanturvausoperaatioiden tarpeita.

Porin alueen teollisuuden näkökulmasta raideyhteys Parkanoon ja Haapamäelle olisi hyödyllinen taloudellisista, ympäristöllisistä ja turvallisuussyistä. Teollisuudessa käytettävien vaarallisten aineiden, kuten rikkihapon, kuljetus rautateitse on turvallisempaa kuin maanteitse. Myös tärinästä ja melusta aiheutuvat haitat olisivat pienempiä vähemmän asutuilla alueilla.

Pori—Parkano—Haapamäki-raideyhteyden uudelleenkäyttöönotto on ilmastoteko, joka osana poikittaisratakokonaisuutta keventää pääradan ruuhkaisuutta kustannustehokkaalla tavalla. Samalla kehittyvät yhteydet Porin ja Rauman satamiin tukevat vientiteollisuuden kilpailukykyä.

Suomen elinkeinoelämälle merkittävää yhteyttä selvittänyt Suomen kehärata -suunnitelma tulee huomioida Rataverkon kehityskuva 2050 -työssä ja Liikenne 12 -valmistelussa ja sen toteutusta selvittää tarkemmin osana raideliikenteen kehittämistoimia.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta lisää 1 000 000 euroa momentille 31.10.20 Suomen kehärata -suunnitelman, ml. Pori—Parkano—Haapamäki-raideyhteyden uudelleenkäyttöönotto, tekemiseen.

Helsingissä 16.10.2020

Jari Koskela ps

Petri Huru ps

Matias Marttinen kok