



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
19/2026

PORI–PARKANO– HAAPAMÄKI

Hankearviointi



Jussi Sipilä, Christoffer Weckström, Valtteri Salmela

Pori–Parkano–Haapamäki

Hankearviointi

Väyläviraston julkaisuja 19/2026

Kannen kuva: Jouni Kiviniitty

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-400-3

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Jussi Sipilä, Christoffer Weckström, Valtteri Salmela: Pori–Parkano–Haapamäki - Hankearviointi. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisu 19/2026. 44 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-400-3.

Avainsanat: Pori–Parkano–Haapamäki-rataosuus, hankearviointi, kannattavuuslaskelma, vaikuttavuus, toteutettavuus

Tiivistelmä

Rataosuuden Pori–Parkano–Haapamäki (194 km) hankearvioinnissa on kuvattu rataosuuden käyttöönoton kannattavuus, vaikuttavuus ja toteutettavuus. Vuonna 2025 valmistuivat liikenteelliset ja tekniset selvitykset, joissa on kuvattu rataosuuden liikenteellistä tarvetta sekä toimenpiteitä ja kustannuksia, joilla käyttöönotto voisi tapahtua. Hankearvioinnissa on muodostettu teknisen ja liikenteellisen selvityksen perusteella kuusi hankevaihtoehtoa, joissa on vertailtu hankkeen toteuttamista osissa eri nopeustasoilla 80 km/h (A) tai 140 km/h (B). Kaikissa hankevaihtoehtoissa on mukana radan sähköistys, akselipaino 250 kN ja liikennepaikkojen hyötypituus 750 metriä. Hankevaihtoehtoissa VE1A ja VE1B (investointikustannukset 600 M€ ja 690 M€) toteutetaan rataosuus Pori–Parkano. Hankevaihtoehtoissa VE2A ja VE2B (410 M€ ja 600 M€) toteutetaan rataosuus Parkano–Haapamäki. Hankevaihtoehtoissa VE3A ja VE3B (1 010 M€ ja 1 290 M€) on mukana koko yhteysväli Pori–Parkano–Haapamäki.

Nykytilanteessa käytössä ovat rataosuudet Pori–Aittaluoto (6 km) ja Niinisalo–Parkano (42 km). Kuljetuksia rataosuuksilla on alle 0,01 milj. tonnia vuodessa. Hankearvioinnissa kannattavuutta on arvioitu kahdella ennusteella. Perusennusteessa on mukana nykyiset kuljetukset, joille uusi ratayhteys tarjoaa nopeamman tai lyhyemmän reitin. Maksimiennusteessa on mukana lisäksi liikenteellisessä selvityksessä tunnistetut mahdolliset tieliikenteestä rautateille siirtyvät kuljetukset. Perusennusteessa kuljetuksia radalla on 0,2 milj. tonnia ja maksimiennusteessa 0,4 milj. tonnia vuodessa. Henkilöliikenteen ennustettu junatarjonta radalla on 3+3 junaa vuorokaudessa ja matkustajamäärä enimmillään 63 000 matkustajaa vuodessa.

Hankkeen merkittävin vaikutus olisi kuljetusmatkan lyhentyminen ja nopeutuminen pääradalta Parkanon pohjoispuolelta Poriin ja Harjavaltaan. Hanke lyhentää matkaa Parkanosta Harjavaltaan 32 km ja matka-aikaa 27 minuuttia. Itä-Suomesta Poriin ja Raumalle suuntautuvissa kuljetuksissa nykyinen ratayhteys on kustannustehokkaampi. Henkilöjunaliikenteen tarjoaminen ostoliikenteenä olisi mahdollista, mutta se vaatii julkista tukea, joka näkyy yhteiskuntataloudellisena haittana kannattavuuslaskelmassa.

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, koska radasta hyötyvää markkinaehtoista liikennettä olisi vähän. Hankkeen kannattavuus alkaisi kasvaa selvästi, jos ennustettu kuljetusmäärä olisi yli 4 milj. tonnia nykytasoa suurempi, jolloin kaikki kuljetukset eivät mahtuisi nykyisille rinnakkaisille radoille. Rataosuuden Pori–Parkano–Haapamäki toteuttaminen ei tuo mitään merkittävää lisähyötyä nykyiseen liikennejärjestelmään. Tunnistettu kuljetustarve voidaan hoitaa nykyistä rataverkkoa pitkin. Hankkeen

liikenteelliset hyödyt saavutettaisiin toteuttamalla hankevaihtoehto VE1A rataosuudelle Pori–Parkano, mutta joka tapauksessa hankkeen nettonykyarvo olisi yli 500 M€ negatiivinen.

Jussi Sipilä, Christoffer Weckström, Valtteri Salmela: Björneborg–Parkano–Haapamäki - Projektbedömning. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 19/2026. 44 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-400-3.

Sammanfattning

Projektbedömningen av Björneborg–Parkano–Haapamäki-banavsnittet (194 km) beskriver lönsamheten, effektiviteten och genomförbarheten av banavsnittets ibruktagande. År 2025 färdigställdes trafikmässiga och tekniska utredningar som beskriver banavsnittets trafikmässiga betydelse samt de åtgärder och kostnader som ibruktagandet kräver. I projektbedömningen har man utifrån en teknisk och trafikmässig utredning bildat sex projektalternativ där man har jämfört projektets genomförande i delar med olika hastighetsnivåer, 80 km/h (A) eller 140 km/h (B). Alla projektalternativ omfattar elektrifiering av banan, axelvikten 250 kN och en nyttolängd av trafikplatsen på 750 meter. I projektalternativen ALT1A och ALT1B (investeringskostnader 600 M€ och 690 M€) genomförs banavsnittet Björneborg–Parkano. I projektalternativen ALT2A och ALT2B (410 M€ och 600 M€) genomförs banavsnittet Parkano–Haapamäki. I projektalternativen ALT 3A och ALT 3B (1010 M€ och 1290 M€) ingår hela förbindelsesträckan Björneborg–Parkano–Haapamäki.

För tillfället används banavsnitten Björneborg–Aittaluoto (6 km) och Niinisalo–Parkano (42 km). Transporterna på banavsnitten uppgår till 0,01 miljoner ton per år. I projektbedömningen bedöms lönsamheten med två prognoser. I grundprognosen ingår de nuvarande transporterna för vilka den nya banförbindelsen erbjuder en snabbare eller kortare rutt. I maximiprognosen ingår dessutom eventuella transporter som överförs från vägtrafiken till järnvägarna som identifierats i den trafikmässiga utredningen. Grundprognosen innehåller 0,2 miljoner ton transporter på banan och maximiprognosen 0,4 miljoner ton transporter per år. Det förutspådda tågutbudet för persontrafiken på banan är 3+3 tåg per dygn och passagerarantalet högst 63 000 passagerare per år.

Projektets mest betydande inverkan skulle vara att transportsträckan förkortas och bli snabbare från stambanan norr om Parkano till Björneborg och Harjavalta. Projektet förkortar resan från Parkano till Harjavalta med 32 km och restiden med 27 minuter. Den nuvarande banförbindelsen för transporter från östra Finland till Björneborg och Raumo är mer kostnadseffektiv. Det är möjligt att erbjuda persontågtrafik som köptrafik, men det kräver offentligt stöd, vilket syns som en samhällsekonomisk olägenhet i lönsamhetskalkylen.

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt, eftersom endast en ringa mängd trafik har en marknadsefterfrågan på banan. Projektets lönsamhet skulle öka klart om den förutspådda transportmängden var över 4 miljoner ton större än den nuvarande mängden, varvid alla transporter inte skulle rymmas på de nuvarande parallella banorna. Genomförandet av banavsnittet Björneborg–Parkano–Haapamäki medför inga betydande tilläggsfördelar för det nuvarande trafiksystemet. Det identifierade transportbehovet kan skötas med det befintliga järnvägsnätet. Projektets trafikmässiga fördelar skulle uppnås genom att

genomföra projektalternativ ALT 1A på banavsnittet Björneborg–Parkano, men i vilket fall som helst skulle projektets nettonuvärde vara över 500 miljoner euro på minus.

Jussi Sipilä, Christoffer Weckström, Valtteri Salmela: Pori–Parkano–Haapamäki - Project assessment. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 19/2026. 44 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-400-3.

Abstract

The project assessment for the Pori–Parkano–Haapamäki railway section (194 km) describes the cost-effectiveness, impact and feasibility of commissioning. Technical and traffic studies completed in 2025 describe the traffic needs of the section as well as the measures and costs necessary for commissioning. Based on a technical and traffic study, the project assessment includes six implementation options, comparing implementation in parts at speed classifications A (80 km/h) or B (140 km/h). Each option assumes electrification of the track, axle load of 250 kN and usable station length of 750 metres. Project options VE1A and VE1B (investment costs EUR 600 million and EUR 690 million, respectively) include recommissioning the Pori–Parkano section. Project options VE2A and VE2B (EUR 410 million and EUR 600 million, respectively) include recommissioning the Parkano–Haapamäki section. Project options VE3A and VE3B (EUR 1,010 million and EUR 1,290 million, respectively) include recommissioning the entire Pori–Parkano–Haapamäki section.

Currently, the only sections in use are Pori–Aittaluoto (6 km) and Niinisalo–Parkano (42 km), servicing less than 0.01 million tonnes in annual freight. The project assessment discusses cost-effectiveness based on two forecasts. The basic forecast assumes current traffic levels, benefitting from the faster or shorter route. The maximum forecast assumes some traffic shifting from road to rail. This potential is detailed in the traffic report. The basic forecast assumes 0.2 million tonnes of transport and the maximum forecast 0.4 million tonnes on the section annually. The predicted passenger train services on the section is 3+3 trains per day and a maximum number of passengers of 63,000 annually.

The most significant impact of the recommissioning project would be a shorter and faster route from the main line north of Parkano to Pori and Harjavalta, reducing the travel distance from Parkano to Harjavalta by 32 km and travel time by 27 minutes. For trains from Eastern Finland to Pori and Rauma, the existing rail connection is more cost-effective. While it would be possible to offer passenger train services as a purchased service, this would require public subsidies that are reflected as a public economy disadvantage in the cost-effectiveness calculation.

The project is not viable from a public economy perspective, as there would be little private-market traffic benefitting from the section. The cost-effectiveness of the project would be significantly greater if the forecast transport volume exceeded the current level by more than 4 million tonnes. This would mean that transport operations would exceed the capacity of the current parallel tracks. The commissioning of the Pori–Parkano–Haapamäki section would introduce no significant benefit for the current transport system. The current rail network meets the identified transport needs. While the traffic benefits of the

project would be realised by implementing project option VE1A for the Pori–Parkano section, the present net value of the project exceeds a negative EUR 500 million.

Esipuhe

Eduskunta on myöntänyt erillisrahoituksen Pori–Parkano–Haapamäki-radon käyttöönoton selvittämiseksi. Vuonna 2025 valmistuivat liikenteelliset ja tekniset selvitykset, joissa on kuvattu rataosuuden liikenteellistä tarvetta sekä toimenpiteitä ja kustannuksia, joilla käyttöönotto voisi tapahtua. Tässä työssä on tehty liikenteelliseen ja tekniseen selvitykseen pohjautuva hankearviointi, jossa on kuvattu rataosuiden käyttöönoton kannattavuus, vaikuttavuus ja toteutettavuus.

Työn tilaajana on Väylävirasto, jossa työn ohjauksesta on vastannut projektipäällikkö Maija Rekola, lisäksi työn projektiryhmään Väylävirastosta ovat kuuluneet Janne Kojo, Taneli Antikainen ja Tommy Westlin. Työ on tehty Sweco Finland Oy:ssä, jossa työn projektipäällikkönä on toiminut Jussi Sipilä, ja työryhmään ovat kuuluneet Christoffer Weckström ja Valtteri Salmela.

Helsingissä maaliskuussa 2026

Väylävirasto
Liikenneverkkojen suunnittelu -osasto/ Liikennejärjestelmä- ja esisuunnitteluyksikkö

Sisällys

1	JOHDANTO	11
1.1	TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	11
2	TARKASTELUALUE.....	12
3	LIIKENNE	15
3.1	HENKILÖLIIKENNE	15
3.1.1	NYKYTILANNE	15
3.1.2	ENNUSTE	18
3.2	TAVARALIIKENNE.....	18
3.2.1	NYKYTILANNE	18
3.2.2	ENNUSTE	21
4	RATAHANKE PORI-PARKANO-HAAPAMÄKI	24
4.1	HANKKEEN TAVOITTEET	24
4.2	HANKEVAIHTOEHDOT	25
4.3	HANKEVAIHTOEHTOJEN KUSTANNUSARVIOT	28
5	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	29
5.1	MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASO	29
5.2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TURVALLISUUS	32
5.3	YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	32
5.4	VAIKUTUKSET INFRAN MÄÄRÄÄN JA KUNNOSSAPITOTASOON	33
6	KANNATTAVUUSLASKELMA	33
6.1	KUSTANNUKSET.....	33
6.2	HYÖTY- JA KUSTANNUSERÄT	34
6.3	PERUSLASKELMA.....	36
6.4	HERKKYYSTARKASTELUT	37
7	VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI.....	39
8	TOTEUTETTAVUUDEN ARVIOINTI	41
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	42
	LÄHDELUETTELO	44

1 Johdanto

1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Pori–Parkano–Haapamäki-rataosuus on 1930-luvulla valmistunut yksiraiteinen rata, joka on palvellut Itä- ja Länsi-Suomen välistä poikittaisliikennettä (Väylävirasto 2025a). Vuonna 1977 valmistunut Jämsänkoski–Jyväskylä-ratayhteys korvasi Pori–Parkano–Haapamäki-radon poikittaisliikenteen väylänä, minkä takia Pori–Parkano–Haapamäki-rata suljettiin liikenteeltä suurelta osin 1980-luvulla. Radalla on nykytilassa liikennettä ratavälillä Pori–Aittaluoto ja Niinisalo–Parkano. Viimeisimpänä vuonna 2015 lakkautettiin rataosuudet Aittaluoto–Ruosniemi sekä Parkano–Kihniö, minkä yhteydessä lakkautettiin myös Ruosniemen, Kihniön ja Isokankaan liikennepaikat (Resiina 2015). Ruosniemen liikennepaikan korvasi pääosin Kokemäenjoen eteläpuolelle jäänyt uusi Aittaluodon liikennepaikka. Parkano–Kihniö-rataosuudella oli raakapuujunaliikennettä ennen raakaputerminaalien toteuttamista Parkanoon ja rataosuuden sulkemista liikenteeltä.

Pori–Parkano–Haapamäki-radon liikennetarpeita ja sen vaikutuksia muuhun rataverkkoon ja kuljetuksiin on tarkasteltu Väyläviraston vuonna 2025 tehdyssä selvityksessä Pori–Parkano–Haapamäki – Liikenteellinen tarveselvitys (Väylävirasto 2025a). Selvityksessä todetaan radan merkityksen perustuvan Itä- ja Länsi-Suomen yhdistävänä poikittaisratana. Poikittaisratojen merkitys on selvityksen mukaan noussut tärkeäksi osa-alueeksi häiriöttömän ja tehokkaan liikenteen takaamiseksi. Toisaalta Pori–Parkano–Haapamäki-rata helpottaisi myös kuljetusvirtoja Itä- ja Pohjois-Suomen kaivoksista esimerkiksi Harjavallan suurteollisuuspuistoon ja Porin satamaan. Nykytilassa kaikki rautatiekuljetukset Itä- ja Pohjois-Suomesta Satakuntaan tapahtuu Tampereen kautta, ja selvityksessä todetaan Tampereen olevan pullonkaula nykytilassa rataverkossa.

Selvityksessä todetaan, että Pori–Parkano–Haapamäki-radalla olisi potentiaalia palvella Pohjois-Suomen kaivosteollisuutta. Rata mahdollistaisi lyhyemmän reitin Porin satamaan ilman, että junan tarvitsee vaihtaa Tampereella kulkusuuntaa. Lisäksi Porin satama soveltuu selvityksen mukaan hyvin kaivosteollisuuden tarpeisiin suurillakin volyyymeillä.

Selvityksen mukaan Pori–Parkano–Haapamäki-radalla olisi henkilöjunaliikenteessä lähinnä päärataa täydentävä merkitys. Henkilöjunaliikenne olisi tarkastelualueen kuntien välistä taajamajunaliikennettä. Pori–Parkano–Haapamäki-rataa ei olisi täten kannattavaa rakentaa mahdollistaen suuria nopeuksia, sillä se vaatisi myös suuria muutoksia nykyisen radan linjaukseen

Yleisesti selvityksessä on todettu, että Pori–Parkano–Haapamäki-rata voisi luoda käyttökelpoisen vaihtoehdon nykyisille kuljetuksille, mikäli se toteutettaisiin nykyaikaisena tavaraliikenteen ratana, joka on sähköistetty ja mahdollistaa 250 kN:n akselipainon junien liikennöinnin. Nykytilanteessa Satakuntaan suuntautuvien rautatiekuljetusten reittinä oleva Tampere–Pori/Rauma-radan todetaan toimivan pääsääntöisesti hyvin. Toisaalta jos radan kuljetusvolyymit palaisivat 2010-luvun tasolle, sen välityskyky heikkenisi selvästi.

Teknisessä selvityksessä (Väylävirasto 2025b) tarkasteltiin vaatimuksia Pori–Parkano–Haapamäki-radan ratakäytävän kunnostamiseen ja nopeustason nostamiseen kahdella eri vaihtoehdolla (taulukko 1). Teknisen selvityksen vaihtoehdossa VE 1 nopeustaso nostetaan tasolle 80 km/h nykyisessä ratakäytävässä. Ratateknisten toimenpiteiden lisäksi rakennusosien kustannuksissa on otettu huomioon myös siltojen uusiminen, radan pohjavahvistukset, sekä meluntorjunta.

Teknisen selvityksen vaihtoehdossa VE2 radan nopeustaso nostetaan tasolle 140 km/h muuttamalla radan nykyistä geometriaa. Radan geometrian muuttaminen edellyttää rataoikaisutoimenpiteiden lisäksi uusien tunnelien ja siltojen toteuttamista. Rataoikaisut kohdistuvat suurelta osin ratavälille Parkano–Haapamäki, kun taas rataosuuksilla Pori–Niinisalo ja Niinisalo–Parkano rataoikaisut ovat pääosin pieniä ja yksittäisiä. Tunnelit toteutetaan rataosuuksille Niinisalo–Parkano-, sekä Parkano–Haapamäki. Kustannuserot verrattuna vaihtoehtoon VE1 syntyvät pääosin uusien rataoikaisujen rakentamisesta sekä uusien tunnelien toteuttamisesta. Siltojen lukumäärä on sama vaihtoehdossa VE2 kuin vaihtoehdossa VE1, mutta osa vaihtoehdon VE2 silloista ovat uusia.

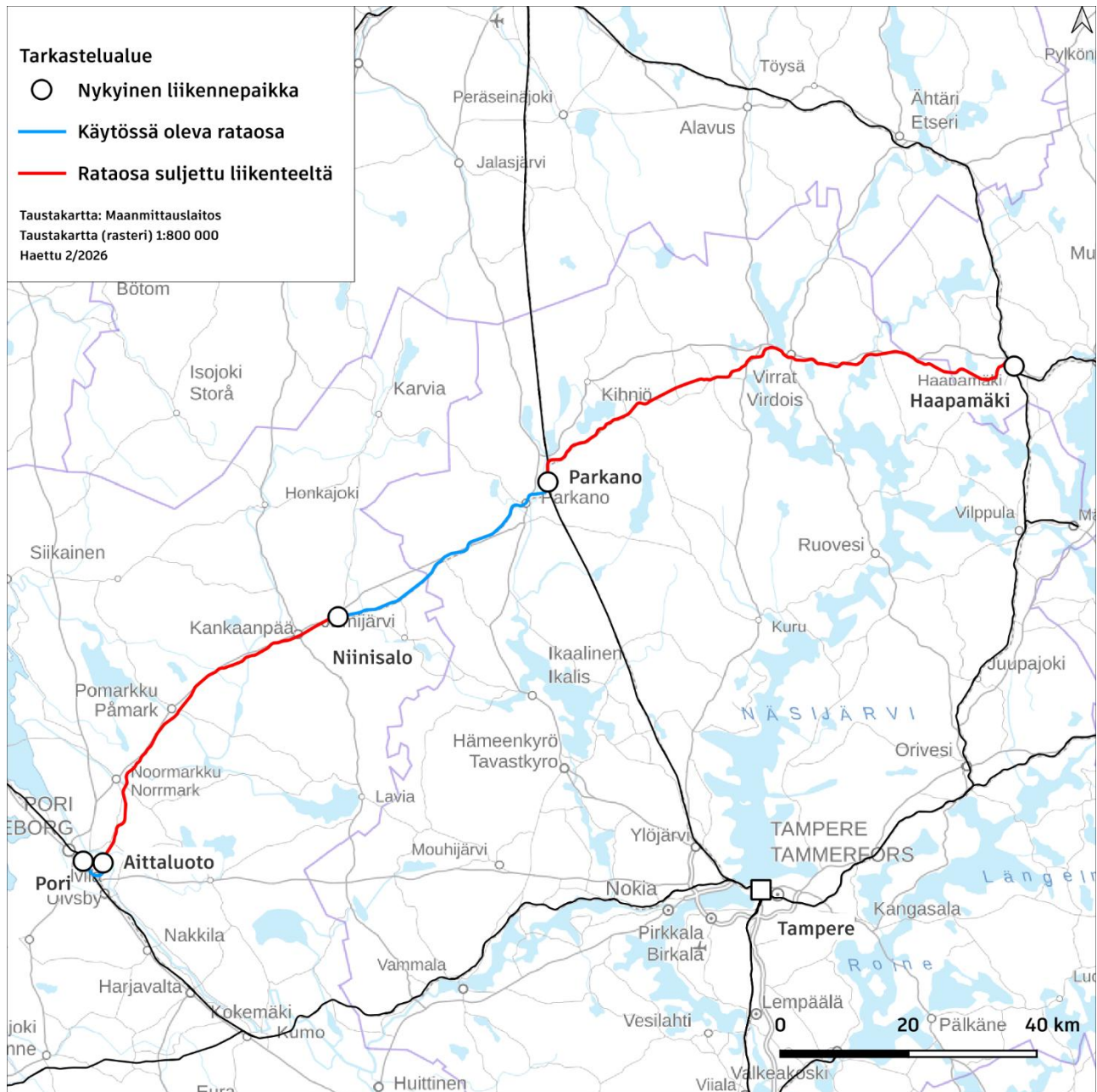
Taulukko 1. Teknisen selvityksen mukaiset kustannusarviot vaihtoehdoille VE1 ja VE2 (MAKU 145, 2020=100).

Rataosuus	VE 1 kustannusarvio (M€)	VE2 kustannusarvio (M€)
Pori–Niinisalo	357,8	368,4
Niinisalo–Parkano	240,7	320,9
Parkano–Haapamäki	409,2	593,4
Yhteensä	1 007,7	1 282,7

2 Tarkastelualue

Pori–Parkano–Haapamäki on 194 kilometriä pitkä osittain käytössä oleva rata. Pori–Aittaluoto-, sekä Niinisalo–Parkano-rataosuuksia lukuun ottamatta rata on suljettu liikenteeltä (kuva 1). Rata on kokonaisuudessaan yksiraiteinen ja sähköistämätön. Käytössä olevilla rataosuuksilla ei ole kauko-ohjausta, minkä

takia liikennöinti tapahtuu vaihtotyönä paikallisluvilla radio-ohjauksella. Rataosuudella ei ole junakulunvalvontaa. Tarkastelualueen nykyiset liikennepaikat ovat Pori, Aittaluoto, Niinisalo, Parkano, sekä Haapamäki.



Kuva 1. Hankkeen tarkastelualue.

Niinisalo–Parkano-rataosuudella on pääosin K30-kiskotus ja sen päällysrakenneluokka on A. Suurin sallittu nopeus rataosuudella on 30 km/h ja akselipaino 200 kN (taulukko 2). Pori–Aittaluoto-rataosuudella käytetään sekä 54E1-kiskotusta, että K43-kiskotusta. Rataosuuden päällysrakenneluokka on sen alkupäästä luokassa C1 tai C2, ja loppupäästä tasolla B1. Rataosuuden suurin nopeus on 20 km/h ja akselipaino 225 kN.

Taulukko 2. Tarkastelualueen rataosuudet nykytilassa.

Rataosuus	Rataosuuden pituus (km)	Liikenne	Suurin sallittu akselipaino (kN)	Suurin sallittu nopeus max. akselipainolla
Pori–Aittaluoto	5,9	Käytössä	225	20
Aittaluoto–Niinisalo	58	Suljettu liikenteeltä		
Niinisalo–Parkano	41,8	Käytössä	200	30
Parkano–Haapamäki	88	Suljettu liikenteeltä		

Porin liikennepaikka sijaitsee Lielähti–Kokemäki–Mäntyluoto-rataosuuden varrella. Porin liikennepaikalta on yhteys Aittaluodon liikennepaikalle raiteelta R836, josta on kulku Pori–Parkano–Haapamäki-rataosudelle. Porin liikennepaikalla on 10 junakulkutieraidetta. Liikennepaikalla on kaksi 251 metrin pituista matkustajalaituria raiteiden R801 ja R802 yhteydessä. Porin liikennepaikalta on kulkuyhteys Boliden Harjavalta Oy:n yksityisraiteistolle raiteelta R860. Raiteella R822 sijaitsee raakapuun kuormauspaikka. Aittaluodon liikennepaikka sijaitsee Porin liikennepaikan välittömässä läheisyydessä. Aittaluodon liikennepaikalla ei ole junakulkutieraitteita. Liikennepaikalta on yhteys UPM Porin tehtaan sekä Oy Electrolux Ab:n yksityisraiteistoille. Liikennepaikan kaikilla raiteilla on suurin nopeus 20 km/h. Kulkuyhteys Oy Electrolux Ab:n yksityisraiteistolle on suljettu liikenteeltä.

Niinisalon liikennepaikalla on neljä raidetta, R001, R002 ja R003 ja R021, joista R021 on junakulkutieraide. Raide R021 on osittain Väyläviraston hallinnoiman rataverkon ulkopuolella, ja sen päädyssä sijaitsee lastauspaikka. Raiteen R001 yhteydessä sijaitsee Väyläviraston hallinnoima raakapuun kuormauspaikka. Kaikilla raiteilla on 20 km/h nopeusrajoitus ja suurin sallittu akselipaino on 200 kN. Niinisalon liikennepaikalta on nykytilassa liikennöintimahdollisuus vain Parkanon suuntaan, sillä rata on suljettu välillä Aittaluoto–Niinisalo.

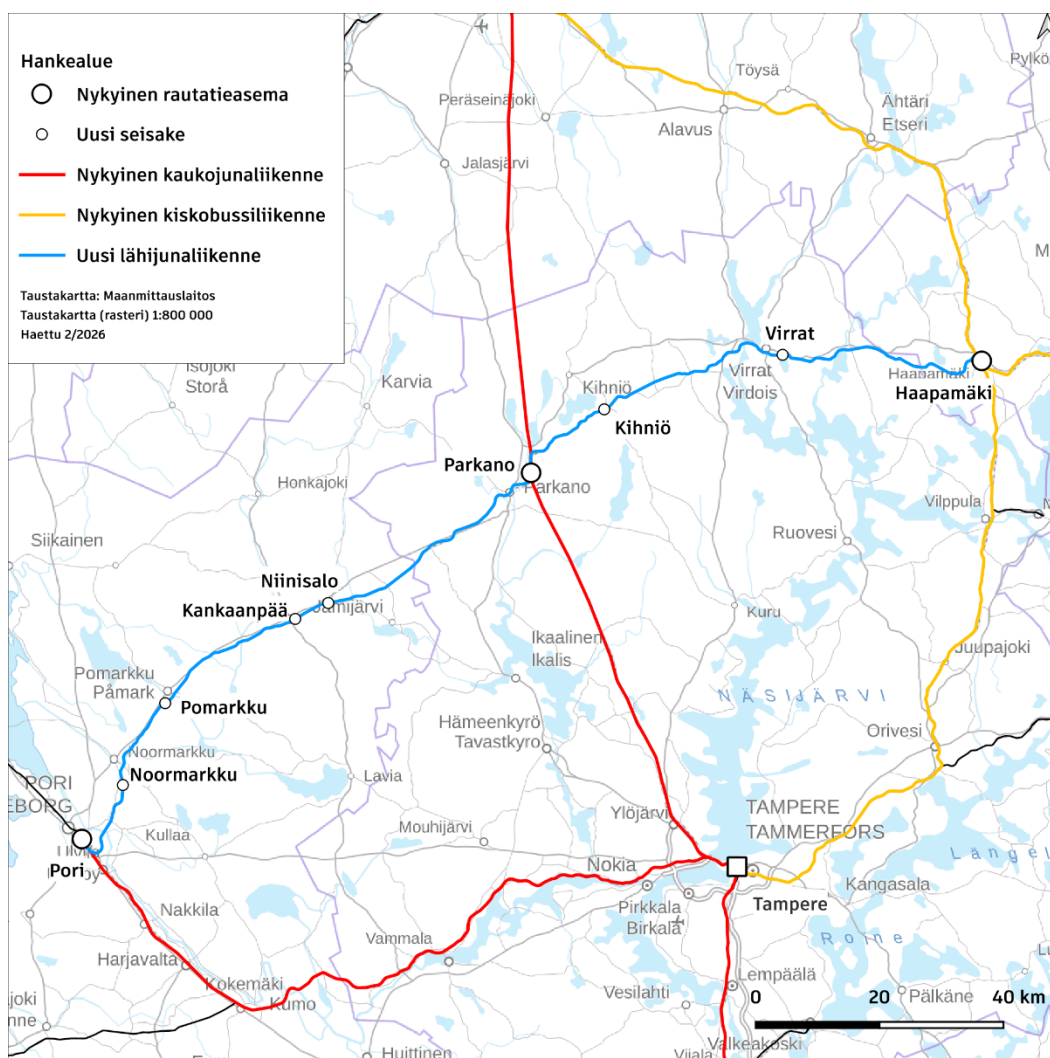
Parkanon liikennepaikka sijaitsee Tampere–Seinäjoki-rataosuuden varrella. Niinisalo–Parkano-rataosuus yhdistyy Parkanon liikennepaikalle raiteen R449 kautta raiteelle R441. Raiteet R441–445 ovat junakulkutieraitteita, ja niistä pääraiteita ovat raiteet R441–443. Suurin mahdollinen akselipaino Parkanon liikennepaikalla on 250 kN, mikä mahdollistaa nopeuden 60 km/h raiteella R441 ja nopeuden 100 km/h raiteella R442. Raiteen 441 yhteydessä on matkustajalaituri 1, ja raiteiden R442 ja R443 välissä ovat matkustajalaiturit 2 ja 3. Matkustajalaiturit 1 sekä 2 ja 3 yhdistää alikulkutunneli, ja niiden pituus on 600 metriä. Parkanon liikennepaikan koillispuolelta yhdistyy raide Haapamäeltä, mutta se on suljettu liikenteeltä.

3 Liikenne

3.1 Henkilöliikenne

3.1.1 Nykytilanne

Henkilöjunaliikennettä on nykytilassa Porissa, Parkanossa ja Haapamäellä. Porista ja Parkanosta on suora kaukojunayhteys Tampereen kautta Helsinkiin. Haapamäeltä on kiskobussiyhteys Tampereelle. Pori, Parkano ja Haapamäki ovat siis kaikki saavutettavissa junalla edellyttäen junan vaihtoa Tampereen asemalla (kuva 2).



Kuva 2. Nykyinen henkilöjunaliikenne sekä mahdollinen uusi lähijunaliikenne hankealueella.

Tarkastelualueen taajamista Pori on selvästi merkittävin väkiluvun, työpaikkojen ja henkilöjunaliikenteen matkustajamäärien suhteen (taulukko 3). Porin ohella myös Parkanoa voidaan pitää alueellisesti

merkittävänä rautatieasemana. Haapamäen rautatieasema on matkustajamäärältään huomattavasti pienempi kuin Pori ja Parkano.

Porissa on yli 36 000 työpaikkaa ja paljon lähikunnista potentiaalisesti pendelöivää liikennettä. Erityisesti Noormarkussa ja Pomarkussa työpaikkojen määrä suhteessa väkilukuun on vähäinen, kun verrataan Porin vastaavaa suhdelukua. Myös Haapamäellä suhdeluku on pieni, mutta Haapamäki sijaitsee Porin työssäkäyntialueen ulkopuolella. Niinisalon erityisen korkeaa työpaikkamäärää selittää Niinisalon varuskunta. Muissa tarkastelualueen taajamissa työpaikkojen määrä suhteessa väkilukuun on melko samankaltainen.

Taulukko 3. Tarkastelualueella olevien taajamien väkiluku, työpaikat (SYKE 2026), sekä niiden yhteydessä olevien rautatieasemien vuosittaiset matkustajamäärät. (Tietopyyntö.fi 2022)

Taajama	Väkiluku (2024)	Työpaikat (2023)	Matkustajamäärä (2019)
Pori	83 508	36 434	290 069
Noormarkku	4 070	960	
Pomarkku	1 214	355	
Kankaanpää	7 651	3 399	
Niinisalo	312	397	
Parkano	4 121	1 899	109 520
Virrat	3 236	1 606	
Haapamäki	777	212	16 561

Tarkastelualueen taajamia yhdistää valtatie 23. Linja-autoliikenne on nykytilassa pääasiallinen joukkoliikenteen muoto taajamien välisessä liikenteessä. Porin ja Noormarkun välillä paikallisliikennettä on noin puolen tunnin vuorovälillä. Porin ja Kankaanpään välillä on arkisin kahdeksan päivittäistä vuoroa suuntaansa. Muilla osuuksilla on muutamia linja-autovuoroja päivässä. Haapamäeltä ei ole suoraa linja-autoyhteyttä tarkastelualueella oleviin muihin taajamiin (taulukko 4).

Taulukko 4. Suorat linja-autoyhteydet tarkastelualueen taajamien välisillä reiteillä arkisin. (A. Lamminmäki Oy 2026)

	Pori	Noormarkku	Pomarkku	Kankaanpää	Niinisalo	Parkano	Kihniö	Virrat	Haapamäki
Pori		24–29	8	8	-	-	-	-	-

	Pori	Noor- markku	Po- markku	Kan- kaan- pää	Niini- salo	Par- kano	Kihniö	Virrat	Haapa- mäki
Noormarkku	24–29		8	8	-	-	-	-	-
Pomarkku	8	8		8	-	-	-	-	-
Kankaanpää	8	8	8		3	3	1	1	-
Niinisalo	-	-	-	3		3	1	1	-
Parkano	-	-	-	3	3		4	1	-
Kihniö	-	-	-	1	1	4		1	-
Virrat	-	-	-	1	1	1	1		-
Haapamäki	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tieliikenne on vilkkaimmillaan välillä Pori–Noormarkku, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) valtatiellä 23 ja rinnakkaisella yhdystiellä 2555 on lähes 10 000 ajoneuvoa (taulukko 5). Noormarkku–Niinisalo KVL vaihtelee välillä 3 000–5 000 ajoneuvoa. Niinisalo–Haapamäki KVL pysyy alle 2000 lukuun ottamatta taajamien yhteydessä olevia osuuksia.

Taulukko 5. Keskimääräinen vuorokausiliikenne tarkastelualueen taajamien välillä vuonna 2024. (Väylävirasto 2026)

Väli	Tie	KVL
Pori–Noormarkku	Valtatie 23	7 580
Pori–Noormarkku	Yhdystie 2555	1 935
Noormarkku–Pomarkku	Valtatie 23	4 545
Pomarkku–Kankaanpää	Valtatie 23	3 520
Kankaanpää–Niinisalo	Valtatie 23	4 708
Niinisalo–Parkano	Valtatie 23	1 477
Parkano–Kihniö	Valtatie 23	1 636
Kihniö–Virrat	Valtatie 23	1 477
Virrat–Haapamäki	Valtatie 23	1 178

3.1.2 Ennuste

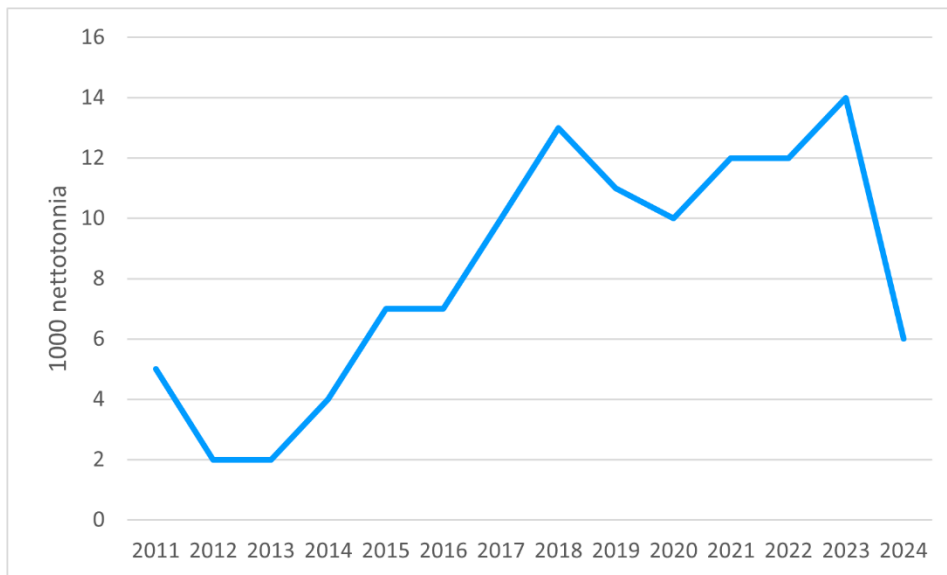
Henkilöliikennettä ei selvityskokonaisuudessa tehdyssä liikenteellisessä selvityksessä juurikaan käsitelty. Selvityksessä todettiin, että merkittävää henkilöliikenteen potentiaalia rataosuudella ei ole tunnistettu (Väylävirasto 2025a). Hankearvioinnissa junatarjontana reitillä Pori–Parkano–Haapamäki on käytetty samaa junatarjontaa 3+3 junaa päivässä kuin nykyisellä Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä-reitillä. Henkilöliikenteen junatarjonta olisi julkisilla varoilla tuettua ostoliikennettä, jolloin liikenteen määrästä tekisi päättöksen liikenteen tilaaja.

Matkatuotoksena on käytetty radan varren taajamien yli 10 km pitkiä linja-auto- ja henkilöautomatkoja. Matkatuotokertoimet on poimittu valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta. Radan vaikutusalueelle on laadittu yksinkertainen matkakysyntämatriisi perustuen radan varren taajamien asukas ja työpaikkamääriin. Matriisi on kalibroitu nykyisten liikennemäärien perusteella. Matriisista on laadittu neljä matkatyypikohtaista matkakysyntämatriisia: Työ ja koulumatkat, työasiamatkat, asiointi ja ostosmatkat sekä matkailu. Kysyntämatriisiin on sovellettu valtakunnallisen liikennemallin liikennemuodonvalintamallia. Koska matkat ovat keskimäärin hieman lyhyempiä kuin valtakunnallisessa mallissa, vaikutti siltä, että liikennemuodonvalintamalli tuotti joukkoliikennematkoille liian suuria matkustajamääriä. Näin ollen vuorvälikerrointa muokattiin luvusta 0,16 lukuun 0,22. Matkatuotoksien perusteella arvioituna matkustajamäärät junalla rataosuudella olisi enimmillään 63 000 matkustajaa vuodessa, kun radan nopeustaso on 140 km/h. Radan nopeustaso vaikuttaa henkilöliikenteen kysyntään. Nopeustasolla 80 km/h matkustajamäärä jäisi enimmillään 50 000 matkustajaan vuodessa. Lyhyempi matka-aika lisää junamatkojen kysyntää.

3.2 Tavaraliikenne

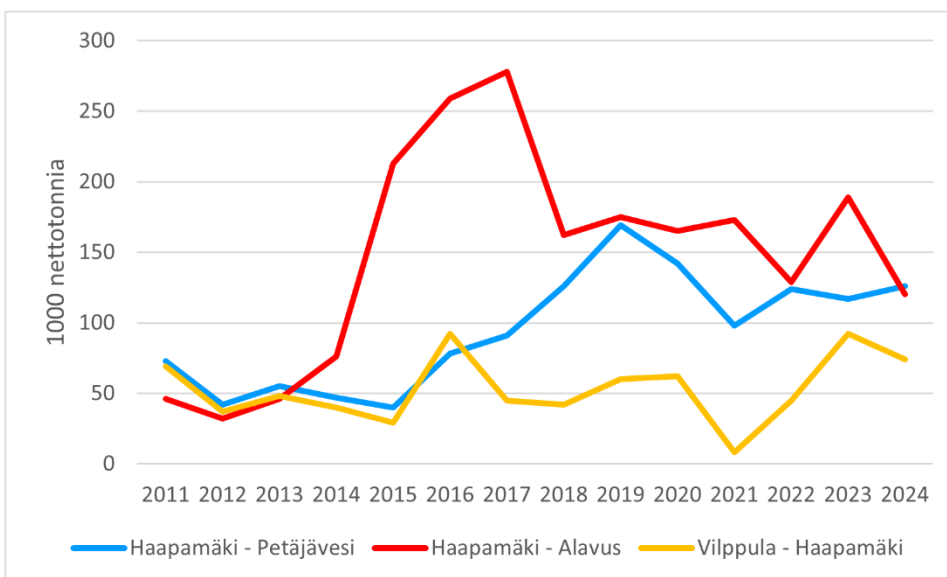
3.2.1 Nykytilanne

Nykytilassa tavarajunaliikennettä on rataosuuksilla Pori–Aittaluoto sekä Niinisalo–Parkano. Kuljetusmäärät ovat kummallakin rataosuudella hyvin vähäisiä, eikä rataosuuksilla ole säännöllistä tavarajunaliikennettä. Pori–Aittaluoto-rataosuudella kulkee enimmäkseen metsäteollisuuden tuotekuljetuksia (Väylävirasto 2024a). Vuonna 2023 kuljetusmäärä oli 7 000 nettotonnia. UPM:n Timber Oy:n tehtaiden lisäksi Aittaluodossa on raideyhteys Oy Electrolux Ab:n yksityisraiteistolle, joka on suljettu käytöstä. Kuljetukset Pori–Aittaluoto-rataosuudella hoidetaan vaihtotyönä Porista. Niinisalo–Parkano-rataosuuden tavaraliikenne koostuu erikoiskuljetuksista. Rataosuuden vuosittaiset kuljetusmäärät ovat vuositason pysyneet alle 20 000 nettotonnissa (kuva 3).



Kuva 3. Kuljetusmäärien vuosittainen kehitys rataosuudella Niinisalo–Parkano.

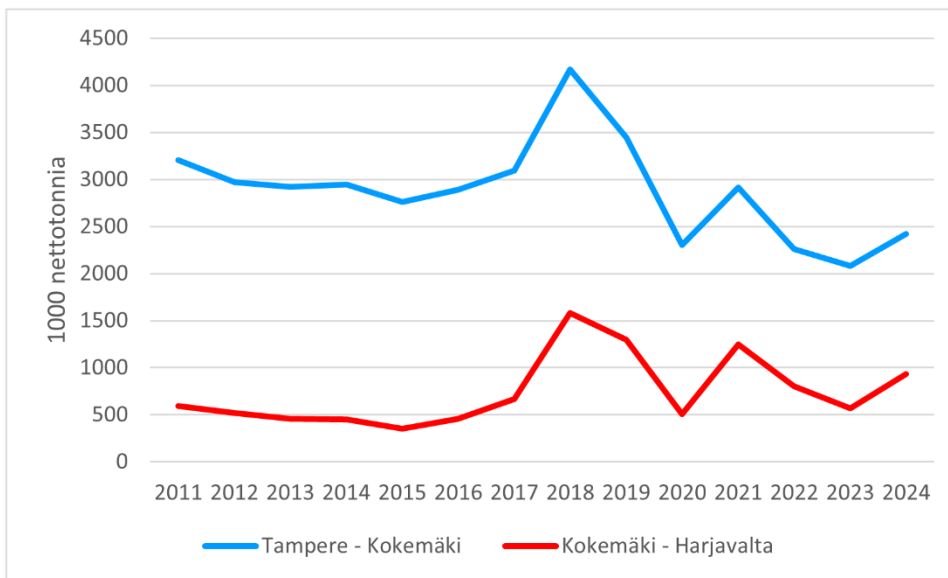
Tarkastelualueen nykyisiltä liikennepaikoilta on tavaraliikennettä myös muiden rataosien kautta. Porin kautta on tavaraliikennettä Tampereen ja Mäntyluodon suuntiin. Parkanon kautta kulkee Tampere–Seinä-joki-rataosuudella liikennöiviä tavarajunia. Haapamäeltä on raakapuukuljetuksia Tampereen, Jyväskylän ja Seinäjoen suuntiin (Väylävirasto 2025c). Haapamäen kautta kulkee lisäksi Alavudelta lähteviä raakapuujunia Jyväskylän suuntaan (kuva 4.).



Kuva 4. Kuljetusmäärien vuosittainen kehitys Haapamäellä rataväleittäin.

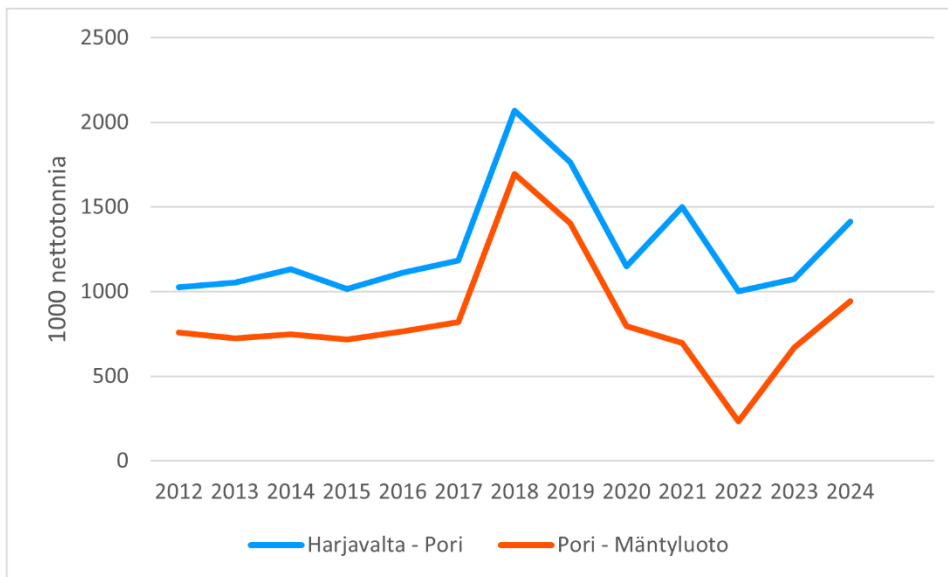
Tampere–Kokemäki–Mäntyluoto-rataosuus on nykytilassa ainoa ratayhteys Poriin. Erityisesti rataosuudella Tampere–Kokemäki on raakapuu- ja sellukuljetuksia. Kuljetusmäärät Tampere–Kokemäki-rataosuudella ovat olleet laskusuhdanteisia koko tarkastelujakson aikana (kuva 5). Kokemäki–Harjavalta-rataosuudella liikennemäärät ovat maltillisempia. Harjavaltaan suuntautuu Tampereen ja Mäntyluodon

suunnasta Boliden Harjavalta Oy:n ja Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n rautatiekuljetuksia (Väylävirasto 2023). Kuljetusmäärät nousivat huomattavasti vuonna 2018 Vainikkalan ja Tahkoluodon välisen kivihiilen transitoliikenteen alettua. Transitoliikenne päättyi vuonna 2022, minkä jälkeen kuljetusmäärät vähenivät huippuvuosiin nähden merkittävästi.



Kuva 5. Kuljetusmäärien vuosittainen kehitys rataosuudella Tampere–Harjavalta

Porissa sijaitsee nykytilassa raakapuun kuormauspaikka. Tämän lisäksi Porin kautta kulkee rikastekuljetuksia Harjavallasta Mäntyluotoon. Kuljetusmäärät kasvoivat Harjavalta–Mäntyluoto-rataosuudella Tampere–Harjavalta-rataosuuden ohella vuosina 2018–2021 liikennöidyn transitoliikenteen seurauksena. Kuljetusmäärät Harjavallan ja Mäntyluodon välillä ovat olleet noususuhdanteista vuodesta 2022 lähtien (kuva 6). Porin kautta kulkee nykytilassa metsäteollisuuden kuljetuksia UPM Timber Oy:n tehtaalle Aittaluotoon. Kuljetukset ovat määrältään vähäisiä.



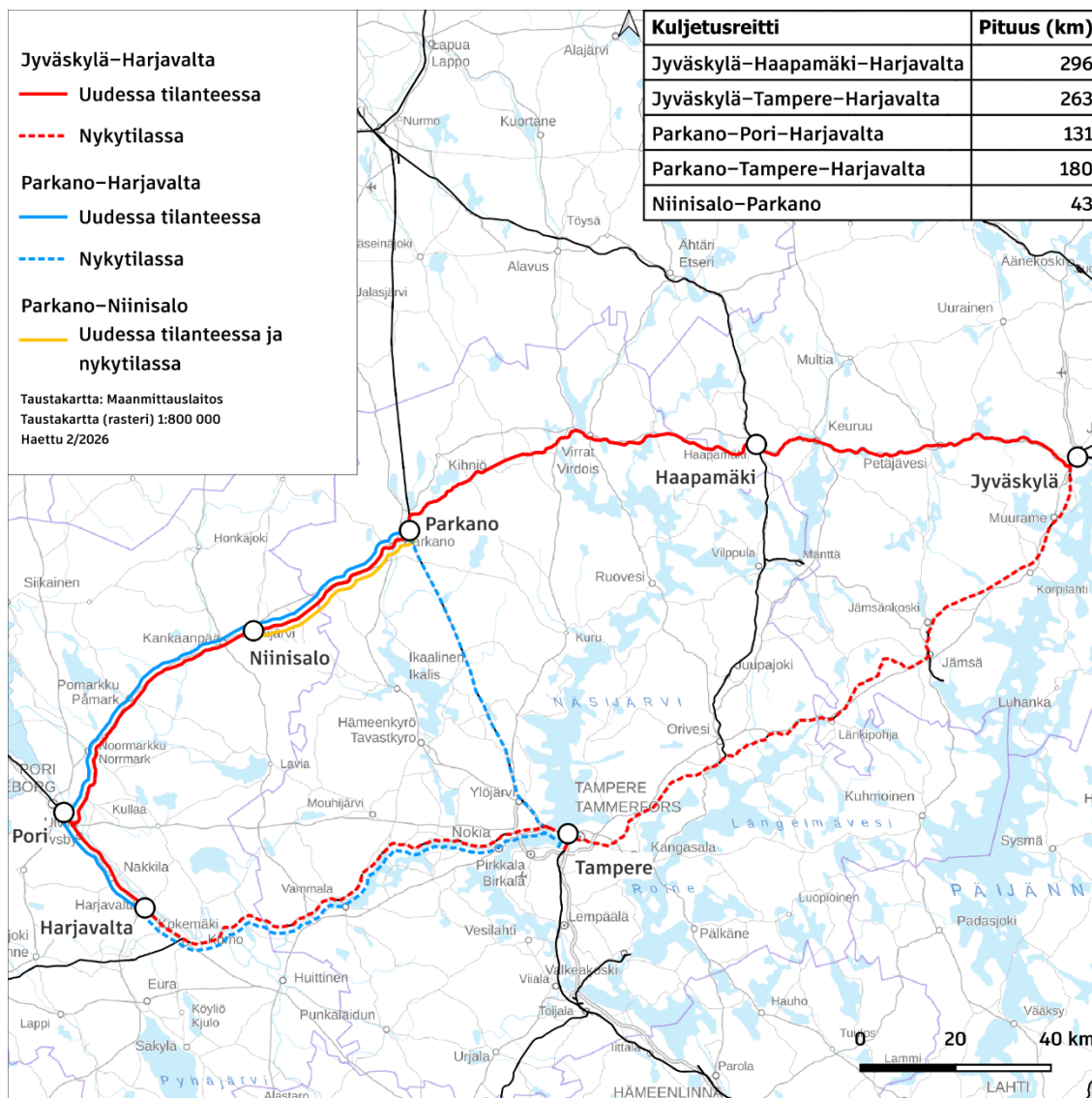
Kuva 6. Kuljetusvirtojen vuosittainen kehitys rataosuudella Kokemäki–Mäntyluoto.

3.2.2 Ennuste

Perusennusteessa on huomioitu tavarajunaliikenteen kuljetukset, joille hanke mahdollistaa nopeamman tai lyhyemmän kuljetusreitit (taulukko 6 ja kuva 7). Perusennusteeseen sisältyy rataosuudella nykytilassa liikennöivät Niinisalo–Parkano-välin erikoiskuljetukset sekä rikastekuljetukset Ajoksen satamasta Harjavaltaan. Rikastekuljetukset kulkevat nykytilassa päärataa pitkin Tampereelle ja jatkavat sieltä Harjavaltaan kulkien Tampere–Pori-rataosuudella. Rikastekuljetusten vuosittainen kuljetusmäärä on noin 0,2 milj. tonnia vuodessa.

Taulukko 6. Perusennusteessa huomioidut rautatiekuljetukset.

Tavaralaji	Lähtöpaikka	Määränpää	Kuljetusmäärä vuodessa
Erikoiskuljetukset	Niinisalo	Parkano	0,006
Rikaste	Ajos	Harjavalta	0,2



Kuva 7. Kuljetusreittivaihtoehdot hankkeen valmistumisen jälkeen. Hanke mahdollistaa nopeamman kuljetusreitit Parkanosta Harjavaltaan ja Niinisaloon. Jyväskylästä Harjavaltaan nykyinen reitti on lyhyempi.

Maksimiennusteessa (taulukko 7) on perusennusteen junakuljetusten lisäksi huomioitu liikenteellisessä selvityksessä tunnistettuja tieliikenteessä tehtäviä kuljetuksia, jotka voisivat saada liikennöintikustannussäästöjä siirtymällä junakuljetuksiin. Maksimiennusteen tiekuljetukset kasvattaisivat rataosuuden vuosittaista kuljetusmäärää 0,2 milj. tonnia, jolloin rataosuuden vuosittainen kuljetusmäärä olisi ennustetilanteessa yhteensä 0,4 milj. tonnia.

Taulukko 7. Maksimiennusteessa huomioidut kuljetukset.

Tavaralaji	Lähtöpaikka	Määränpää	Nykyinen kulkumuoto	Kuljetusmäärä vuo-
Erikoiskuljetukset	Niinisalo	Parkano	Juna	0,006

Tavaralaji	Lähtöpaikka	Määränpää	Nykyinen kulkumuoto	Kuljetusmäärä vuo-
Rikaste	Ajos	Harjavalta	Juna	0,2
Hake	Pori	Pääradan varsi	Tie	0,08
Teollisia tuotteita	Kokkola	Harjavalta	Tie	0,015
Metalliteollisuus	Hämeenlinna	Kankaanpää	Tie	0,1

Liikenteellisessä selvityksessä oli tunnistettu myös muita tulevaisuuden liikenteen kehitysmahdollisuuksia, mutta jotka hankearviointityössä todettiin olevan hyvin epävarmoja tai epätodennäköisiä kuljetusvirtoja rataosuudelle Pori–Parkano–Haapamäki. Näiden tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksien kuljetusten kokonaisvolyymi olisi kuitenkin yhteensä miljoonissa tonneissa vuodessa.

Nykyiset rikkihappokuljetukset 0,26 milj. tonnia vuodessa Siilinjärveltä Harjavaltaan voisivat käyttää Pori–Parkano–Haapamäki-rataosuutta, jos reitti olisi lyhyempi ja nopeampi. Nykyinen ratayhteys Jyväskylän ja Tampereen kautta on kuitenkin näille kuljetuksille kustannustehokkaampi, eikä niitä siksi ole otettu mukaan hankearvioinnin kannattavuuslaskentaan. Mahdollisia sahatavarakuljetuksia Keski-Suomesta voisi siirtyä tiekuljetuksista 0,4 milj. tonnia vuodessa, mutta näillekin kuljetuksille nykyinen rataverkko tarjoaisi paremman yhteyden. Raakapuukuljetuksia rataosuudelle voisi suuntautua 0,1 milj. tonnia vuodessa, mutta tässä tapauksessa kuljetukset lähinnä suuntautuisivat eri raakapuukuormauspaikoilta uudella tavalla.

Itä- ja Pohjois-Suomeen sijoittuu paljon kaivoshankkeita, jotka toteutuessaan kasvattaisivat kuljetusmääriä miljoonilla tonneilla rataverkolla. Näiden kuljetusten ohjautuminen hankkeen rataosuudelle on kuitenkin hyvin epätodennäköistä, koska Pohjois-Suomen kuljetuksille on tarjolla satamia paljon Poria lähempänäkin ja Itä-Suomesta nykyinen rataverkko tarjoaa sujuvan yhteyden. Akkuteollisuus on yksi tulevaisuudessa potentiaalisesti kasvavista teollisuuden aloista myös Satakunnan alueella. Akkuteollisuudella on potentiaalia luoda rautatiekuljetusvirtoja esimerkiksi uusilta kaivoksilta. Liikenteellisessä selvityksessä kuitenkin todetaan, että tällä hetkellä ei ole tiedossa rautatiekuljetuspotentiaalia akkutoimialan kuljetusvirtoihin rataosuudelle.

Tahkoluodon sataman alueelle on suunnitteilla vanadiinin tuotantolaitos, jonka toimintaan liittyy yhteistyö terästehtaiden sivuvirtojen hyödyntämiseen vanadiinin valmistuksessa. Raahen terästehtaalta mahdollisia kuljetuksia on arvioitu olevan 0,15–0,5 milj. tonnia vuodessa, mutta näille kuljetuksille ensisijainen kuljetusmuoto olisi laivakuljetukset. Vanadiinin tuotantolaitoksesta ei ole tehty toteutus päätöstä. Raahen mahdollisten kuljetusten lisäksi pohjoisen terästehtaille tuodaan kierrätysmateriaaleja laivakuljetuksina muualta Euroopasta. Näille yhtenä varareittinä voisi toimia myös kuljetukset Porin sataman kautta.

Tuulivoimaloiden komponentteja tullaan kuljettamaan tarkastelualueella paljon riippuen eri hankkeiden toteutumisesta ja aikataulusta. Tuulivoimahankkeiden kuljetukset aiheuttavat suuri erikoiskuljetuksia Porin seudulla. Rautatiekuljetukset soveltuvat kuitenkin huonosti tuulivoimakomponenttien kuljetukseen. Muita vihreään energiaan liittyviä hankkeita on käynnissä eri puolilla Suomea, mutta pääosa niistä kohdistuu tällä hetkellä rannikkoalueille ja satamien läheisyyteen. Toteutuessaan nämä hankkeet voisivat synnyttää miljoonien tonnien kuljetusvirtoja, joista osa voisi suuntautua myös Pori–Parkano–Haapamäki-rataosuudelle.

4 Ratahanke Pori–Parkano–Haapamäki

4.1 Hankkeen tavoitteet

Rataosuuden käyttöönoton vaatimat toimenpiteet ovat esiselvitysvaiheessa eikä varsinaista suunnitteluhanketta ole olemassa. Hankkeen suunnittelua ohjaavat tavoitteet tulisi laadittaviksi suunnitteluperusteissa yleis- ja ratasuunnitteluvaiheissa. Pori–Parkano–Haapamäki-radan selvityskokonaisuuden muissa selvityksissä (Väylävirasto2025a, Väylävirasto 2025b) kirjattuja näkökulmia rataosuuden kehittämiseen ovat:

- vähäliikenteisten ratojen kunnostaminen tavaraliikenteen tarpeisiin
- ratakapasiteetin vapauttaminen nopean henkilöliikenteen kehittämiseen pääradoilla
- huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden parantaminen
- varareittien lisääminen rautatiekuljetusjärjestelmässä
- Tampereen seudun rautatiekuljetusten pullonkaulan poistaminen vaihtoehtoisia reittejä tarjoamalla mahdollisuus kehittää henkilöjunaliikennettä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12-suunnitelma) on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (Valtioneuvosto 2025) suunnitelman tavoitteena on turvallinen, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi. Liikenne 12-suunnitelman arviointikehikon mukaisesti hankkeen vaikutuksia suhteessa tavoitteisiin on arvioitu vaikuttavuuden arvioinnissa seuraavista näkökulmista:

- saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- taloudellinen kestävyys
- ekologinen kestävyys
- sosiaalinen kestävyys
- liikennejärjestelmän turvallisuus.

4.2 Hankevaihtoehdot

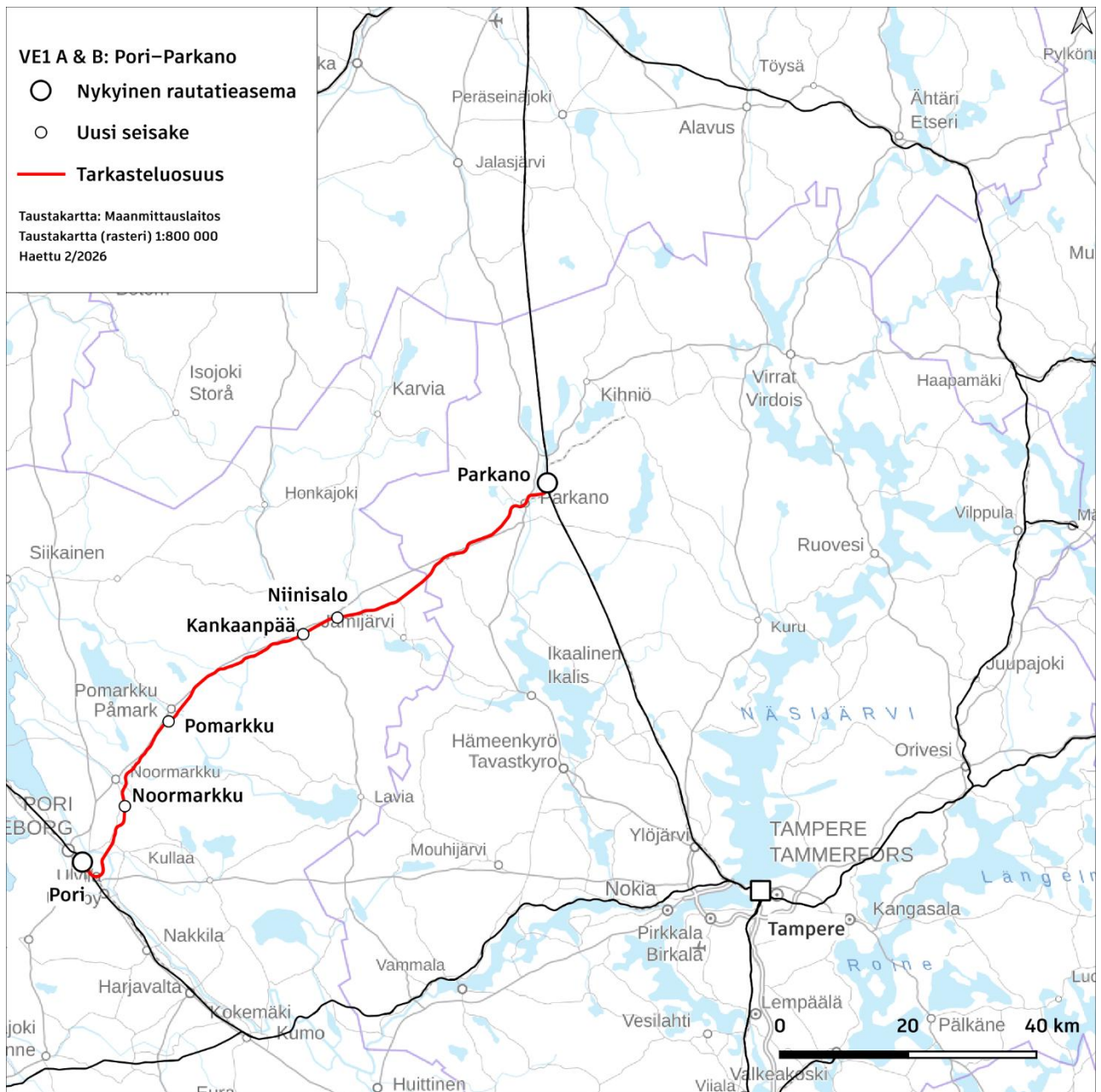
Hankearvioinnissa on muodostettu kuusi hankevaihtoehtoa (taulukko 8), joissa on arvioitu hankkeen toteuttamista kokonaan tai osissa eri nopeustasoilla. Hankevaihtoehdot ovat VE1A, VE1B, VE2A, VE2B, VE3A ja VE3B. Vertailuvaihtoehto on VE0. Luvut 1–3 hankevaihtoehtojen nimissä kuvaavat vaihtoehdon tarkasteluosuutta. Vaihtoehtojen VE1A ja VE1B tarkasteluosuus on rataosuudella Pori–Parkano, kun taas vaihtoehtojen VE2A ja VE2B tarkasteluosuus on Parkano–Haapamäki. Vaihtoehtojen VE3A ja VE3B tarkasteluosuus on koko yhteysväli Pori–Parkano–Haapamäki. Kirjaimet A ja B vaihtoehtojen nimissä kuvaavat nopeustasoa. Vaihtoehtoisissa VE1A, VE2A, sekä VE3A tarkasteltavan osuuden nopeustaso on 80 km/h. Vaihtoehtoisissa VE1B, VE2B, sekä VE3B tarkasteltavan osuuden nopeustaso on 140 km/h. Vertailuvaihtoehdossa VE0 rataosuudet Parkano–Niinisalo ja Pori–Aittaluoto ovat käytössä.

Taulukko 8. Hankevaihtoehdot rataosuuksittain.

Rataosuus	Nopeustaso (km/h)	
	80	140
Pori–Parkano	VE1A	VE1B
Parkano–Haapamäki	VE2A	VE2B
Pori–Parkano–Haapamäki	VE3A	VE3B

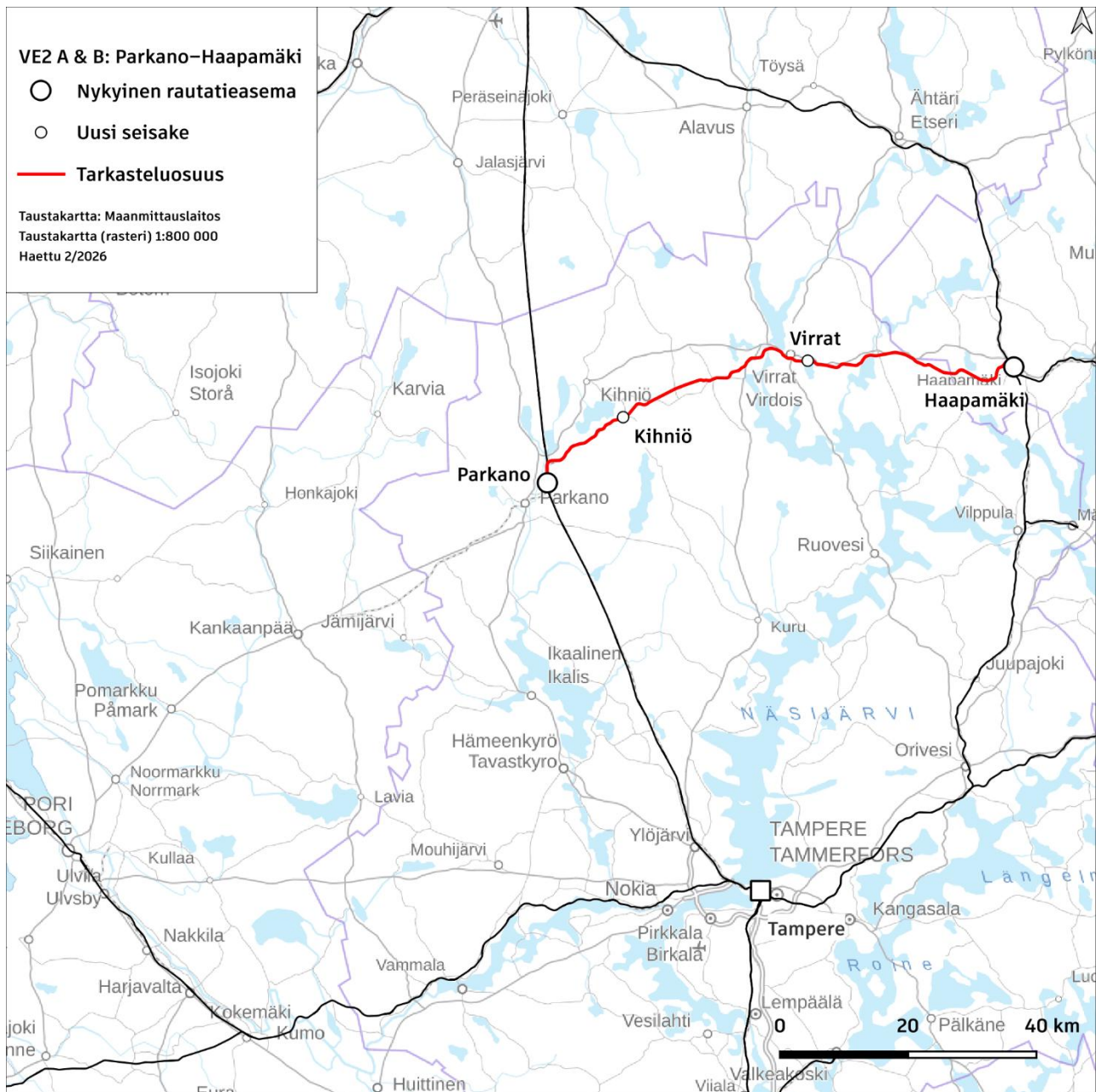
Hankkeessa rataosuus perusparannetaan nopeustasolle 80 km/h tai 140 km/h. Radan perusparannuksen ohella tarkasteltavan rataosuuden kaikki sillat peruskorjataan. Kaikissa hankevaihtoehdoissa on huomioitu tarkasteltavan rataosuuden sähköistys sekä akselipainon nostaminen 250 kN:iin. Vaihtoehtoisissa VE1B, VE2B, ja VE3B tehdään rataoikaisuja nykyiseen ratalinjaan nähden sekä uusia tunneleita 140 km/h:n nopeustaso mahdollistamiseksi. Vaihtoehtoisissa VE1A, VE2A, ja VE3A ratalinjaus pysyy nykyisessä paikassa.

Hankevaihtoehtoihin VE1 ja VE1B sisältyy radan perusparannus 105 kilometrin matkalta välillä Pori–Parkano (kuva 8). Rataosuudelta Niinisalo–Parkano poistetaan kaikki nykyiset 69 tasoristeystä ja toteutetaan niille uudet korvaavat tiejärjestelyt. Uusia perustettavia seisakkeita ovat Noormarkku, Pomarkku, Kankaanpää, sekä Niinisalo. Hankevaihtoehtoon VE1B sisältyy lisäksi yksi tunneli ja rataoikaisut.



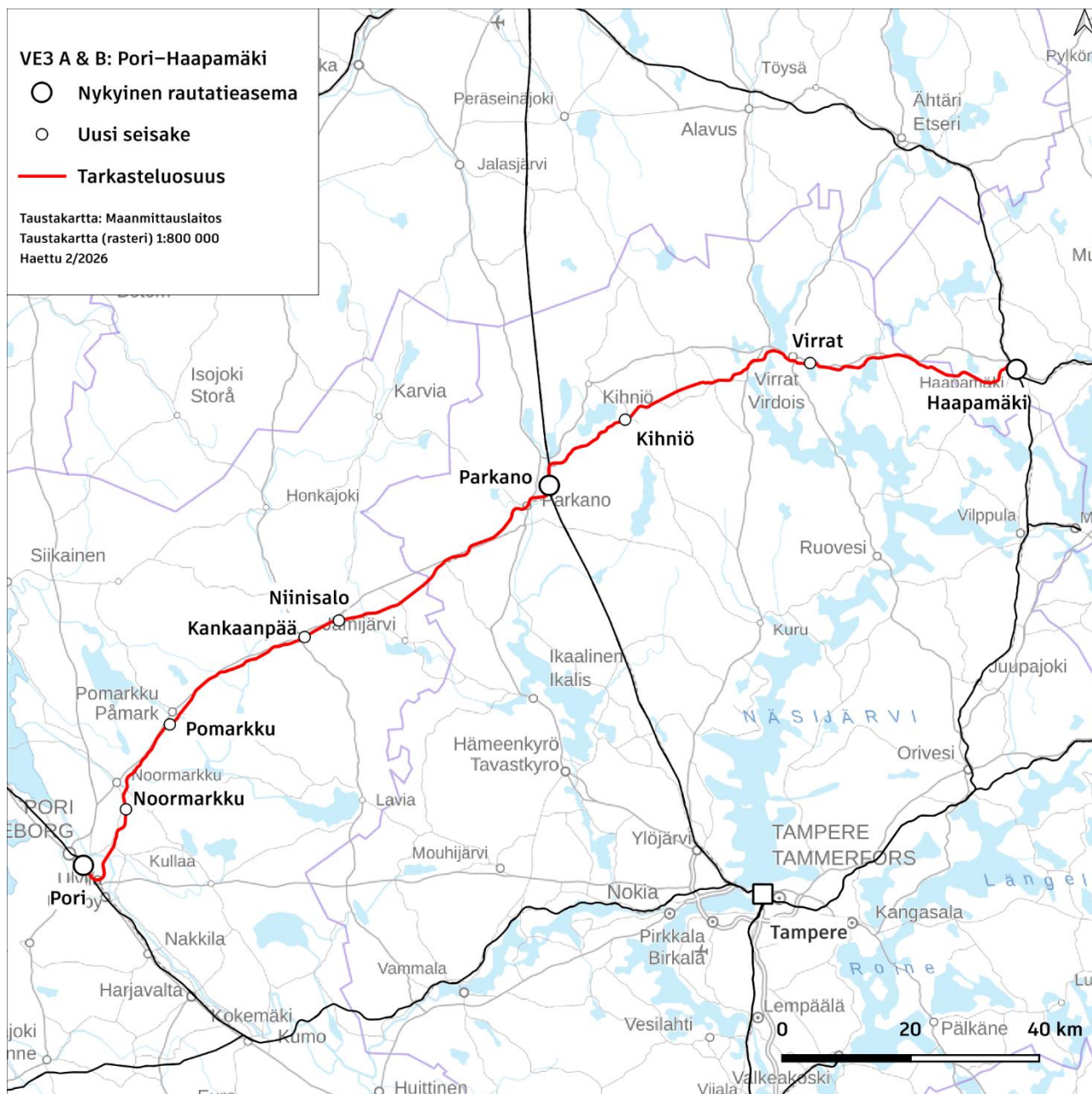
Kuva 8. Hankevaihtoehdot VE1A ja VE1B.

Hankevaihtoehdoin VE2A ja VE2B sisältyy radan perusparannus 88 kilometrin matkalta välillä Parkano–Haapamäki (kuva 9). Uusia perustettavia seisakkeita ovat Kihniö ja Virrat. Hankevaihtoehdoon VE2B sisältyy lisäksi kaksi tunnelia ja rataoikaisut.



Kuva 9. Hankevaihtoehdot VE2A ja VE2B.

Hankevaihtoehdoin VE3A ja VE3B sisältyy kaikki muiden osahankkeiden toimenpiteet (kuva 10).



Kuva 10. Hankevaihtoehdot VE3A ja VE3B.

4.3 Hankevaihtoehtojen kustannusarviot

Hankevaihtoehtojen kustannukset perustuvat Pori–Parkano–Haapamäki teknisessä selvityksessä esitettyjen vaihtoehtojen kustannuksiin. Hankevaihtoehtojen VE1A, VE2A, ja VE3A kustannukset perustuvat teknisen selvityksen VE1 kustannuksiin, ja vaihtoehtojen VE1B, VE2B, ja VE3B kustannukset perustuvat teknisen selvityksen VE2 kustannuksiin. Teknisen selvityksen kustannuksiin on lisätty tarkasteluosuudelle toteutettavien seisakkeiden kustannukset.

Hankevaihtoehtoista VE3A ja VE3B ovat kalleimmat, sillä niiden tarkastelualueeseen sisältyy koko tarkasteltava rataosuus (taulukko 9). Hankevaihtoehto VE3B on kallein, ja sen kustannuksia vaihtoehtoon VE3A

nähdessä nostaa erityisesti ratageometrian muutosten takia toteutettavat uudet tunnelit sekä geotekniikan toimenpiteet. Vaihtoehdot VE1A ja VE1B ovat vaihtoehtoja VE2A ja VE2B kalliimpia johtuen pidemmästä tarkastelualueesta, sekä suuremmista meluntorjuntatoimenpiteistä. Meluntorjuntatoimenpiteet ovat suuremmat, sillä vaihtoehtojen VE1A ja VE1B tarkastelualue kulkee useamman taajaman halki.

Taulukko 9. Hankevaihtoehtojen kustannusarviot (MAKU 145, 2020=100).

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Ratatekniikka	193,1	191,6	157,3	152,7	350,4	344,3
Sillat	109,3	119,5	73,2	73,2	182,5	192,7
Geotekniikka	15,7	32,4	12,7	54,2	28,4	86,6
Meluntorjunta	66,1	56,9	19,5	14,1	85,6	71
Tunneli	0	42,1	0	86,7	0	128,8
Seisakkeet	4	4	2	2	6	6
Rakennusosat yht.	388,2	446,5	264,7	382,9	652,9	829,4
Työmaatehtävät 20 %	76,8	88,5	52,5	76,2	129,3	164,7
Suunnittelu	26,8	30,8	18,3	26,5	45,1	57,3
Muut tilaajatehtävät	13,2	15,2	9	13,1	22,2	28,3
Riskivaraukset 20 %	97,5	112,4	66,7	96,7	164,2	209,1
Hanketehtävät yht.	214,3	246,9	146,5	212,5	360,8	459,4
Yhteensä	602,5	693,4	411,2	595,4	1 013,7	1 288,8

5 Vaikutusten arviointi

5.1 Matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Henkilöjunaliikenteen aloittaminen parantaisi yhteysvälin joukkoliikenteen palvelutasoa. Nykyisellään Porin ja Kankaanpään välillä on varsin tiheä linja-autoliikenne, 8 vuoroa suuntaansa arkipäivisin, mutta Kankaanpäästä eteenpäin vain muutamia linja-autovuoroja. Virrat–Haapamäki-osuudelle ei ole nykyisellään lainkaan vakituista joukkoliikennettä. Lisäksi nykyistä kaukojunatarjontaa täydentävä henkilöjunaliikenne luo hankevaihtoehdoissa VE1A ja VE1B suuremman yhteyden Porin ja Pohjois-Suomen välille sekä hankevaihtoehdoissa VE3A ja VE3B vaihtoehdoisen yhteyden kohti Jyväskylää. Hankevaihtoehto, jossa toteutettaisiin vain Haapamäki–Parkano-osuus (VE2A ja VE2B) olisi vaikutuksiltaan huomattavasti rajoitetumpi johtuen yhdistettävien paikkakuntien pienemmästä koosta.

Hankevaihtoehdot B, joissa radan nopeusrajoitus on 140 km/h, ovat kilpailukykyisiä henkilöautoliikenteen matka-aikojen kanssa, mikäli lähtöpaikka ja määränpää ovat lähellä asemia. Esimerkiksi Pori–Parkano välillä matka-aika junalle olisi 61 minuuttia, linja-autolla yhdellä vaihdolla 140 minuuttia ja henkilöautolla noin 74 minuuttia. Hankevaihtoehdoissa A nopeusrajoituksen ollessa 80 km/h junan matka-aika olisi 98 minuuttia eli selvästi hitaampi mitä henkilöautolla. Hankevaihtoehtojen VE1B, VE2B ja VE3B

keskimääräinen matka-aikasäästö matkustajalle on 12–16 minuuttia, kun taas hankevaihtoehdoissa VE1A, VE2A ja VE3A keskimääräinen matka-aika pitenee 2–11 minuuttia. Henkilöliikenteen palvelutaso käytännössä parantuisi ainoastaan hankevaihtoehdoissa, joissa henkilöjunat voisivat liikennöidä nopeudella 140 km/h. Parempi palvelutaso houkuttelisi myös enemmän matkustajia henkilöjunaliikenteeseen. Henkilöjunaliikenteelle ennustetaan enimmillään noin 63 000 matkaa vuodessa, mistä 83 % on henkilöautoliikenteestä siirtyviä ja 17 % linja-autoliikenteestä siirtyviä. Hankevaihtoehdoissa VE3A ja VE3B junamatkustajia on enemmän kuin osittaisissa hankevaihtoehdoissa VE1:t ja VE2:t yhteensä. Henkilöjunaliikenne houkuttelee enemmän matkustajia, jos junalla on mahdollista kulkea pitkiä Parkanon kautta kulkevia maakuntien välisiä matkoja. Tämän takia myös henkilöautoliikenteen suorite vähenee eniten hankevaihtoehdoissa VE3A ja VE3B. (taulukko 10)

Taulukko 10. Hankkeen vaikutus henkilöliikenteen palvelutasoon.

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Matka-aika junalla (min)	98	61	79	48	177	109
Matka-aikasäästö keskimäärin (min)	-7,5	11,7	-1,8	12,5	-10,9	16,1
Matkustajamäärä junassa vuodessa	37 000	44 000	1 300	1 500	50 000	63 000
Reitin pituus junalla (km)	106	106	88	88	194	194
Henkilöjunamäärä vuodessa	2 190	2 190	2 190	2 190	2 190	2 190
Henkilöautoliikenteen vähentyminen (ajonkm/vuosi)	901 000	1 124 000	31 000	37 000	1 909 000	2 731 000

Hankevaihtoehdoissa VE1A ja VE1B sekä VE3A ja VE3B nykyisten tavaraliikenteen kuljetusten palvelutaso parantuu pääradalta Parkanon pohjoispuolelta rannikolle suuntautuvissa kuljetuksissa. Kuljetusmatka Harjavaltaan lyhentyä 32 kilometriä ja kuljetusaika 27 minuuttia (taulukko 11). Nykytilanteessa tällaisia kuljetuksia on reilut 600 junaa vuodessa. Parkanon pohjoispuolelta tulevat tavarajunat välttävät Tampereen alueen vilkkaasti liikennöidyt rataosuudet, jolloin hankkeella on vähäinen vaikutus myös Tampereen ratapihojen kapasiteetin käyttöasteeseen.

Niinisalonen ja Parkanon välillä liikennöi nykytilassa vuositasolla joitakin junia, joiden kuljetusaika lyhenee 57 min hankevaihtoehdoissa VE1A ja VE1B sekä VE3A ja VE3B (taulukko 11). Hankevaihtoehdoissa VE2A ja VE2B ei ole nykytilanteessa hankkeesta hyötyvää tavarajunaliikennettä.

Taulukko 11. Hankkeen vaikutus tavaraliikenteen nykyisiin junakuljetuksiin.

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Junamäärä Parkanon pohjoispuolelta (juna/vuosi)	605	605	0	0	605	605
Kuljetusmatkan lyhentyminen Parkanon pohjoispuolelta	32	32	0	0	32	32
Kuljetusajan lyhentyminen Parkanon pohjoispuolelta	27	27	0	0	27	27
Junamäärä Niinisalo–Parkano (juna/vuosi)	18	18	18	18	18	18
Kuljetusajan lyhentyminen Niinisalo–Parkano (min)	57	57	0	0	57	57

Hanke tarjoaa vaihtoehdoisen kuljetusmuodon joillekin kuljetusvirroille pääradan länsipuolisilla alueilla, jolloin uusia junakuljetuksia ohjautuisi noin 0,2 milj. tonnia vuodessa rataosuudelle Pori–Parkano hankevaihtoehdoissa VE1A ja VE1B sekä VE3A ja VE3B (taulukko 12). Hankevaihtoehdoissa VE2A ja VE2B ei ole hankkeesta hyötyviä uusia kuljetuksia, koska mahdollisille uusille junaan siirtyville kuljetuksille rinnakkainen ratayhteys Tampereen kautta tarjoaisi sujuvamman yhteyden. Kuljetusmäärä teillä vähenisi noin 7 500 rekkaa vuodessa, jolloin rataosuudelle Pori–Parkano ohjautuisi vajaa 600 uutta junaa vuositasona.

Taulukko 12. Hankkeen vaikutus muista kulkumuodoista siirtyviin junakuljetuksiin.

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Siirtyvien kuljetusten määrä (Mt/vuosi)	0,2	0,2	0	0	0,2	0,2
Tieliikenteestä siirtyvien kuljetusten määrä (rekkaa/vuosi)	7 500	7 500	0	0	7 500	7 500
Tieliikenteestä siirtyvien kuljetusten suorite (ajonkm/vuosi)	604 000	604 000	0	0	604 000	604 000
Rautateille siirtyvien kuljetusten määrä (juna/vuosi)	572	572	0	0	572	572
Rautateille siirtyvien kuljetusten suorite (junakm/vuosi)	88 000	88 000	0	0	88 000	88 000

5.2 Liikennejärjestelmän turvallisuus

Liikennejärjestelmän turvallisuus lisääntyy hieman, kun matkustajia siirtyy tieliikenteestä käyttämään juna. Enimmillään tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on hankevaihtoehdossa VE3B, jossa onnettomuudet vähenevät noin 0,18 tieonnettomuutta vuodessa (taulukko 13). Onnettomuudet tieliikenteessä vähenevät suhteessa tieliikenteen suoritemuutoksiin. Onnettomuusasteena arvioinnissa on käytetty valtatie 23 onnettomuusastetta tieosuuksittain 4,8–7,0 henkilövahinko-onnettomuutta/100 milj. ajoneuvokilometriä. Hankkeella ei ole vaikutusta rautatieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksiin. Käytössä olevan Parkano–Niinisalo-rataosuuden junamäärät ovat erittäin pieniä ja nopeudet alhaisia, jolloin tasoristeysonnettomuuksien riski nykytilanteessa on käytännössä lähellä nollaa. Uusi rata toteutetaan ilman tasoristeysraiteita, jolloin tasoristeysonnettomuuksien riskiä ei ole, vaikka liikennemäärä kasvaisi merkittävästikin.

Taulukko 13. Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä.

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Tieliikenteen onnettomuusvähenemä vuodessa	0,05	0,06	0,00	0,00	0,13	0,18

5.3 Ympäristövaikutukset

Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä matkustajien ja tavarakuljetusten siirtyessä tiekuljetuksista raidekuljetuksiin, mutta radan rakentaminen aiheuttaa suuria kertaluontoisia päästöjä.

Esiselvitysvaiheessa ei ole ollut saatavilla panosraporttia hankkeessa tarvittavista rakennusosista. Rakentamisen aikaiset päästöt on arvioitu karkeasti vastaavien hankkeiden kilometripohjaisten päästöarvioiden perusteella. Radan rakentamisen on arvioitu aiheuttavan hiilidioksidipäästöjä keskimäärin noin 2 500 t/km. Päästölaskelmassa on lisäksi huomioitu tunnelirakentamisesta aiheutuvat hiilidioksidipäästöt noin 3 200 t/km. Hankkeen rakentamisen aikaiset hiilidioksidipäästöt on esitetty taulukossa 14.

Tieliikenteen päästövähennykset vuositasolla ovat murto-osa rakentamisen aikaisista päästöistä (taulukko 14). Sadan vuoden aikana tieliikenteen päästövähennykset kompensoisivat enintään alle 5 % rakentamisen aikaisista päästöistä. Tätäkin arviota voi pitää melko positiivisena, koska ajoneuvokannan sähköistyminen tulee pienentämään tieliikenteen vuosittaisia päästövähennyksiä mitä pidemmälle tulevaisuuteen arvioidaan.

Hanke lisää meluntorjunnan tarvetta radan varrella. Meluntorjunnan tarve riippuu valitusta ratalinjasta ja radan liikennemäärästä. Meluhaitoista kärsivien määrän muutoksesta ei ole tehty arviota esiselvitysvaiheessa.

Taulukko 14. Rakentamisen aikaiset päästöt sekä tieliikenteen päästövähennykset vuositasolla.

	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Rakentamisen aikaiset päästöt (CO2 tonnia)	260 000	270 000	220 000	230 000	480 000	500 000
Tieliikenteen päästövähennykset (CO2 tonnia/v)	67	83	2	3	141	202

5.4 Vaikutukset infran määrään ja kunnossapitotasoon

Kunnossapidettävän ratainfran määrä kasvaa ja nykyisten rataosuuksien kunnossapitotaso nousee hankkeen seurauksena (taulukko 15). Nykytilanteessa rata on sähköistämätön ja nopeustaso alhainen, jolloin myös tarvittava kunnossapitotaso on alhainen. Hankevaihtoehdoissa nopeustaso nousee ja rata sähköistetään, mikä vaikuttaa vaadittavaan kunnossapitotasoon. Hankevaihtoehdoissa VE2A ja VE2B ei tapahdu muutosta kunnossapitotasoon nykyisin käytössä oleville rataosuuksille.

Taulukko 15. Kunnossapidettävän infran määrä ja kunnossapitotaso.

	VE0	VE1A	VE1B	VE2A	VE2B	VE3A	VE3B
Kunnossapidettävän infran määrä (ratakilometriä)	42	106	106	88	88	194	194
Kunnossapitotaso	6	3	1	3	1	3	1

6 Kannattavuuslaskelma

6.1 Kustannukset

Kannattavuuslaskelman kustannukset (taulukko 16) on esitetty hankearvioinnin yksikkökustannusten indeksitasossa MAKU 122,9 (2020=100). Kustannuksissa on huomioitu suunnittelu- ja

rakentamiskustannusten lisäksi julkisten varojen rajakustannus verokertoimella 1,2. Rakentamisen aikaiset korot on laskettu 3,5 % korolla kolmelta vuodelta olettaen, että kustannukset jakaantuvat tasan vuosien välille.

Taulukko 16. Hankevaihtoehtojen investointikustannukset, MAKU 122,9 (2020=100).

	VE1a	VE1b	VE2a	VE2b	VE3a	VE3b
Suunnittelukustannukset	116,5	134,3	79,7	115,5	196,2	249,8
Rakentamiskustannukset	394,1	453,5	268,9	389,1	663,0	842,6
Julkisten varojen rajakustannus	102,1	117,5	69,7	100,9	171,8	218,5
Rakentamisen aikainen korko	43,9	50,5	30,0	43,4	73,9	93,9
Kustannukset yhteensä (M€)	656,7	755,8	448,2	649,0	1 104,9	1 404,8

6.2 Hyöty- ja kustannuserät

Rahamääräisesti arvioitavia vaikutuksia hankkeessa syntyy kunnossapito-, liikennöinti-, aika- ja onnettomuus ja päästökustannuksista.

Rautateiden kunnossapitokustannukset nousevat merkittävästi kunnossapidettävän infran määrän kasvaessa. Maanteiden kunnossapidon kustannusten lasku tieliikenteen määrien vähentyessä on otettu laskennassa huomioon tienpidon marginaalikustannustasolla, mutta sen merkitys suhteessa rautateiden kunnossapitokustannusten kasvuun on vähäinen.

Pori–Parkano–Haapamäki–radan avaaminen liikenteelle mahdollistaa myös henkilöliikenteen junatarjonnan kehittämisen. Henkilöliikenteen tuottajan hyödyksi lasketaan henkilöliikenteen lipputulot, kun taas henkilöliikenteen tuottamisen kustannukset lasketaan menoiksi, koska kyseessä on uusi henkilöliikenne.

Kuluttajan ylijäämän muutosta kuvataan yleistetyllä matkakustannuksella, joka sisältää matka-aikakustannukset, lippukustannukset sekä henkilöautoliikenteen kilometrikustannukset. Matka-aikakustannukset on laskettu huomioiden matkatyyppi- ja kulkumuotokohtaiset matka-ajan arvot. Koska kaikki junamatkat ovat uusia, hyötyihin sovelletaan puolikkaan sääntöä, jolloin kuluttajan ylijäämän muutos vastaa keskimääräisen kulkumuodonvaihtajan kokemaan matka-aikahyötyä.

Tavaraliikenteen tuottajien hyötyihin luetaan tavaraliikenteen liikennöintikustannusten pienentyminen, jotka ovat sidoksissa tavaraliikenteen kuljetusajan ja -pituuden lyhenemiseen. Herkkyystarkastelun

tavaravirrat siirtyvät kuorma-autokuljetuksista junaliikenteeksi, kun taas perustilanteen tavaravirrat ovat jo nykytilanteessa junakuljetuksia.

Onnettomuuskustannussäästö perustuu tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemiseen, kun huomioidaan tieliikennesuoritteiden pieneneminen, kun henkilöautolla matkustaminen vähenee.

Päästökustannuksissa on huomioitu tieliikenteen päästövähennykset sekä rakentamisen aiheuttamat päästöt. Liikenteen päästöissä on huomioitu vain kasvihuonepäästöt koska muiden päästötyyppien kuten pienhiukkasten ja typen oksidien päästövähennämä todettiin rahalliselta arvoltaan marginaaliseksi. Laskelmassa on huomioitu hiilidioksidipäästökustannusten ripeä kasvu tulevaisuudessa ja ennustettu tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähenemä liikenteen sähköistyessä. Sisäistetyt päästökustannukset kuvaavat niitä hiilidioksidikustannuksia, jotka sisällytetään ilmastopoliittisiin ohjauskeinoihin. Huomioimalla sisäistetyt päästökustannukset vältetään näiden hyötyjen laskeminen kaksinkertaisina. Rakentamisen aikaiset päästöt on arvioitu vuoden 2040 hiilidioksidipäästön arvon mukaisesti.

Tieliikenteen verot, ratamaksut ja lipputulojen arvonlisävero lasketaan vaikutuksena julkiseen talouteen. Nämä lasketaan kuluttajien ja tuottajien kuluiksi, eivätkä siksi vaikuta hankkeen kannattavuuteen. Tieliikenteen verotulot vähenevät tulevaisuudessa polttomoottoriautojen vähentyessä.

Hankevaihtoehtojen jäännösarvot on esitetty taulukossa 17. Jäännösarvo huomioidaan kannattavuuslaskennassa hankeosista, joiden pitoaika on yli 30 vuotta. Näitä ovat tässä hankkeessa sillat, geotekniikka sekä tunnelit. Näiden rakenteiden jäännösarvona on otettu huomioon 40 % hankeosien kustannuksista 30 vuoden käyttöajan jälkeen.

Taulukko 17. Hankevaihtoehtojen jäännösarvo, MAKU 122,9 (2020=100).

	VE1a	VE1b	VE2a	VE2b	VE3a	VE3b
Jäännösarvo 30 vuoden jälkeen (M€)	65,8	102,1	45,2	112,9	111,0	215,0
Jäännösarvon nykyarvo (M€)	23,4	36,4	16,1	40,2	39,6	76,6

Hankearvioinnissa otetaan huomioon rakentamisen aikaiset viivytykset henkilö- ja tavaraliikenteelle. Koska nykyiset liikennemäärät tarkastelualueella (Pori–Aittaluoto ja Niinisalo–Parkano) ovat muutamia junia vuodessa, rakentamisen aikaiset haitat ovat käytännössä minimaalisia. Pääosin hanke kohdistuu alueille, jossa ei ole nykytilanteessa junaliikennettä. Kannattavuuslaskelmassa rakentamisen aikaiset haitat on oletettu olevan käytännössä nolla euroa

6.3 Peruslaskelma

Kannattavuuslaskelmassa verrataan hankevaihtoehtojen yhteenlaskettuja hyötyjä ja haittoja kustannuksiin 30 vuoden tarkasteluajalla. Hankkeen valmistumisvuodeksi on arvioitu vuosi 2040. Hyötykustannussuhde kuvaa hankkeen kannattavuutta. Laskennallisesti hanke on kannattava, mikäli hyöty-kustannussuhde on yli yhden ja nettonykyarvo on positiivinen.

Kaikki hankevaihtoehdot ovat peruslaskelmassa yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomia, eikä yhdenkään hankevaihtoehdon hyödyt ylitä hankkeen toteuttamisesta aiheutuvia haittoja (taulukko **Virhe. Viitteen lähde ei löytnyt**). Näin ollen hyöty-kustannussuhde on jokaisessa hankevaihtoehdossa negatiivinen. Nettonykyarvoltaan kaikki hankevaihtoehdot ovat raskaasti tappiollisia. Hankkeen merkittävimmät yhteiskuntataloudelliset haitat aiheutuvat rakentamisen aikaisista päästöistä, radan ylläpitokustannuksista sekä henkilöliikenteen liikennöintikustannuksista.

Hankevaihtoehtojen laskennalliset hyödyt ovat haittoihin ja kustannuksiin verrattuna pieniä ja epävarmoja. Hyödyt keskittyvät Pori–Parkano-osuudelle, jolla on eniten kysyntää sekä tavara- että henkilöliikenteelle. Hankkeen liikenteelliset hyödyt saavutettaisiin toteuttamalla hankevaihtoehto VE1A rataosuudelle Pori–Parkano nopeustasolla 80 km/h, milloin tavaraliikenteen kuljetuskustannussäästöt saavutetaan kokonaisuudessaan. Kuluttajan matka-aikahyödyt ovat positiivisia vain hankevaihtoehdoissa, joissa radan nopeustaso olisi 140 km/h. Mutta koska henkilöliikenteen tuottajalle liikenne olisi kaikissa vaihtoehdoissa tappiollista, ei nopeustasosta 140 km/h saada lisähyötyä verrattuna nopeustasoon 80 km/h.

Taulukko 18. Kannattavuuslaskelma perusennusteella M€, MAKU 122,9 (2020=100).

	Ve1A	Ve1B	Ve2A	Ve2B	Ve3A	Ve3B
	(M€)	(M€)	(M€)	(M€)	(M€)	
KUSTANNUKSET (K)	656,71	755,79	448,20	648,97	1 104,91	1 404,76
Suunnittelukustannukset	116,54	134,26	79,67	115,53	196,22	249,78
Rakentamiskustannukset	394,13	453,46	268,85	389,13	662,98	842,59
Korko rakentamisen ajalta	43,91	50,53	29,97	43,39	73,87	93,92
Julkisten varojen rajakustannus	102,13	117,54	69,71	100,93	171,84	218,47
HYÖDYT (+) JA HAITAT (-)						
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	-25,41	-29,91	-18,78	-22,62	-59,41	-67,41
Radan kunnossapito ja käyttö (sis. julkisten varojen rajakustannus)	-25,95	-30,59	-18,80	-22,64	-60,52	-68,99
Tien kunnossapito ja käyttö	0,55	0,68	0,02	0,02	1,11	1,58
Henkilöliikenteen tuottajan ylijäämän muutos	-24,64	-18,10	-21,87	-16,95	-44,45	-31,72

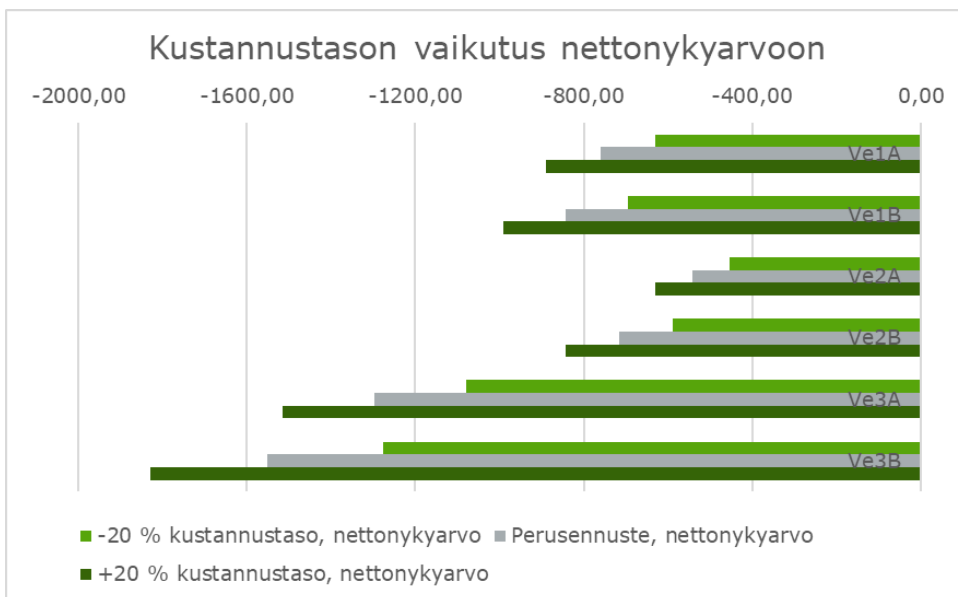
	Ve1A	Ve1B	Ve2A	Ve2B	Ve3A	Ve3B
Junien liikennöintikustannusten muutos	-27,02	-21,08	-21,94	-17,02	-48,96	-38,10
Lipputulosten muutos	2,39	2,97	0,06	0,07	4,51	6,38
Kuluttajan ylijäämän muutos	-0,75	0,84	0,00	0,02	-1,15	1,43
Yleistetyt matkakustannusmuutokset	-0,75	0,84	0,00	0,02	-1,15	1,43
Kuljetuskustannusten muutos	2,02	2,02	0,00	0,00	2,02	2,02
Liikennöintikustannusten muutos	1,88	1,88	0,00	0,00	1,88	1,88
Matka-aikahyödyt (tavara)	0,14	0,14	0,00	0,00	0,14	0,14
Onnettomuuskustannusten muutos	0,48	0,50	0,02	0,02	1,32	1,91
Tieliikenteen onnettomuudet	0,48	0,50	0,02	0,02	1,32	1,91
Päästökustannukset	0,10	0,12	0,01	0,01	0,22	0,30
Tieliikenteen päästökustannukset	0,17	0,21	0,01	0,01	0,37	0,51
Sisäistetyt päästökustannukset	-0,07	-0,09	0,00	0,00	-0,15	-0,21
Julkistaloudellisten verojen ja maksujen muutos	0,26	0,22	0,82	0,82	0,88	0,72
Ratamaksujen ja polttoaineverojen muutos	0,42	0,42	0,83	0,83	1,26	1,26
Tieliikenteen verot ja maksut	-0,43	-0,54	-0,02	-0,02	-0,88	-1,25
Lippuhintoihin sisältyvät arvonlisäverot	0,27	0,33	0,01	0,01	0,50	0,71
Jäännösarvo	23,43	36,39	16,12	40,21	39,55	76,60
Rakentamisen aikaiset haitat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rakentamisen aikaiset päästöt	-138,60	-141,98	-114,84	-121,60	-253,44	-263,58
HYÖDYT JA HAITAT YHTEENSÄ (H)	-163,11	-149,90	-138,53	-120,08	-314,46	-279,74
HYÖTY-KUSTANNUSSUHDE (H/K)	< 0	< 0	< 0	< 0	< 0	< 0
NETTONYKYARVO	-819,82	-905,69	-586,73	-769,05	-1 419,4	-1 684,5

6.4 Herkkyystarkastelut

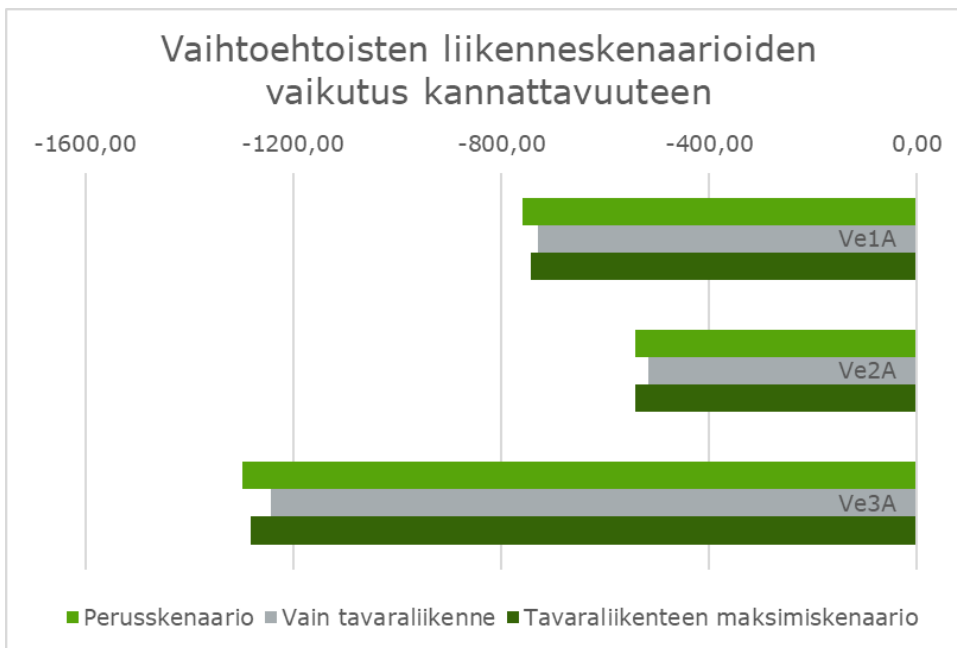
Herkkyystarkasteluissa on arvioitu kannattavuuslaskelman herkkyyttä investointikustannusten muutokselle ja peruslaskelmasta poikkeaville liikenneskenaarioille. Investointikustannusten vaikutusta hankkeen kannattavuuteen on kuvattu kustannusarviolla, joka on 20 % suurempi tai pienempi kuin peruslaskelmassa. Tavaraliikenteen maksiskenaarion herkkyystarkastelussa on otettu huomioon mahdollisesti tieliikenteestä siirtyvät kuljetusvirrat, joita ei ole mukana peruslaskelmassa. Koska henkilöliikenteen tuottaminen on kannattavuuslaskelman näkökulmasta tappiollista, kannattavuus on laskettu herkkyystarkastelussa hankevaihtoehtoissa VE1A, VE2A ja VE3A myös skenaariorille, jos radalla on vain tavaraliikennettä.

Hankkeen investointikustannusten muutos vaikuttaa hankkeen nettonykyarvoon, mutta kaikissa hankevaihtoehdoissa nettonykyarvo jää joka tapauksessa selvästi miinukselle (kuva 11). Koska pelkästään hankkeen hyödyt ja haitat ovat kokonaisuudessaan miinuksella, ei hankkeen toteuttaminen olisi kannattavaa, vaikka investointikustannukset olisivat lähes olemattomat.

Tavaraliikenteen maksimiskenaariossa rataosan tavaraliikenteen määrä lähes tuplaantuu, mutta tämä ei myöskään nosta hankkeen kannattavuutta mainittavasti. Hankkeen hyödyt kasvavat hankevaihtoehdoissa VE1A ja VE1B sekä VE3A ja VE3B noin 16 miljoonalla eurolla, joka on suhteessa investointikustannuksiin vähän. Radan avaaminen pelkästään tavaraliikenteelle tuo 2–6 milj. euron säästöt toteutuskustannuksiin, kun uusia seisakkeita ei tarvitse rakentaa. Henkilöliikenteen tuottajan kokemat 22–44 milj. euron tappiot jäisivät pois, mutta hankevaihtoehdot jäävät kuitenkin kauas tilanteesta, jossa hyödyt ylittävät haitat. (kuva 12).



Kuva 11. Kustannustason vaikutus nettonykyarvoon.



Kuva 12. Nettonykyarvon herkkyytarkastelu perustarkastelusta poikkeavilla liikenne-ennusteilla.

7 Vaikuttavuuden arviointi

Vaikuttavuuden arvioinnissa hankkeen vaikutuksia on arvioitu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointikehikon mukaisesti. Hankkeen vaikutuksia on kuvattu suhteessa saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, taloudelliseen kestävyYTEEN, ekologiseen kestävyYTEEN, sosiaaliseen kestävyYTEEN ja liikennejärjestelmän turvallisuuteen. Vaikuttavuuden arvioinnin yhteenveto on esitetty taulukossa 19.

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen. Porin satamaan on sähköistetty ratayhteys olemassa. Hanke parantaa Porin seudun saavutettavuutta muilta Suomen alueilta. Raideliikenteen rooli liikennejärjestelmässä on hoitaa Suomen sisäisiä raakapuu- ja tuotekuljetuksia raakapuuuormauspaikkojen, tuotantolaitosten ja satamien välillä sekä tarjota nopeat henkilöliikenteen yhteydet maakuntakeskusten välille. Tavarajunaliikenteessä vaikutus kohdistuu Mäntyluodon ja Tahko- luodon satamien saavutettavuuden parantumiseen pääradalta Parkanon pohjoispuolelta. Itä-Suomesta Jyväskylän kautta nykyinen rataverkko tarjoaa sujuvamman reitin. Henkilöjunaliikenteessä alueiden välisen saavutettavuuden parantuminen liittyy mahdollisuuteen tarjota uusia ostoliikenteen taajamajunareit- tejä. Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta alueiden sisäiseen saavutettavuuteen. Henkilöjunaliiken- teen määrä taajamien välillä tulisi olemaan muutamia vuoroja päivässä. Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta aluerakenteeseen. Tarkastelualueen suurimmat keskuksset ovat saavutettavissa junalla myös nykytilanteessa. Porin sataman kehitysedellytykset parantuvat, kun sataman saavutettavuus parantuu. Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta kuljetusten ja matkojen palvelutasoon, koska radan ennustetut kuljetus- ja matkustajamäärät ovat suhteellisen pieniä. Hankevaihtoehtojen VE1A ja VE1B sekä VE3A ja

VE3B vaikuttavuus kuljetusten matkojen palvelutasoon on suurempi kuin VE2A ja VE2B:n, joissa toteutetaan pelkästään ratayhteys Parkano–Haapamäki. Rinnakkaisten ratayhteyksien välityskyky paranee hieman, kun arviolta 1+1 tavarajunaa/vrk siirtyy käyttämään uutta yhteyttä.

Hankkeen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on vähäinen, koska hankkeesta hyötyvät ennustetut kuljetus- ja matkustajamäärät ovat pieniä suhteessa hankkeen investointikustannuksiin ja vuosittaisiin kunnossapitokustannuksiin, jotka kasvavat hankkeen seurauksena. Vaikutus julkisen talouden vero- ja maksukertymiin on vähäinen, alle miljoona euroa 30 vuoden aikana. Hankkeen välitön vaikutus taloudellisen kasvun edellytyksiin on vähäinen, koska rataosuuden varrella ei ole merkittävän suuria teollisia toimijoita ja Porin satamaan on rinnakkainen ratayhteys olemassa. Ottaen huomioon ratayhteyden ennustetut kuljetus- ja matkustajamäärät investointi hankkeeseen ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Hankkeen ilmastovaikutukset ovat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden vastaisia. Radan rakentamisen ja elinkaaren aikaiset päästöt ovat monta kertaluokkaa suurempia kuin hankkeen synnyttämät liikenteen päästövähennykset. Hanke ei edistä ilmastonmuutokseen sopeutumista, koska radan rakentamisen ilmastopäästöt ovat merkittävän isoja. Hankkeen vaikutus liikenteen päästöihin, meluun ja tärinään on lievästi positiivinen, kun henkilöautoliikenne vähenee, mutta vaikuttavuus on vähäinen koska kulkumuotoa tieliikenteestä junaan vaihtavien absoluuttinen määrä on pieni. Hanke mahdollistaa radanvarren taajamien yhdyskuntarakenteen tiivistämisen seisakkeiden ympärille, mutta vaikutus on todennäköisesti melko vähäinen, jos henkilöjunaliikenteen tarjonta on vain joitakin vuoroja päivässä. Ratalinja on pääosin vanhaa ratapohjaa, joka on vielä hallinnollisesti rautatiealuetta. Hanke ei edistä luonnonmonimuotoisuutta, mutta luonnonmonimuotoisuus ei vähene merkittävästi, jos rata toteutetaan pääosin vanhalla paikalleen. Luonnonvarojen käyttöön, materiaalihyönteeseen sekä vesiin ja maaperään kohdistuviin riskeihin voidaan ottaa tarkemmin kantaa vasta tarkemmassa suunnittelussa.

Hanke mahdollistaa taajamajunaliikenteen kehittämisen, joka parantaisi liikkumisen mahdollisuuksia joukkoliikenteellä alueellisesti. Toisaalta radan rakentaminen lisää estevaikutusta paikallisesti, kun radan poikki kulkeminen on mahdollista vain yli- ja alikulkusilloilla. Hankkeen vaikutus ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin ei ole merkittävä. Hanke vähentää hieman henkilöautoliikennettä, jolla on lievä positiivinen vaikutus terveyteen ja hyvinvointiin. Radan sijoittuminen nykyiselle rautatiealueelle ei aiheuta suuria muutoksia maisemaan. Radan läheisyydessä on maakunnallisesti arvokkaita maisema- ja kulttuuriympäristöjä, joihin hankkeen toteutuksella voi olla vaikutusta.

Hankkeen vaikutus tieliikenteen turvallisuuteen ei ole merkittävä. Kulkumuotosiirtymä tieliikenteestä junaan vaikuttaa lievästi positiivisesti tieliikenteen turvallisuuteen. Raideliikenteen turvallisuus ja sujuvuus parantuu, kun käytössä oleva ratayhteys Niinisalo–Parkano varustetaan kulunvalvontajärjestelmällä ja uusi rata toteutetaan ilman tasoristeyksiä.

Taulukko 19. Vaikuttavuuden arvioinnin yhteenveto.

Tavoitteet	Vaikuttavuus
Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso	Hanke (VE1A) parantaa Porin Mäntyluodon ja Tahkoluodon satamien saavutettavuutta pääradalta Parkanon pohjoispuolelta
Taloudellinen kestävyys	Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti tehokas, koska hankkeesta hyötyvä liikennemäärä on pieni
Ekologinen kestävyys	Radan rakentamisen ja elinkaaren aikaiset päästöt ovat monta kertaluokkaa suurempia kuin hankkeen synnyttämät liikenteen päästövähennykset
Sosiaalinen kestävyys	Hankkeen vaikutus ihmisten liikkumismahdollisuuksiin tai terveyteen ja hyvinvointiin on vähäinen
Liikennejärjestelmän turvallisuus	Hankkeen vaikutus tie- ja rautatieliikenteen turvallisuuteen on vähäinen

8 Toteutettavuuden arviointi

Hankkeella on kysyntään liittyviä merkittäviä riskejä. Ennustetut liikennemäärät ovat suhteellisen pieniä ja olemassa oleva rinnakkainen ratayhteys vähentää uuden radan rakentamisen tarvetta. Jos rautatieliikenteen kuljetusten kysyntä Poriin ja Raumalle kasvaisi nykytasosta yli 4 milj. tonnia vuodessa hankkeen kannattavuus alkaisi kasvaa selvästi, koska siinä tapauksessa rinnakkaisen ratayhteyden kapasiteetti olisi täysin käytössä. Kuljetusmäärä 4 milj. tonnia vastaa noin 10+10 tavarajunaa päivässä. Markkinaehtoiselle henkilöjunaliikenteelle ei ole tunnistettu kysyntää. Kaikki henkilöliikenne rataosuudella tulisi olemaan julkisilla varoilla tuettua ostoliikennettä.

Jotta Itä-Suomesta rannikolle suuntautuviissa kuljetuksissa voitaisiin hyödyntää tehokkaasti uutta ratayhteyttä pitäisi myös rataosuus Haapamäki–Jyväskylä sähköistää. Rataosuuden sähköistyksen kustannusarvio on sähköistyshankkeen hankearvioinnin mukaan noin 50 milj. euroa (Väylävirasto 2025c). Itä-Suomesta Harjavaltaan suuntautuvat kuljetukset edellyttäisivät myös kolmioraiteen toteuttamista Poriin. Kolmioraiteen toteuttamiselle ei ole nykyisessä yhdyskuntarakenteessa tilaa.

Hankkeesta on laadittu vuonna 2025 tekninen selvitys ja liikenteellinen tarveselvitys. Hankkeesta on laadittu alustava kustannusarvio teknisen selvityksen yhteydessä. Kustannusarvioon liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä erityisesti lähtötietojen, siltojen, maaperän ja meluntorjunnan osalta. Hanke on laajuudeltaan merkittävä ja edellyttää tarkempien esiselvitysten tekemistä hankkeen tarpeellisuudesta,

edellytyksistä, toteuttamismahdollisuuksista ja investointikustannuksista ennen kuin on perusteita käynnistää varsinainen hankesuunnittelu.

Tarkempien esiselvitysten jälkeen voidaan päättää, onko edellytyksiä aloittaa varsinainen hankesuunnittelu ja edellyttääkö hanke ratalain mukaisen yleissuunnitelman laatimista. Yleissuunnitelma on laadittava, ellei hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Ennen rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä ratasuunnitelma. Yleis- ja ratasuunnitelmavaiheiden kesto olisi noin 4+4 vuotta, jolloin hanke olisi tarvittavien tarkempien esiselvitysten sekä yleis- ja ratasuunnittelun jälkeen rakentamisvalmiudessa aikaisintaan 2030-luvun loppupuolella. Hankkeen rahoitusmahdollisuudet ovat avoimia. Hankkeen toteuttaminen pelkästään valtion budjettirahoituksella on epätodennäköistä.

9 Johtopäätökset

Rataosuuden Pori–Parkano–Haapamäki avaamisesta liikenteelle on laadittu vuonna 2025 tekniset ja liikenteelliset tarveselvitykset. Teknisessä selvityksessä tutkittiin kaksi vaihtoehtoa; radan perusparannus nykyiseen ratakäytävään nopeustasolla 80 km/h ja radan perusparannus ja kaarteiden oikominen nopeustasolla 140 km/h. Hankearvioinnissa teknisen selvityksen vaihtoehtoista on muodostettu kuusi hankevaihtoehtoa, joissa on vertailtu hankkeen toteuttamista kokonaan tai osissa Pori–Parkano ja Parkano–Haapamäki eri nopeustasoilla 80 tai 140 km/h. Hankevaihtoehdot VE1A ja VE1B sisältävät rataosuuden Pori–Parkano ja hankevaihtoehdot VE2A ja VE2B rataosuuden Parkano–Haapamäki. Hankevaihtoehdoissa VE3A ja VE3B on mukana koko rataosuus Pori–Parkano–Haapamäki.

Liikenteellisessä selvityksessä on kuvattu hankkeesta hyötyviä kuljetusvirtoja. Hankkeesta hyötyviä nykyisiä junakuljetuksia olisivat Parkanon pohjoispuolelta Harjavaltaan tulevat rikastekuljetukset sekä Niinisalon varuskunnan kuljetukset. Hyötyviä nykyisiä junakuljetuksia olisi noin 0,2 milj. tonnia vuodessa. Maksimiskenaariossa on mukana lisäksi mahdollisia tieliikenteestä siirtyviä kuljetuksia 0,2 milj. tonnia vuodessa. Itä-Suomesta Jyväskylän kautta tuleville junakuljetuksille hankkeesta ei ole hyötyä ilman muita rataverkon kehittämistoimia. Jotta uusi yhteys Itä-Suomesta olisi liikenteellisesti perusteltu, pitäisi myös ratayhteys Haapamäki–Jyväskylä sähköistää. Itä-Suomesta Harjavaltaan suuntautuvat kuljetukset edellyttäisivät myös kolmioraitteen toteuttamista Poriin. Mahdollinen henkilöjunaliikenne olisi julkisilla varoilla tuettua ostoliikennettä. Hankearvioinnissa hankkeen kannattavuutta on arvioitu henkilöliikenteen juna-tarjonnalla 3+3 junaa/vrk.

Hankkeen merkittävin vaikutus olisi kuljetusmatkan lyhentymisen ja nopeutumisen pääradalta Parkanon pohjoispuolelta Poriin ja Harjavaltaan. Hankkeella ei ole merkittävän isoja hyötyeriä eikä hanke ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen liikenteellinen hyöty saavutetaan toteuttamalla rataosuus

Pori–Parkano (VE1A). Hankkeen hyöty-kustannussuhde on negatiivinen ja nettonykyarvo miinuksella 590–1 680 miljoonaa euroa. Hankkeen nettonykyarvo olisi hieman vähemmän miinuksella maksimiennusteen mukaisella liikenteellä tai jos rata toteutetaan pelkästään tavaraliikenteelle ilman henkilöliikenteen seisakkeita.

Vaikuttavuuden arvioinnissa hankkeen vaikutuksia on arvioitu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointikehikon mukaisesti. Hankkeen vaikutuksia on kuvattu suhteessa saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, taloudelliseen kestävyYTEEN, ekologiseen kestävyYTEEN, sosiaaliseen kestävyYTEEN ja liikennejärjestelmän turvallisuuteen. Hankevaihtoehto VE1A parantaa Porin Mäntyluodon ja Tahkoluodon satamien saavutettavuutta pääradalta Parkanon pohjoispuolelta, mutta hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti tehokas, koska hankkeesta hyötyvä liikennemäärä on pieni. Itä-Suomesta Jyväskylän kautta nykyinen rataverkko tarjoaa sujuvampaa reitin. Hankkeen ilmastovaikutukset ovat tavoitteiden vastaisia. Radan rakentamisen ja elinkaaren aikaiset päästöt ovat monta kertaluokkaa suurempia kuin hankkeen synnyttämät liikenteen päästövähennykset. Hankkeen vaikutus ihmisten liikkumismahdollisuuksiin tai terveyteen ja hyvinvointiin sekä liikennejärjestelmän turvallisuuteen on vähäinen.

Hanke on laajuudeltaan merkittävä ja edellyttää tarkempien esiselvitysten tekemistä hankkeen tarpeellisuudesta, edellytyksistä, toteuttamismahdollisuuksista ja investointikustannuksista ennen kuin on perusteita käynnistää varsinainen hankesuunnittelu. Hankkeella on kysyntään liittyviä merkittäviä riskejä. Ennustetut liikennemäärät ovat pieniä ja nykyinen rinnakkainen ratayhteys vähentää uuden radan rakentamisen tarvetta. Tarkempien esiselvitysten ja vaadittavan yleis- ja ratasuunnittelun jälkeen hanke olisi rakentamisvalmiudessa aikaisintaan 2030-luvun loppupuolella. Hankkeen rahoitusmahdollisuudet ovat avoimia. Hankkeen toteuttaminen pelkästään valtion budjettirahoituksella on epätodennäköistä.

Rataosuuden Pori–Parkano–Haapamäki toteuttaminen ei tuo mitään merkittävää lisähyötyä nykyiseen liikennejärjestelmään. Tunnistettu kuljetustarve voidaan hoitaa nykyistä rataverkkoa pitkin. Markkinaehtoista tavaraliikennettä radalla olisi 0,2–0,4 milj. tonnia vuodessa. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, koska radasta hyötyvää markkinaehtoista liikennettä olisi vähän. Hankkeen kannattavuus alkaisi kasvaa selvästi, jos ennustettu kuljetusmäärä olisi yli 4 milj. tonnia nykytasoa suurempi. Henkilöjuna-liikenteen tarjoaminen ostoliikenteenä olisi mahdollista, mutta se vaatii julkista tukea, joka näkyy yhteiskuntataloudellisena haittana kannattavuuslaskelmassa. Hankkeen liikenteelliset hyödyt saavutettaisiin toteuttamalla hankevaihtoehto VE1A rataosuudelle Pori–Parkano, mutta kaikissa hankevaihtoehdoissa hankkeen nettonykyarvo olisi yli 500 milj. euroa negatiivinen.

Lähdeluettelo

- A. Lamminmäki Oy 2025. *Reittiliikenne*. Saatavilla: <https://lamminmaki.fi/reittiliikenne>
- Resiina 2015. *Tasoristeys 4/2015*. Saatavilla: <https://resiinalehti.fi/artikkeli/100>
- Suomen ympäristökeskus 2026. *Liiteri-tietopalvelu*. Saatavilla <https://liiteri.ymparisto.fi/>. Haettu 9.1.2026
- Tietopyyntö.fi 2022. *Rautatieasemien matkustajamäärät*. Saatavilla: <https://tietopyynto.fi/tietopyynto/rautatieasemien-matkustajamaarat/>
- Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037*.
- VNS 10/2025 vp. Valtioneuvosto, Helsinki 2025
- Väylävirasto 2025a. *Pori–Parkano–Haapamäki, liikenteellinen selvitys*.
- Väylävirasto 2025b. *Pori–Parkano–Haapamäki, tekninen selvitys*.
- Väylävirasto 2026. *Suomen Väylät -verkkopalvelu*. Saatavilla: <https://suomenvaylat.vayla.fi/>. Haettu 16.1.2026
- Väylävirasto 2025c. *Haapamäen rata osa 2 - hankearviointi*. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/192369/vj_2025-46_978-952-405-256-6.pdf
- Väylävirasto 2024a. *Vähäliikenteiset radat*. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/190524/vj_2024-77_978-952-405-238-2.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Väylävirasto 2024b. *Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2022*. Väyläviraston ohjeita 44/2024 v2.
- Väylävirasto 2023. *Harjavallan liikennepaikan hankearviointi*. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/187789/vj_2023-33_978-952-405-071-5.pdf
- Väylävirasto 2020. *Ratahankkeiden arviointiohje, päivitys 1.4.2022*. Väyläviraston ohjeita 39/2020.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-400-3
www.vayla.fi