

Kannanotto raideleveyden muuttamisesta

Maakuntahallitus 16.06.2025

261/07.02.02/2022

Valmistelija

Sonja Tynkkynen
puh. +358 40 681 7163
sonja.tynkkynen@ekarjala.fi

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne on kertonut kannattavansa Suomen raideleveyden muuttamista eurooppalaiseen raideleveyteen. Muutoksen taustalla on huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden parantaminen sekä rajat ylittävien yhteyksien kehittäminen Ruotsiin ja Norjaan. Hallitus on linjannut puoliväliriihessä 20 miljoonaa euroa suunnittelurahaa Rail Nordica -hankkeelle, jossa aloitetaan suunnittelu eurooppalaisen raideleveyden ulottamisesta Ruotsista Suomeen.

Sotilaallinen liikkuvuus ja huoltovarmuus ovat perusteltuja näkökulmia liikennepolitiikassa, mutta myös vientiteollisuuden akuutit kuljetustarpeet on huomioitava niiden rinnalla. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet parantavat liikenneinfrastruktuuria pohjoisessa ja läntisessä Suomessa lisäten entisestään maan sisäisiä kehityseroja. Kaakkois- ja Itä-Suomen vientiteollisuuden yritysten kuljetusten pitää toimia jokaisena vuoden päivänä, eikä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tule liikennepolitiikassa sivuuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi huhtikussa 2023 selvityksen eurooppalaisen raideleveyden käyttöönoton mahdollisuuksista ja vaikutuksista Suomessa. Selvityksen alustavien arvioiden mukaan tarkasteltujen vaihtoehtojen kustannukset ovat huomattavat suhteessa hyötyihin. Muutosten arvioidaan vaikuttavan haitallisesti kuljetusten palvelutasoon, erityisesti raakapuun ja muun teollisuuden kuljetuksiin. Jos eurooppalainen raideleveys halutaan ottaa hyvin laajasti käyttöön, olisi kannattavampaa vaihtaa koko rataverkko samalle raideleveydelle, minkä rakentaminen on vuosikymmenien työ.

Tämä tarkoittaa sitä, että niin kauan kuin Suomessa on kahta eri raideleveyttä, tarvitaan raideliikenteessä kahdenlaista kalustoa. Tämä nostaa kuljetuskustannuksia merkittävästi, ja takamatka keskisen Euroopan maihin kasvaa nykyisestäään. Tilanne vaarantaa vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä Suomessa.

Venäjän liikenteen tyrehtymisestä huolimatta kaakkoisessa Suomessa on edelleen rautateiden suurimmat tavaravirrat. Karjalan radan yhteysväli Luumäen ja Lappeenrannan välillä on Suomen vilkkain yksiraiteinen rataosuus, ja vuodesta 2020 lähtien kasvu on ollut jatkuvaa. Tavaraliikenteen määrä kyseisellä välillä on kasvanut vuodesta 2020 vuoteen 2024 mennessä 67 %, ja liikenne on vilkkaampaa kuin Pääradan kaksiraiteisella osuudella.

Olisi tärkeää, että Suomen rautatieverkkoa kehitetään myös muut seikat kuin sotilaallinen liikkuvuus huomioiden. Raideleveyden muuttamiseen tarvittavilla miljardeilla euroilla pystyttäisiin parantamaan nykyisten ratojen kapasiteettia ja kuntoa merkittävästi, ja samalla varmistettaisiin elinkeinoelämän kuljetusten toimivuus ja Suomen vientiteollisuuden toimintaedellytykset.

Suomen turvallisuuteen on panostettava, mutta Etelä-Karjala elinvoimaisena rajamaakuntana täytyy tunnustaa osana Suomen ja EU:n kokonaisturvallisuutta. Raideleveyden muutoksen selvittäminen ei saa jädyyttää hallitusohjelmaan kirjattua Karjalan radan kehittämistä.

Hallitusohjelmaan on kirjattu 215 miljoonan euron rahoitus Luumäen ja Imatran välisen rataosuuden toiseen vaiheeseen. Toistaiseksi hallitus on kohdentanut valtuutta 50 miljoonaa euroa ko. rataosuuden kehittämiseen. Odotamme loppuhallituskauden aikana päätöksiä 165 miljoonan euron kohdentamisesta kaksoisraidehankkeen käynnistämiseen ja rataosuuden parantamiseen Luumäen ja Joutsenon välillä.

Ehdotus

Maakuntahallitus antaa kannanoton raideleveyden muuttamisesta.

Päätös