

Kaisa Garedeu ps ym.

Toimenpidealoite uuden Jyväskylän kautta kulkevan eurooppalaisen raideleveyden mukaisen ratahankkeen käynnistämisestä Helsingin ja Tornion välille

Eduskunnalle

Suomen rautateillä on käytössä 1 524 millimetrin raideleveys, joka on eurooppalaista raideleveyttä (1 435 millimetriä) leveämpi, mutta lähellä Venäjän 1 520 millimetrin leveyttä. Muuttuneessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa toimivat ratayhteydet pohjoisen kautta Eurooppaan ovat Suomen taloudelle, teollisuudelle ja huoltovarmuudelle välttämättömiä nyt ja tulevaisuudessa.

Euroopan unionin uusi TEN-T-asetus astuu voimaan kesällä 2025. Asetus vaatii jäsenmaita selvittämään eurooppalaisen raideleveyden käyttöönottoa. Kesäkuussa 2024 liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti pyytäneensä Väylävirastolta selvitystä eurooppalaisen raideleveyden ulottamisesta Haaparannasta Suomen puolelle. Toimeksiannon mukaan selvityksessä tulisi tarkastella muiltakin osin eurooppalaisen raideleveyden ratatarvetta niin siviililiikenteen, teollisuuden, huoltovarmuuden kuin sotilaallisen liikkuvuuden kannalta sekä sen reittivaihtoehtoja ja teknisiä sekä rahoitusvaihtoehtoja. Selvityksen on määrä valmistua elokuun 2025 loppuun mennessä.

Valmisteilla on myös Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026—2037. Suunnitelmaluonnoksen mukaan "valtio arvioi ja selvittää raideleveyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raideleveyden muutossuunnitelman. Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raideleveyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin."

Tällä hetkellä päärata etelästä pohjoiseen kulkee Helsingistä Tampereen, Seinäjoen, Kokkolan ja Ylivieskan kautta Ouluun ja sieltä Tornioon. Reitti on osa Euroopan laajuista ydinverkkoa (TEN-T). Uuden raideleveyden suunnitelmissa tulisi kuitenkin huomioida muutkin reittivaihtoehdot. Mikäli uusi runkoväylä etelästä pohjoiseen tullaan joka tapauksessa rakentamaan, tulisi vaihtoehtona huomioida myös suurempi ja nopeampi reitti Helsingistä Lahden ja Jyväskylän kautta Ouluun ja sieltä edelleen Tornioon. Tämä lyhentäisi matkaa huomattavasti, eikä hankkeen rakennusvaihe vaikeuttaisi liikennöintiä nykyisellä pääratayhteydellä. Jyväskylän ja Lahden kautta kulkeva reitti toisi samalla merkittävän parannuksen Keski-Suomen ja Päijät-Hämeen saavutettavuuteen ja olisi suuri kehitysaskel valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.

Toimenpidealoite TPA 27/2025 vp

Uuden ratayhteyden rahoittamiseen voitaisiin TEN-T-asetuksen vaatimusten ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamisen perusteella hakea EU- ja Nato-rahoitusta, jolloin se ei kuormittaisi valtion ja hankkeen muiden suomalaisten osapuolten taloutta kohtuuttomasti.

Suomi on pitkä maa, jonka jokaisen maakunnan saavutettavuus ja elinvoimaisuus on tärkeä varmistaa. Hallitusohjelmassa korostetaan raideliikenteen merkitystä sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta keskeisenä liikkumisen muotona ja huoltovarmuustekijänä. Eurooppalaisen raideleveyden mukainen oikorata Helsingistä Lahden ja Jyväskylän kautta pohjoiseen tukisi näitä hallituksen tavoitteita.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin uuden Jyväskylän kautta kulkevan eurooppalaisen raideleveyden mukaisen ratahankkeen käynnistämiseksi Helsingin ja Tornion välille.

Helsingissä 9.4.2025

Kaisa Garedew ps
Merja Rasinkangas ps
Timo Mehtälä kesk
Tomi Immonen ps
Juha Hänninen kok
Petri Honkonen kesk
Tuomas Kettunen kesk
Olga Oinas-Panuma kesk
Johanna Ojala-Niemelä sd
Jari Ronkainen ps