

Lahden vai Kouvolan kautta Savoone?

Suomen rautatiekarttaa katsottaessa ei voi olla havaitsematta siinä ammottavia aukkoja. Jos rautateiden kehittämisessä päästään joskus juhlapuheista tekoihin, aukot tulevat varmasti täytettäväksi. Ratahallintokeskus on tutkinut kaakon mahdollisia ratahankkeita.

Kannattavimmaksi katsottiin Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan suuntautuva vaihtoehto. Tämän perusteella Etelä-Savon liitto on nyt hylkäämässä rataoikaisun Lahdesta Mikkeliin (Helmi-rata). Päätelmän perusteet ontuvat.

Kattava rataverkko edellyttää Suomenlahden rannikko-kaupunkien yhdistämistä toisiinsa. Kouvolan linjaus jättäisi Kotkan ja Haminan seudun aivan syrjään. Kieltämättä rata

Päätelmän perusteet ontuvat.

sitä kautta Luumäelle olisi pidempi ja siten kalliimpi, mutta Kouvolan vaihtoehto ei toisaalta täydennä merkittävästi ratajärjestelmää.

Tämän pitäisi olla selvää erityisesti Keravan-Lahden oikoradan valmistuttua. Parhaimmassakin tapauksessa varaa tulee olemaan vain rajoitettuun määrään projekteja. Ei pitäisi tuhlaata tarmoa suunnitelmiin, jotka ovat päällekkäisiä jo toteutuneiden kanssa.

Savon kannalta kulku Kouvolan kautta on huomattavas-

ti hankalampaa kuin suoraan Helmi-radan kautta. Tämä johtuu nykyisen Savonradan yksiraiteisuudesta ja siksi pienestä läpäisykyvystä. Nostettaessa matkustajajunien nopeuksia kulutetaan junakapasiteettia melkoisesti, koska nopeuserot tavarajuniin nähden kasvavat. Asian korjaamiseksi jouduttaisiinkin tekemään suuria investointeja Kouvolan ja Piekämäen välille.

Heinolan kautta kulkevan oikoradan etuna olisi, että Savonradalla henkilö- ja tavaraliikenne suuntautuisi Mikkelin eteläpuolella eri tahoille. Silloin niiden yhdessä käyttämä rataosuus lyhenisi ja siihen kohdistuva paine vähenisi. Näin nopean liikenteen kehittämiselle jäisi huomattavasti

enemmän tilaa.

Suurnopeusyhteys tätä kautta olisi myös parempi, koska siinä nopeaa rataa olisi enemmän. Tässä valossa väite, että Kouvolan linjaus olisi vain kuusi minuuttia hitaampi kuin Heinolan kautta, ei pitäne paikkansa.

Lahti tietenkin uhkaa jäädä kokonaan paitsioon. Ilmeisesti ei ole huomattu sen olevan ratojen potentiaalisella vaikutusalueella kolmanneksi väkeäkin kohde pääkaupunkiseudun ja Pietarin jälkeen.

Kaikki puheet erilaisista uudisradoista ovat tietenkin turhia, jos nykyisiäkään ratoja ei pystytä pitämään kunnossa. Ennen muuta kapasiteettiongelma on huutava ja siinä mielessä kaksoisraiteita onkin ra-

kennettava paljon lisää. Toisaalta liikenne on tukkeutunut Helsingin päässä, jonne tarvitaan myös isoja investointeja, kuten suora kaukoliikennerrata lentoaseman kautta Keravalle. Sitä olisi vaikeampi hyödyntää Kouvolan linjauksessa.

Useimmille uudisratahankkeille on tyypillistä, että niitä on vaikea toteuttaa, ellei Helsingin pään ongelmia ensin ratkaista. Tässäkin mielessä Helmi-rata on poikkeus: sehän on "vain" nykyisen oikoradan jatke. Ainaakaan aluksi ei tarvitsisi lisäkapasiteettia Helsingissä. Rakennustöihin voitaisiin oikeastaan ryhtyä sangen pikaisesti.

Juha Korhonen
Helsinki/Mikkeli