

Rataliikenteemme tulevaisuus ratkaistaan nyt

Monissa muissa Euroopan maissa on jo oivallettu, että rautateiden kehittäminen vaikuttaa suuresti yhteiskunnan toimivuuteen.

Mikael Aro
Kirjoittaja on VR:n toimitusjohtaja.

Junalla matkustaminen on ollut Suomessa kahtena viime talvena liian usein kielteinen kokemus. VR:n vastuu on huolehtia siitä, että junat kulkevat niin kuin asiakkaalle on luvattu. Tähän emme ole kahtena viime talvena pystyneet riittävän usein. Olemme siitä pahoillamme.

VR:n henkilöstö on tehnyt parhaansa ja uupunut ylivoimaisessa tilanteessa. Se ansaitsee paremman toimintaympäristön.

Asiat voisivat olla toisin. Yksimielisyys tuntuu kuitenkin olevan ainoastaan siitä, että poikkeusolosuhteissa aikatauluja pitää väljentää ja informaatiota myöhästymisistä parantaa.

Mutta auttaako pelkkä informaation lisääminen? Tai kansallinen älyliikennestrategia, jota liikenne- ja viestintäministeriössä on suunniteltu?

Nyt tarvitaan ratkaisuja, joilla palvelut paranevat, eikä parempaa tiedotusta niiden huononemisesta.

Monissa Euroopan maissa on tehty rautateihin liittyviä valintoja. Espanja pyrkii nopeilla junillaan siihen, että matka-aika Madridin ja maakuntakeskusten välillä olisi vain kaksi ja puoli tuntia.

Ruotsilla on visio siitä, minkälaisen yhteiskunnan se haluaa. Miljardien eurojen tulevilla investoinneilla varmistetaan, että junalla liikkuminen on nopeaa ja tehokasta. Ensin valitaan sopiva yhteiskuntamalli ja sen jälkeen rakennetaan siihen tarvittava rautatieliikenne.

Junalla tehtävien henkilömatkojen osuus onkin Ruotsissa lähes kaksinkertainen Suomeen verrattuna. Ruotsin talouden kasvuvauhti taas on nykyisin Euroopan nopein. Näin yhteiskunnan tavoitteet toteutuvat.

Suomessa lähdetään siitä, että talouden kasvu määrittää radan rakentamisen mahdollisuudet. Itse uskon, että ratayhteydet ovat määrittämässä talouden kasvua. 1960- ja 1970-luvuilla maamme oli huomasti köyhempi kuin nykyään, mutta yhteiskunta osasi priorisoida ja rakensi rataverkon lähes nykyiseen laajuuteensa. Raiteet ovat yli sukupolvien ulottuva investointi.

EU:n liikennekomissaari Siim Kallas esittää, että vuoteen 2050 mennessä kaikesta yli 300 kilometriä kulkevasta rahdista vähintään puolet kulkisi junilla. Vastaavasti kaikesta 300–1 000 kilometriä kulkevista matkustajista yli puolet käyttäisi junia.

Tavoitteet ovat erittäin kovia mutta jo maapallon kestäkyvyn kannalta tärkeitä. Suomi ei kuitenkaan yllä eurooppalaisiin tavoitteisiin, ellemmme tee jotain ja nopeasti.

Brändityöryhmä julisti viime vuonna: ”Finland – it works.” Ajatus on hyvä muttei vielä edusta todellisuutta, ainakaan rautatieliikenteessä. Nyt tarvitsemme vision vuoteen 2020 ja sitä tukevia ratkaisuja.

Tähän saakka Suomen päättäjät ovat innostuneet yksittäisistä ratahankkeista, jotka eivät rakenna kokonaisuutta eivätkä tue näkemystä minkäänlaisesta yhteiskunnasta tai paremmasta maailmasta. Uusi Heinolan–Jyväskylän tai Riihimäen–Porin rata voi olla tärkeä paikallisille politiikoille muttei välttämättä Suomen tulevaisuudelle.

Seinäjoen ja Oulun välisen radan perusparannus myöhästyy varojen puuttumisen takia useilla vuosilla, vaikka Helsingistä pohjoiseen ulottuva rata on Suomen tärkein yhteys ja kasvukäytävä.

Pääväylällä Pendolino, joka kulkisi yli 200 kilometriä tunnissa, kolistelee 80 kilometrin tuntinopeudella, koska routavaurioista kärsivä rata ei salli suurempaa nopeutta. VR joutuu ensimmäistä kertaa 30 vuoteen laatimaan routavaurioiden takia uudet aikataulut. Puhutaan, että Helsinki ja Oulu pitäisi saada puoli tuntia tai tunnin lähemmäksi toisiaan, mutta roudan takia niiden välimatka kasvaa saman verran.

Helsingin ratapihalla liikennettä ohjaava asetinlaitejärjestelmä on 1970-luvulta. Sen epävarma toiminta heijastuu myöhästymisinä ympäri maata. Ratapiha taas on liian ahdas eikä pysty välittämään 2000-luvulla huimasti kasvanutta liikennettä – raiteita ei yksinkertaisesti ole tarpeeksi.

Ratapihan kapasiteettia lisäävä Pisara-rata ei ole paikallinen vaan valtakunnallinen hanke. Hyödyt säteilevät ympäri maata. Hyvä vertailukohta on Lahden oikorata: siitä ovat hyötyneet varsinkin kajaanilaiset junamatkustajat, joiden matka-aika Helsinkiin lyheni merkittävästi.

Suomella ei yksinkertaisesti ole enää varaa jyvittää investointeja ”jokaiselle jotain” -periaatteella. Voimavarat on kannattavaa keskittää tärkeimpiin hankkeisiin.

Lopulta on kysymys siitä, minkälainen haluamme Suomen olevan vuonna 2020. Tässä on minun visioni:

Kolmen hallituskauden päästä Suomi on maa, jossa kansalaisilla ja teollisuudella on mahdollisuudet menestyä.

Teollisuus saa tuotteensa tehtaista satamiin nopeasti, tehokkaasti ja kestävästi, sillä junaliikenteen pullonkaulat eivät ole esteinä. Palkat ovat korkeita, joten tuotantoketjun on oltava erityisen tehokas, etteivät työpaikat karkaa muualle.

Ihmisten ei tarvitse istua joka aamu Hämeenlinnanväylän ruuhkissa tai turhautua asemilla junien myöhästymisistä, sillä rautatieliikenne toimii niin kuin pitää.

Mitä pitempään näitä välttämättömiä investointeja viivytetään, sitä kauempana tulevaisuuden Suomi on. Liikennekomissaari Kallaksen visiossa tähtäin on vuodessa 2050. Matka vision tavoitteisiin on niin pitkä, että liikkeelle on lähdettävä heti.

Vastuu junien ajamisesta on VR:n, mutta vastuu radoista on yhteinen. Suomen on toimittava tulevaisuudessakin.