



KANNANOTTO 4.1.2011

Vapaa julkaistavaksi heti

Rautateitä kehitettävä demokraattisilla raiteilla

Junamatkustamisen ongelmien jälleen noustua esille kaikkien puolueiden edustajat haluavat lisää rahoitusta niiden ratkaisemiseen. Kärkihankkeeksi nimetään Pisara-rata, mutta se ei ratkaise vaikkapa routavaurioita ja lähiliikennejunien jäätymistä. Virkamiestyönä aikaansaat tu hanke onkin hyvä huono esimerkki vääränsuuntaisesta vaikuttamisesta, jossa päättäjät miettimättä haluavat toteuttaa heille tarjoillun vaihtoehdon¹.

Mielekkäämpää olisi kuitenkin selvittää, miten ongelmat voidaan poistaa tiettyyn vaihtoehtoon nauliumatta.², jolloin niukat rahavarat investoitaisiin tehokkaammin. Vaikka ongelmat eivät suuresti muuttune, tietystä lähestymistavasta irtautuminen saattaisi säästää yhteisiä varoja huomattavastikin ja vähentää kaivattujen tasokorotusten tarvetta.³ ”Tulevaisuuden ennustaminenkin” voisi tällä lähestymistavalla olla toisenlaista: Kehärata-päätös olisi voinut olla erilainen, jos yhtä aika olisi pohdittu Lentorataa.

Voisimme ottaa oppia vaikka Sveitsistä, jossa on tehokas, tiheä ja ilman varsinaisia suurnopeusratoja toteutettu ”sekajunajärjestelmä” (yksi iso sekä sekä useita muita rautatieoperaattoreita). Vaikka asutus on Suomeen nähden tiheämpää, sääolot ovat usein yhtä talvisia!

Junien matkustajamääriä voidaan parhaiten meilläkin lisätä nopeuksia nostamalla jopa ilman suurnopeusratoja, koska usein hitaimpienkin henkilöjunien keskinopeus on vähintään sama kuin moottorteillä. Rataverkon kunnostaminen nykykalustonkin maksimaaliseksi hyödyntämiseksi parantaisi huomattavasti junien kilpailukykyä.

¹ http://yle.fi/alueet/helsinki/2010/12/maakuntajohtajat_pisara-rata_on_raideliikenteen_karkihanke_2234105.html

² <http://www.rautatiematkustajat.fi/Pisara2010.pdf>

³ http://yle.fi/uutiset/talous_ja_politiikka/2011/01/puolueet_junaliikenteen_ongelmia_ratkottava_rahalla_2264115.html

Suomen rataverkko ei ole kattava edes Etelä-Suomessa ja oikoratahankkeet saattavat oikein toteutettuna olla järkeviä junatarjonnan lisäämiseksi enimmäkseen yksiraiteisilla reiteillämme. Voi esimerkiksi olla edullisempaa rakentaa yksiraiteinen oikorata vanhan linjauksen lisäksi kuin panostaa pelkästään vanhan radan kaksiraiteistamiseen (esimerkiksi Espoon ja Salon välinen oikorata ELSA).

Nykytilanne korostaa ristiriitaa, jossa VR:ltä edellytetään hyvää taloudellista tulosta ja jossa sillä on myös yhteiskunnallisia velvoitteita. Jos VR:n itse haluamasta monopolista halutaan pitää kiinni, sille asetettavia velvoitteita pitää pohtia demokraattisessa prosessissa eikä kuten nykyään hallintokoneiston salaiseksi julistamien asiakirjojen pohjalta. Demokraattisesti pitäisikin muun muassa selvittää, miten palautetaan kaivattu sisämaan yöjunaliikenne, taajamajunayhteydet ns. vähäliikenteisillä radoilla ja meikäläisittäin suurien kaupunkien ympäristön lähiliikenne. Mielekkäämpää kuitenkin olisi suhtautua avomielisesti usean operaattorin järjestelmään muun muassa Ruotsin, Britannian ja Sveitsin tavoin.

Joka tapauksessa Liikenneviraston asemaa rataverkon haltijana on harkittava uudelleen. Nykytilanne on hankala jatkuvan rahoitusvajeen takia. Liikenneviraston pitäisikin olla rautateiden etujen ajaja eikä ensisijaisesti hallinnon edustaja määrärahojen supistuksia mietittäessä. Tämä merkitys jopa korostuu, koska yhden operaattorin järjestelmä on jo osittain kumottu.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Lisätietoja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

040 – 551 6991, kalevi.kamarainen@pp.inet.fi