



Rautatiepolitiikka kuntien näkökulmasta

Avauspuheenvuorossa puheenjohtaja Erkki Kukkonen totesi, että seminaariperinne on hyvin juurtunut Pro Rautatien toimintaan ja seminaarit ovat vieneet asioita eteenpäin kuten nyt rautatiepolitiikkaa eurooppalaisesta ja suomalaisesta näkökulmasta.

Mitä on rautatiepolitiikka Suomessa? Kenties sitä ei yhtenäisenä politiikkana ole olemassakaan. Samoin voi kysyä liikennepolitiikastakin. Varmasti kaikki tekevät ja toteuttavat omalta osaltaan asioita, joista uusi rautatie- ja liikennepolitiikka syntyy.

Kunnan näkökulma on usein rakennettava ajankohtaiselta pohjalta. Raideliikenne on aina ollut median suosikki, koska se on lähellä käyttäjää - ihmisiä. Viime aikoina on noussut esille, että kaikkein kallein rautatieinvestointi on uhattuna, koska junavuorot ovat jäämässä taajamajunaliikenteen osalta liian vähäisiksi. Hetken näytti siltä, että budjettikehyksiin mahtuu oikoradalle vain yksi juna kahdessa tunnissa, joka on aivan liian pieni tarjonta synnyttääkseen työmatkaliikennettä palvelevaa rautatieasemaa. Kukaan ei nykypäivänä ota riskiä käyttää junaa työmatkoilla, jos se kulkee vain kerran kahdessa tunnissa. Näytti siltä että toinen puoli junaliikennettä olisi jäänyt toteutumatta. Kunnat ovat omassa toiminnassaan mm. kaavoituksessa ja kunnallistekniikassa varautuneet ottamaan vastaan uusia asukkaita. Sekä Mäntsälä että Järvenpää ovat rakentaneet kohtuullisen taajamajunaliikenteen palvelutason varaan. Omalta osaltaan kumpikin kunta on hankkinut maa-alueita ja sijoittanut rahaa asemien ympäristöön kaikkiaan noin 10 miljoonaa euroa kuntaa kohden toimivan oikoradan liikenteen varaan. Elleivät junat kulje sijoitukset ovat hukkainvestointeja – ja ne varmaan keskeytetään ellei junia tule. Oikoradan ostoliikenteestä puuttuu 4 miljoonaa euroa LVM:n budjettikehyksessä.

Oikorata tuo tilaa pääradalle, mutta myös siellä yhden tarpeellisen lisäjunan saanti on uhattuna, vaikka kyse on vain 1,3 miljoonasta eurosta vuodessa. Se summa kuitenkin puuttuu ostoliikenteen rahoituksesta. Ei olisi suuri summa rakentamaan kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. Pääradan varressa on infrastruktuuri valmis ja sinne voitaisiin laajentaa asumista ja työpaikkoja. Mutta jos ei voida luottaa raideliikenteen kehittymiseen kunnat eivät uskalla ja voi panostaa Helsingin seudun kehittymiseen ja laajenemiseen pääradan varressa. Ellei raideliikenne ole houkuttelevaa ja palvelukykyistä eivät asukkaat valitse näitä alueita – eivätkä kunnat voi niitä toteuttaa.

Viime päivinä liikenneministeri Leena Luhtanen lupasikin heti enemmän kuin yhden junan tunnissa. Se ei kuitenkaan ollut sitoumus – mutta toivoa kuitenkin on.

Pilakuvassaan kuvatessaan suunnitteluprosessia ”Ja uudelle radalle, jota ei aiota käyttää sijoitamme siis Pendolinot, jotka eivät toimi” Karlsson osui terävästi ongelmien ytimeen. Jatkossa kerrottiin tiedotusvälineissä muista supistustarpeista. Kyseessä on koko maassa noin 30 miljoonan euron vaje LVM:n ostoliikenteen määrärahoissa. Jos se toteutuu, se johtaa liikenteen vähenemiseen tai jopa lopettamiseen joillakin rataosilla. Se on liikennepolitiikkaan vaikuttavaa rautatiepolitiikkaa.

Kunnan näkökulmasta kysymys on siitä, että tuleva asutus parhaimmillaan on rautateiden varsilla. Se on oikea paikka ja ratkaisu sekä asukkaiden että ympäristön kannalta. Kunnat tarvitsevat kuitenkin varmuuden siitä, että investointeja kannatta tehdä rautatieliikenteen varaan. Se olisi hyödyllistä ja vaikuttavaa rautatiepolitiikkaa.