



Raideliikenteen hyödyntäminen ympäristötavoitteiden saavuttamisessa

Raideliikenteen ympäristöpäivä, Traficom, 22.9.2021

Jarkko Rantala

WSP Finland Oy, Business & Logistics

Miksi juuri nyt on syytä tarkastella raideliikenteen kokonaiskuvaa tulevaisuuden toimintaympäristössä?



Suomi on sitoutunut erittäin haasteellisiin päästötavoitteisiin ilmastomuutoksen torjunnassa ja liikenteellä on siinä suuri rooli. Yhdeksi keskeiseksi ratkaisuksi on esitetty henkilö- ja tavaraliikenteen siirtämistä suurelta osin raiteille. **Mutta onko se mahdollista ilman merkittäviä investointeja? Myös tiekuljetusala tekee paljon päästöjen vähentämiseksi ja kuljetusjärjestelmän tehokkuuden parantamiseksi.**



Miten rautatieliikennejärjestelmästä tulisi entistä **kilpailukykyisempi**?



Miten sekaliikenne-radoilla operoitavalla rataverkolla saadaan yhdistettyä tehokas ja hyvän palvelutason tarjoava henkilöliikenne sekä elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin vastaamisen kautta varmistettua **Suomen vientitulon jatkuvuus ja positiivinen kehitys?**



Miten se voisi muodostaa teolliselle tuotannolle kilpailukykyä parantavan toimintaympäristötekijän, joka auttaa **suomalaista teollisuutta olemaan maailman huippua tulevaisuuden toimintaympäristössä?**



Suomessa on juuri nyt oikea aika pohtia rataverkkoa ja raideliikenteen roolia liikennejärjestelmässä kokonaisuutena strategisella tasolla

Miltä raideliikenne- järjestelmän kehittäminen näyttää?



Päähuomio on henkilöliikenteessä: matka-aikojen lyhentäminen, tunnin junat, lentorata kaikessa mukana, mutta mikä on henkilöliikenteen kysyntä Korona-pandemian jälkeen? Muuttuvatko työmatkustamisen tarpeet pysyvästi? Lentoliikenteen kehitys vs. raideliikenteen kehittäminen rataverkon pääsuunnissa?



Hankeyhtiövetoinen kehittäminen. Kuitenkin hyvin pitkän aikavälin megahankkeita. Onko tämä tulevaisuuden liikennepolitiikan tekemisen malli, että ne hankkeet etenevät, joihin radan vaikutusalueella olevat kunnat laittavat eniten rahaa hankeyhtiöön? Vai pitäisikö olla asiakkaiden liikkumis- ja kuljetustarpeet pääfokuksessa?



Pääpaino Etelä-Suomen kasvukeskusten liikkumistarpeissa. Entä tavaraliikenne, joka käyttää koko Suomen rataverkkoa ja myös vähäliikenteisiä ratoja? Myös pandemian aikana tavaraliikenne toiminut normaalilla tasolla ja yritykset tarvitsevat tavaraliikennettä tulevaisuudessakin. Lisäksi suuret teolliset investoinnit muuttavat kysyntää merkittävästi.

Raitiotiejärjestelmän kehitystä eri kaupungeissa. Kannatettavaa siellä, missä on joukkoja.



Kulunvalvontajärjestelmän kehittäminen, ERTMS. Rataverkon kapasiteettia nykyisellä rataverkolla parantavaa kehittämistä.



Rataverkon tarkasteluun liittyy olennaisesti myös **liikennemarkkina**. Ei ole toista ilman toista.



Rataverkkoon panostaminen on välttämätöntä jo nykyisen liikenteen toimivuuden varmistamiseksi ja tehostamiseksi, mutta myös toimivan rautatiemarkkinan kehittämiseksi. Pääradan kapasiteetti kuntoon koko matkalta auttaisi moneen nykyisin tunnistettuun ongelmaan.



Ruotsin rataverkon ja raideliikennemarkkinan huolellinen benchmarking voisi olla hyödyllistä – investoitu pitkään erittäin paljon rataverkkoon ja monipuolinen liikennemarkkina. Lisäksi ymmärretty multimodaalisuus ja edistetty yhdistettyjä kuljetuksia.



Suomessa on runsaasti hyödyntämätöntä rataverkkoa, jotka ovat joko suljettu liikenteeltä tai ovat erittäin vähäliikenteisiä – elinkeinoelämä voisi hyödyntää näitä ja lisäksi tukee rataverkon toimimista verkkona. Esim. Suomen kehärata poikittaisyhteytenä.



Millä periaattein ratoja suljetaan tai annetaan toiminnan elää ja kehittyä – esimerkkinä Suupohjan rata? **Liikennemäärät vai teollisuuden tarpeet driverina?**

Rataverkon kehittämisen pohdiskelua

2050



Tuore rataverkon tavoiteltava kehityskuva vuoteen 2050 on hyvä kooste nykyisen rataverkon kehittämistarpeiden yksityiskohdista sekä tunnistaa investointien arvioinnin haasteet.



Millainen visio Suomella on raideliikennejärjestelmästä ja sitä palvelevasta rataverkosta? Onko sellaista? Mikä on suunnitteluvalmius, että voidaan hakea esim. CEF2 rahoitusta ydinkorridorille?



Uskotaanko oikeasti raideliikenteen voimakkaaseen kasvuun henkilö- ja tavaraliikenteen osalta vastauksena ilmastokysymysten haasteisiin? Missä se näkyy?



Elinkeinoelämän kuljetusten huomioon ottaminen hankearvioinneissa todetaan vaikeaksi ja siksi se jää taka-alalle tai huomiotta. Miksi näin on? Onko kyse todellakin osaamisesta vai tahdosta?



Rata ei ole itseään eikä väylänpitäjää varten, se on **alusta ja mahdollistaja**, kun tavoitellaan vaikutuksia talouteen, työllisyyteen, ympäristöön, saavutettavuuteen, alueiden elinvoimaisuuteen ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Pitäisikö Suomessakin muuttaa mindset liikenteen **vähentämispyrkimyksistä liikenneinfrastruktuurin mahdollisimman tehokkaaseen** käyttöön Ruotsin tapaan? Kummallakin sama pyrkimys hiilineutraalisuuteen, lähestymistapa täysin erilainen.

Visio tulevaisuuden rataverkosta?



12-
vuotinen
ljs

Samaan aikaan Ruotsissa:

Pressmeddelande från [Infrastrukturdepartementet](#)

Största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder

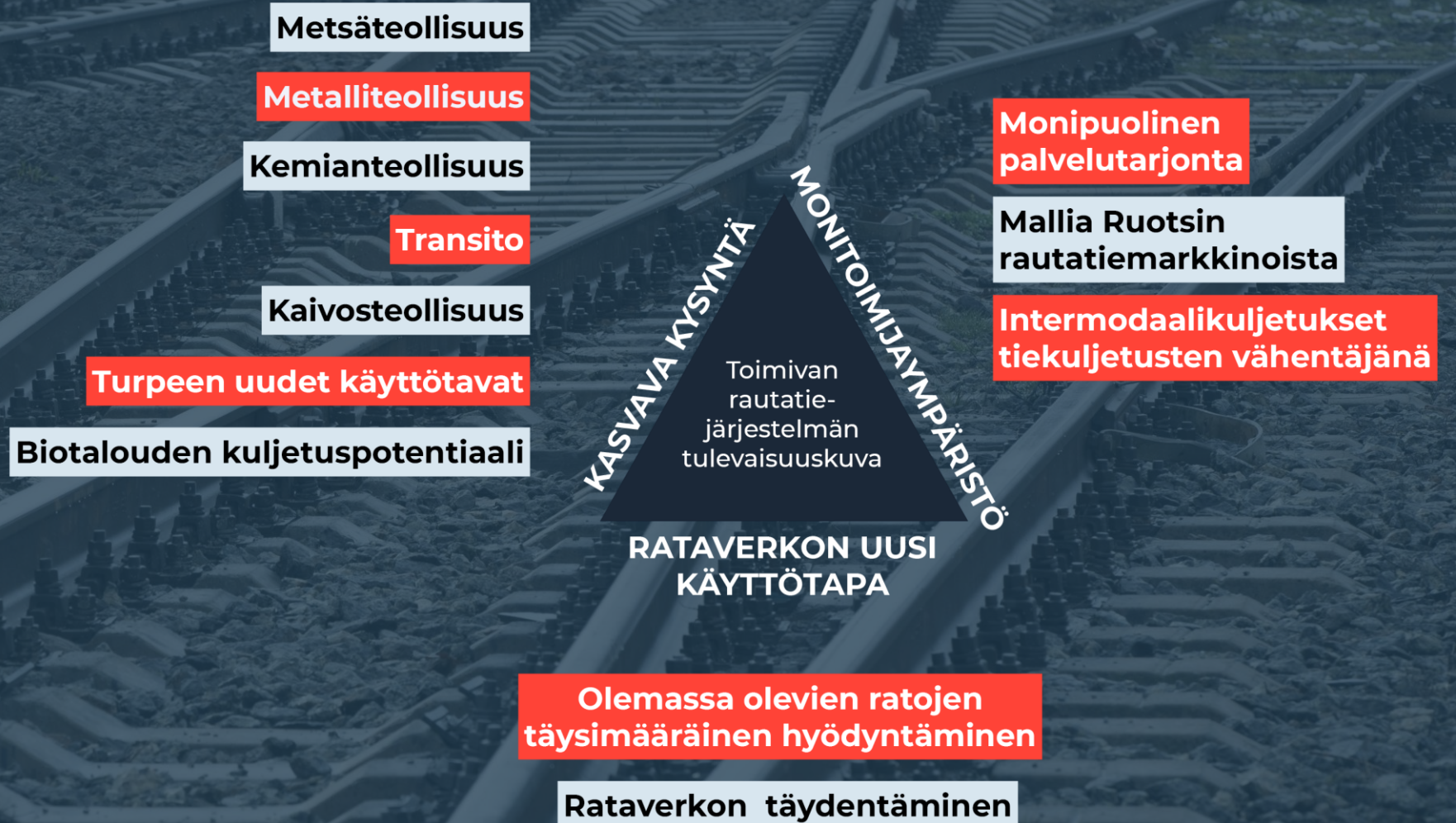
Publicerad 16 april 2021

Regeringen lägger nu fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Sammanlagt uppgår ramen till 876 miljarder kronor för perioden 2022-2033.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

**Visio
tulevaisuuden
rataverkosta?
Entä tieverkosta
ja sen roolista
liikennejärjes-
telmäkokonai-
suudessa?**

Toimivan rautatie- järjestelmän tulevaisuus- kuva



Tulevaisuus syntyy tekemällä – ei ennustamalla

Jarkko Rantala
jarkko.rantala@wsp.com

