

Junailua

Turku ja Tampere kilpailevat kiivaasti siitä, kummalla on parempi naapurikaupunki. Eräessä mielessä Turku näyttää vievän tässä kisassa voiton. Tampereella kuljetaan jo mukavasti kiskoilla, mutta Turku on käpertynyt raideliikenteen kehitysalueeksi.

Turusta lähtee raiteet Helsingin, Tampereen ja Uudenkaupungin suuntaan. Raisiosta eroaa vielä pistorata Naantaliin. Mutta missä luuraa näiden ratojen paikallisliikenne? Uudenkaupungin ja Naantalin radat ovat vanhoja, ja nopeus niillä on rajoitettu kuuteenkymppiin. Mutta kyllähän se riittää usein pysähtyville kiskobusseille.

Uudenkaupungin rata on jo sähköistetty, ja nyt kuuluu lisää mukavia uutisia. Enkä suinkaan tarkoita Tunnin Junaa. Väylävirasto aikoo perusparantaa Uudenkaupungin ja Naantalin radat. Näiden projektien hintalappu jäänee reippaasti alle sadan miljoonan euron – pienemmäksi kuin pelkkä Tunnin Junan suunnittelu.

VR on taannoin myynyt vanhaa kalustoaan yksityiselle yhtiölle, joka suunnittelee lähiliikenteen aloittamista useilla reiteillä. Meiltä päin katsottuna yksi kiinnostavimmista päätöksistä lienee Salo-Turku-Uusikaupunki, jolloin Turkukin jättäisi kehitysaluestatuksensa taakseen. Valitettavasti vaan Perniön suuntaan ei taideta saada seisakeita.

Salon suunnalla keskustelua hallitsee Tunnin Juna. Kun matka-ajat laskettiin tarkkaan, uusi rata sai surkuhupaisen maineen. Vaikka nimi muutettiinkin Länsiradaksi, tunti jäi kansan huulille, ja asialla vitsaillaan vielä pitkään.

Kustannusten säästämiseksi tunti on vielä ennestään pidentynyt. Luotijunat eivät tule viuhahtelemaan uudella radalla. Osa siitä jäänee yksiraiteiseksi. Yksi asia on varma: Hesän ja Turun väliset nopeimmat junat eivät pysähdy lainkaan Salossa.

Alun perin kaavailtiin, että valtio maksaisi EU:n avustusten jälkeisestä Turun radan kustannuksesta 51 prosenttia ja mukana olevat kunnat loput. Nyt valtio aikoo pienentää osuuttaan, mikä herättää närää. Kunnat pitävät uutta rataa valtion ratana.

Länsirata sai satikutia myös Valtiontalouden tarkastusvirastolta. VTV arvostelee nykyistä toteutusmallia, koska siinä suunnittelu ei ole suurimman rahoittajan eli valtioneuvoston hallinnassa. Vähän kuin piikki olisi jätetty auki.

Hallitusohjelmassa todetaan, että Tunnin Junan suunnittelua jatketaan ja ratahanketta edistetään. Tampereen suunnan Suomi-radalle kävi heikommin. Sen suunnittelu keskeytetään. Vain Suomi-rataan kytkeytyvän Lentoradan suunnittelua jatketaan.

Kun Länsiradan suoritetta supistetaan, voi käydä niin, että sille ei mahdu tavaraliikennettä. Tavaraliikenne jää rantaradalle, jota täytyy pitää kunnossa, mikä lisää kokonaiskustannuksia.

Nykyisiin suunnitelmiin liittyy vielä eräs poliittinen pointti, joka kuuluu sarjaan siltarummut. Kestohallituspuolue RKP ei hyväksy rantaradan jättämistä heitteille, koska radan vaikutuspiirissä on merkittävästi puolueen kannatuksen ydinalueita.

Jo 70-luvulla suunniteltiin nykyisen kaltaista oikorataa Saloon. Silloin elettiin kumipyörähuumassa, eikä ollut vielä luotijuniakaan. Länsi-Uudenmaan rannikkokunnat vastustivat ELSA-rataa. Sitä oli innokkaasti kuoppaamassa myös silloinen rkp:läinen liikenneministeri.

pajen.fi