

Tulevaisuuden investoinnit

Muutama viikko sitten kuuntelin Tue David 'ia, joka on Greater Copenhagenin, kasvun ja kehityksen yhteistyöorganisaation toimitusjohtaja. Toiminta-alue käsittää Etelä-Ruotsissa ja Itä-Tanskassa 85 kuntaa Kungbackasta pohjoisesta Rödbyn etelässä ja siellä asuu 4,4 miljoonaa asukasta. Alue rajoittuu Pohjois-Saksaan ja sen odotetaan saavan uutta vauhtia kehitykseen, kun kiinteä Fehmarn Beltin yhteys valmistuu. Tanskassa on infrastruktuuriin Kööpenhaminan ja Rödbyn välillä panostettu vastaamaan odotettuun kasvuun. Mutta sekä ruotsalaiset että norjalaiset poliitikot näkevät siirtymän, joka tulee kieltämättä tapahtumaan pohjoisen Euroopan suurimmasta alueesta kohti Saksaa ja Hampuria, tulevina toimikausina.

Infrastruktuurin rakentaminen kuten tiedetään ottaa aikansa. Yksin suunnitteluprosessi päätöksestä siihen, että lapio pannaan maahan on harvoin alle 10 vuotta. Sitä seuraa itse rakennusaika, joka toisinaan vaikuttaa olevan kuinka pitkä tahansa, tästä pelottava esimerkki on Västkustbanan Göteborgin ja Malmön välillä. Kaksoisraiteen rakentaminen on kestänyt 35 vuotta ja vieläkin projekti ei ole kokonaan valmis. Yhteysväli on noin 30 mailia pitkä, joten rakentamistahti on ollut vuosittain vähemmän kuin 10 kilometriä. Niin ei voi tietenkään olla. Uusi päärata Tukholman ja

Malmön välillä ottaisi lähemmäs 100 vuotta aikaa valmistua tällä tehokkuudella. Tätä voidaan verrata kehitykseen vuodesta 1856 vuoteen 1938, jolloin Ruotsin rataverkko oli pisimmillään. Yhteensä 16 900 kilometriä rakennettiin 82 vuoden aikana eli keskimäärin 206 km:ä vuodessa.

Tämän päivän päätökset rautatieinvestoinneista ovat mielestäni lyhytnäköisiä. ”Meidän on ratkaistava tämän päivän viivästynyt kunnossapitotarve (korvausvelka) ennen kuin voimme rakentaa uutta kapasiteettia.” on argumentti, mikä yhä useammin tulee esiin keskusteluissa. Ei vaikuta olevan ymmärrystä siitä, että investointeja uusiin ratoihin tarvitaan tulevia sukupolvia varten, jotta nämä voisivat matkustaa ja kuljettaa tavaraa pitkällä aikavälillä kestävällä tavalla. Ilman investointeja, jotka eivät yhdistä Norjaa, Ruotsia ja Suomea lähemmäksi Pohjois-Eurooppaa, otetaan riski alueiden jäämisestä eksoottisiksi, syrjäisiksi paikoiksi Euroopan perspektiivistä. Ehkä tehdään sellainen Euroopan rautatiekartta, joka EU:n osalta nykyisin ulottuu kuitenkin niin pitkälle pohjoiseen kuin linja Vaasa – Sundsvall – Trondheim, ja tulevaisuudessa päättyy suuriin metsiin Skånen pohjoispuolella.

MIKAEL PRENLER

Päätoimittaja