

Rataverkosta tarvitaan visio Jäämerelle asti

Tulevaisuustutkija: Kaivokset uhkaavat tuottaa radanpätkiä

Arja Mikkola Kaleva
OULU Suomesta puuttuu selkeä käsitys liikenneverkosta, jota rakennettaisiin yksittäisillä hankkeilla, arvioi erikoistutkija Yrjö Myllylä. Hän hoputtaa yhtenäistä näkemystä etenkin pohjoisen rautatieverkosta.

"Tarvitaan verkkovisio kartalle siltä, missä on päärautatieverkko ja missä menevät yhteydet Jäämerelle."

Myllylä pohjusti liikenteen kehitystarpeita Oulussa torstaina alkaneessa kaksipäiväisessä Meritse perille - Perämeren liikenne-seminaarissa.

Jäämerta sulattavan ilmastonmuutoksen on arveltu avaavan

Koillisväylästä kovaa vauhtia tärkeän logistisen kanavan Kaukoitään.

Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa toimiva Myllylä sen sijaan näkee, että Suomenkin tulevaisuutta ja samalla kuljetustarpeita ohjaavat ennen kaikkea raaka-aineiden hinnanousu, kaivannaisten materiaalivirrat sekä yhä lisääntyvä kaivannaistoiminta.

"Tulevaisuudessa Suomi elää metsän lisäksi maaperän rikkauksista ja merestä", Myllylä vakuuttaa viitaten näin myös esimerkiksi laivateknologian mahdollisuuksiin.



Mahdollisuudet ja tahto tuottavat vision, opastaa Yrjö Myllylä toivoen kansallista näkemystä liikenneyhteyksien rakentamiseksi.

Pelkästään kaivosten potentiaali on nykyään noin 275 miljardia euroa. Tulevaisuus karkaa

kuitenkin harhatelle, jos eri yhtiöt järjestävät itselleen radanpätkiä sinne tänne: "Mahdollisesti vielä valtion tuella, vaikka

"Suomi elää metsän lisäksi maaperän rikkauksista ja merestä."

Yrjö Myllylä
erikoistutkija

20 vuoden päästä kaivosta ehkä ei enää ollisikaan", Myllylä huolehtii.

Soklin tapaus kuvaa sitä, mitä tapahtuu, kun valtiolta ja maakuntaliitoilta ei löydy ajoissa visiota ja koordinaatiota.

Kun Kemira myi lannoitetuotantonsa Yaralle parilla sadalla miljoonalla, norjalaiset nappasivat kuin ohimennen Soklin fosfaattiesiintymän Savukoskella.

Kaivoshankkeen, jonka arvoksi on arvioitu ainakin 24 miljardia euroa, käynnistyspäätöstä odotellaan ensi vuonna.

Suomen puolella kaavoista puuttui valmius, ja fosfaattia suunnitellaan kustannussyistä vietävän rikastettavaksi Venäjän Kovdoriin. Sieltä materiaali lähtee todennäköisesti Murmanskin sataman kautta Norjaan.

"Saattaa kehittyä uusi käytävä paikkaan, missä tällä hetkellä ei ole mitään. Se ei varmaan ole ollut kenenkään tahtotila", Myllylä toteaa. "Korridorit on nähtävä kokonaisuutena."

Venäjällä intressit ovat jo vaihtuneet pohjoisen suunnalle. Naapuri on myös laatinut omat visionsa keskittäen satamatoiminnat ja samalla niitä tukevat radat Murmanskiin, Suomenlahdelle ja Mustallemerelle.

Myllylä patistaa kehittämään paitsi terminaaleja ennen kaikkea trendiajattelua. Suuntaukset, nuo "jylläävät voimat", kuten vuodesta 1997 havaittava kaivannaisteollisuuden nousu, öljyn hintakehitys tai vaikkapa orastava puukaasun käyttö, on analysoitava kunnolla: "On edettävä proaktiivisesti".

Oulussa on osattu etunoja ennenkin. Otto-Iivari Meurman keksi visioida nelostien asemakaavaan jo vuosikymmeniä ennen varsinaisia moottoritie-suunnitelmia.

Jotakin uudesta näkemysellessyyden mahdollisuudesta kertonee jo se, että Perämeren liikenne-seminaarin järjestää Oulussa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus.