

Ratikat Ouluun

Oulun seudun raideliikenteen esiselvityksen (2009) mukaan joukkoliikenteen matkojen määrä vähentyi kaupungissa vuodesta 2001 vuoteen 2007 peräti 17 % samalla, kun väestömäärä kasvoi ripeästi. Turussa ja Tampereella tehtiin asukasta kohti kolminkertainen määrä joukkoliikennematkoja Ouluun verrattuna.

Oulussa on maan korkein onnikan kertalippu, 3,20 euroa. Turussa ja Tampereella hinta on 2,50 euroa. Turussa vaihto aika on peräti kaksi tuntia ja paluumatka on sallittu, toisin kuin Oulussa. Turussa yöllisä on 1 euro, Oulussa peritään tuplahinta. Oulussa linjoja karsitaan. Esimerkiksi lentoasemalle pääsee iltaisin vain tunnin välein, sunnuntai-aamuisin ei lainkaan.

Turussa ja Tampereella on laskettu, että pikaraitoliikenne kannattaa. Turussa ratikka vähentäisi liikenteen hiilidioksidi- ja typpipäästöjä toistakymmentä prosenttia. Varovaisen arvion mukaan kiinteistöjen arvo nousisi puolesta miljardista eurosta ylöspäin alueilla, jotka ovat kävelymatkan päässä raitiotiestä.

Tampereella raitiotien rakentaminen maksaa vaihtoehdosta riippuen 176–184 miljoonaa euroa. Laskennalliset hyödyt ovat 180–240 miljoonaa euroa. Matkustajat säästävät aikaa ja liikennöintikustannukset alenevat. Tampereen joukkoliikennepäällikön mukaan kiskot ovat pysyvä ratkaisu, joka lisää alueen kehittymistä eri tavalla kuin linja-autoliikenne.

Oulussa on selvitetty kolme reittivaihtoehtoa pikaratikalle. Linja A kulkisi Linnanmaalta Tuiran ja matkakeskuksen kautta Kaukovainiolle ja linja B keskustasta Limingantullin kautta Oulunsaloon. Vaihtoehto C jatkaisi A-linjaa Hiukkavaaraan, Ritaharjuun ja Kaakkuriin. Selvitys ansaitsee jatkoa.

Toimiva joukkoliikenne hyödyttää myös autoilijaa vähenevien ruuhkien vuoksi. Ratikkaliikenne nostaisi Oulun kansainvälistä imagoa nykyaikaisena kaupunkina. Helsingin uusien ratikoiden valmistajan Transtechin tuotekehitysosasto sijaitsee Oulussa, jossa myös alihankkija Citecillä on suunnitteluhenkilökuntaa.

Robert Brantberg
kirjailija
RKP:n kunnallisvaaliehdokas, Oulu