

Resurssiviisas joukkoliikenne: Tågskryt på väg

Tiina Keränen, insinööri (AMK), asiantuntija, Uudistuva teollisuus, Lapin ammattikorkeakoulu

Asiasanat: arvot, hiilijalanjälki, junamatkailu, kestävä kehitys, resurssit

Omien arvojen vaikutus resurssien käytössä

Resurssiviisauden määritelmä on nopeasti tarkasteltuna suhteellisen yksinkertainen: Sjöstedtin (2018) mukaan resurssiviisaudella tarkoitetaan kykyä käyttää erilaisia resursseja harkitusti ja hyvinvointia ja kestäväää kehitystä tukevalla tavalla. Henkilökohtaisessa elämässä resurssiviisaimman ratkaisun toteaminen ja valitseminen ei kuitenkaan ole aina niin helppoa ja omiin valintoihin vaikuttavat monet seikat, kuten henkilön oma taloustilanne tai terveys. Erityisessä roolissa ovat ihmisen omat, henkilökohtaiset arvot.

Ihmisen henkilökohtaiset arvot ovat asioita, joita hän pitää tärkeinä ja joilla on suuri vaikutus ihmisen elämään ja käyttäytymiseen. Arvot kuvastavat asioita, joiden mukaan henkilön omasta mielestään kannattaa elää – jollekin on tärkeää menestyä työelämässä, toinen haluaa elää mahdollisimman ekologisesti ja kolmannelle tärkeintä ovat pitkät yöunet. Arvot ovat ihmisestä ja elämäntilanteesta riippuvaisia, eikä niitä voi verrata toisten ihmisten arvoihin. Omien arvojen mukaan elämällä voi elämästään tehdä mielekkäämpää. (Nyyti ry 2023.)

Kun resurssien viisaaseen käyttöön pyrkivällä henkilöllä on päätöksentekohetkellä vaihtoehtoja, joista valita, näyttelevät hänen henkilökohtaiset arvonsa merkittävää roolia. Resursseista punnitaan erilleen ne, jotka ovat ihmiselle itselleen kaikista tärkeimmät – tai ne, joilla on henkilölle vähiten merkitystä. Valikointia itselle tärkeämpien ja vähemmän tärkeiden resurssien välillä tehdään päivittäin monenlaisissa ja monen kokoisissa eri tilanteissa ja asioissa, oli kyse sitten tänään syötävästä lounaasta, omakotitalon remontoinnista tai vaikka tulevan matkan matkustustavan valinnasta.

Osalle miellyttävin matkustuskokemus syntyy nopeudesta, toisille hitaudesta

Kaikilla matkustusmuodoilla on hyvät ja huonot puolensa ja kenties huomattavin erottava tekijä matkustusmuotojen välillä on matkustukseen kuluva aika. Henkilöautolla kuljettaessa reittinsä ja aikataulunsa saa valita vapaammin, mutta vähintään kuljettajan on pysyttävä hereillä ja keskittymiskykyisenä koko matkan ajan. Linja-autolla kohteeseen pääsee usein yhtä nopeasti kuin henkilöautolla ilman ajamisen vaivaa, mutta matkalla ei todennäköisesti voi pysähtyä syömään suosikkiruokaansa matkan varrelle sattuvaan ravintolaan. Lentokoneella matka taittuu nopeimmin, mutta jo kentälle pääsy edellyttää usein jonkin verran matkustamista ja lentokentällä on oltava hyvissä ajoin odottamassa. Junalla matkustettaessa matkalla on usein tilaa ja mahdollisuuksia tehdä muita asioita (Kuva 1), mutta matka-aika on huomattavasti pidempi kuin lentokoneella matkustettaessa.



Kuva 1. Makuuvaunussa matka taittuu nukkuessa (Keränen 2022.)

Ilmastonmuutokseen liittyvää ahdistusta on tutkittu erityisesti viime vuosina paljon ja joka vuosi ilmastoahdistuksen uutisoidaan koskettavan yhä suurempaa osaa väestöstä ja erityisesti nuorista (Mykkänen 2021). On tunnettu tosiasia, että ahdistusta voi lieventää omilla

ilmastoteoillaan (Sangervo, Jylhä & Pihkala 2022, 6-7; Suomen YK-liitto 2023). Huoli ilmastosta kertoo usein myös ihmisten arvoista ja tärkeiksi koetuista resursseista, kuten lunnonvarat ja aika.

Ihminen, joka kokee ympäristön ja ilmaston hyvinvoinnin itselleen tärkeäksi aiheeksi, haluaisi todennäköisesti valita matkustusmuotonsa arvojansa tukevalla tavalla. Junalla matkustaminen on vielä tänä päivänä yleensä aina ympäristöystävällisin kulkuväline, vaikka junan aiheuttamiin, matkustajakohtaisiin päästömääriin vaikuttavat merkittävästi muun muassa matkustajamäärät sekä se, mitä juna käyttää polttoaineenaan. Erityisesti vihreää siirtymää kunnianhimoisesti toteuttavissa maissa, kuten Pohjoismaissa, rautatieverkostoja sähköistetään jatkuvasti ja Suomessakin sähköistämättömät osuudet on päästökompensoitu vuodesta 2019 lähtien (VR-Yhtymä 2019).

Suomessa junamatkailun haasteena on ainakin lappilaisen matkustajan kannalta rautatieverkoston niukkuus, junavuorojen vähyys sekä junalippujen hinnat (Oksanen 2022). Vaikka joukkoliikenteen arvonlisävero on painettu väliaikaisesti nolnaan ja junaliput saadaan toistaiseksi halvemmalla (Muilu 2022), ovat hinnat edelleen korkeat henkilöautoiluun verrattuna.

Lentämistä häpeävän tukena resurssiviisas joukkoliikennejärjestelmä

Ilmastoaktivismistaan tunnetussa naapurimaassamme, Ruotsissa, keskustelu matkustamisen vaikutuksista ilmastoon on aiheuttanut jo useammankin uuden sanan synnyn. Muihinkin maihin levinnyt sana, [flygskam](#), suomeksi lentohäpeä, kuvailee lentokoneella kohteeseen lentämisen aiheuttamaa häpeää, koska henkilö tiedostaa lentämisen ympäristölle aiheuttaman kuormituksen (Svensson 2018). [Smygfluga](#) taas tarkoittaa varkain tai salaa lentämistä, jolloin valitusta matkustustavasta ei kerrota tai haluta kertoa muille, koska koetaan lentohäpeää (Svensson 2019a) (Kuva 2). Koska matkustaminen on kuitenkin joskus tarpeen, on myös junamatkailu saanut oman sanansa: [tågskryt](#). Tågskryt tarkoittaa junamatkailun kehumista – onhan junalla liikkumisen aiheuttama ilmastojalanjälki huomattavasti pienempi kuin lentomatkustamisen. (Svensson 2019b.)



Kuva 2. Lintuperspektiivistä kuvattuja kuvia ei salaa lentävän some-tililtä löydy (Keränen 2015.)

Länsinaapurin ylpeily junamatkailullaan ole täysin perusteetonta myöskään silloin, kun tarkastellaan Ruotsin ainutlaatuista ja resurssiviisasta mallia joukkoliikenteen järjestämisessä. Ruotsissa toimiva Samtrafiken on kaikkien alueellisten joukkoliikenneviranomaisten sekä useimpien kaupallista liikennettä harjoittavien yhteisöistä yhtiö, jonka tavoitteena on kehittää ja tarjota palveluita joukkoliikenteen tieto- ja lippuratkaisuissa hyödyttäen samalla niin liikenteenharjoittajia kuin matkustajiaakin (Samtrafiken 2020a). Joukkoliikenneoperaattorien yhteistyö näyttäytyy matkustajille matkustamisen sujuvuutena ja turvallisuutena erityisesti [Resplus](#)-lippujen avulla. Resplus-lippu sisältää kaikki matkakohteeseen pääsemiseen tarvittavat matkat ja kulkuvälineet, oli kyseessä sitten kauko- tai lähijuna, bussi tai lautta, riippumatta operaattorista. Miltei kaikki ruotsalaiset kuljetusyrietykset ovat mukana Resplus-kumppanuudessa, jolloin matkustajan ei tarvitse käyttää aikaansa ostaakseen erillisiä lippuja eri kuljetusyhtiöiden kautta. Yrietykset myös takaavat yhdessä, että matkustaja pääsee perille kohteeseen, vaikka liikenteessä esiintyisi häiriöitä. (Samtrafiken 2020b.) Yhteistyössä alan toimijoiden kesken toteutettu julkinen liikenne on loistava esimerkki resurssiviisaudesta ja myös hyväksi ympäristölle jo resurssitehokkuutensa ansiosta.

Samtrafiken myös jakaa joukkoliikennedataansa avoimesti omistamassaan [Trafiklab](#)-portaalissa. Avoimesti jaossa olevat tiedot mahdollistavat kaikkien halukkaiden osallistumisen innovatiivisten matkailupalveluiden kehittämiseen (Samtrafiken 2020a), jolloin myös matkustajilla on kyvyistään riippuen mahdollisuus kehittää liikenteen sujumista kaikkien

eduksi. Avoin data voi hyödyttää myös koko maailmanlaajuisesta liikennealasta, koska tietojen saanti ja vertailu on helpompaa.

Raiteita pitkin Eurooppaan

Haaparannan ja Luulajan välisen rautatieyhteyden avautuminen henkilöliikenteelle vuonna 2021 (P4 Norrbotten 2021) mahdollistaa jo nyt merilappilaisille helpomman ja vähähiilisemmän tavan vieraillla Ruotsin puolen lähikaupungeissa tai vaikka Tukholmassa saakka (Kuva 3). Laurila-Tornio-Haaparanta -radan sähköistyksen ja muutostöiden myötä rataverkosto täydentyy ja avaa maat yhdistävän raideyhteyden. Raideyhteyden myötä Suomen huoltovarmuus paranee ja uusia mahdollisuuksia tarjoutuu niin teollisuuden kuljetuksille kuin henkilöliikenteellekin – erityisesti ilmastoahdistusta poteville, mutta matkustuksesta nauttiville yksilöille. (Rantamartti 2021.)



Kuva 3. Tukholman päärautatieasemalle on junayhteys Haaparannalta (Keränen 2022.)

Yhteistyössä

Artikkeli on laadittu osana LTKT2.0 – Lapin teollinen kiertotalous 2.0 – Lapin kiertotaloustoiminnan vahvistaminen -hanketta, jonka tavoitteena on vahvistaa Lapin alueen bio- ja kiertotaloustoimintaa määrällisesti sekä laadullisesti. Hanketta toteutetaan yhteistyössä Lapin ammattikorkeakoulun, Kemin Digipolis Oy:n sekä Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappian kanssa. LTKT2.0 on saanut rahoituksen Lapin Liitolta, Vipuvoimaa EU:lta ja Euroopan aluekehitysrahastolta (Kuva 4). Hanke on käynnistynyt 1.6.2020 ja jatkuu 31.8.2023 saakka. (Lapin ammattikorkeakoulu 2022.)



Kuva 4. LTKT2.0-hankkeen toteuttajat ja rahoittajat

Lähteet

Lapin ammattikorkeakoulu 2022. Lapin AMK:n hanketietokanta. Lapin teollinen kiertotalous 2.0 – Lapin kiertotaloustoiminnan vahvistaminen -hanke. Viitattu 19.1.2023 <https://www.lapinamk.fi/fi/Yrityksille-ja-yhteisoille/Lapin-AMKin-hankkeet?RepoProject=4206000066>.

Muilu, H. VR:n junaliput halpenevat tammikuussa hallituksen verohelpotuksen takia. Yle Uutiset 24.10.2022. Viitattu 23.1.2023 <https://yle.fi/a/3-12666022>.

Mykkänen, P. 2021. Laaja tutkimus kertoo syvästä ilmasto-ahdistuksesta: Lähes puolet suomalais-nuorista epäroii lasten hankkimista ja ajattelee hallituksen valehtelevan. Helsingin Sanomat 15.9.2021. Viitattu 23.1.2023 <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000008264419.html>.

Nyyti ry 2023. Arvot. Viitattu 23.1.2023 <https://www.nyyti.fi/opiskelijoille/opi-elamantaitoa/persoonallisuus/arvot/>.

Oksanen, R. 2022. ”Kyllä se kävi mielessä, että voisihan Kuopioon päräyttää omalla autollakin” – Testaa HS:n laskurilla, kannattaako Suomessa matkustaa autolla vai junalla. Helsingin Sanomat 12.7.2022. Viitattu 23.1.2023 <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008931115.html>.

P4 Norrbotten 2021. Efter 21 år – tågtrafik mellan Luleå och Haparanda. Sveriges Radio 22.3.2021. Viitattu 22.1.2023 <https://sverigesradio.se/artikel/efter-21-ar-tagtrafik-mellan-lulea-och-haparanda>.

Rantamartti, T. 2021. Junayhteys Ruotsiin toteutuu: Laurila-Tornio-Haaparanta - ratahankkeelle rahat, rakentaminen voi alkaa vuoden päästä. Yle Uutiset 29.11.2021. Viitattu 19.1.2023 <https://yle.fi/a/3-12207912>.

Samtrafiken 2020a. Kort om oss. Viitattu 22.1.2023 <https://samtrafiken.se/kort-om-oss/>.

Samtrafiken 2020b. Resplus för resenär. Viitattu 19.1.2023 <https://samtrafiken.se/tjanster/resplus/resplus-for-resenar/>.

Sangervo, J., Jylhä, K. M. & Pihkala, P. 2022. Climate anxiety: Conceptual considerations, and connections with climate hope and action. *Global Environmental Change: Volume 76*. Viitattu 23.1.2023 <http://dx.doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102569>.

Sjöstedt, T. 2018. Mitä nämä käsitteet tarkoittavat? Sitra 26.6.2018. Viitattu 23.1.2023 <https://www.sitra.fi/artikkelit/mita-nama-kasitteet-tarkoittavat/>.

Suomen YK-liitto 2023. Tekoja ja toimintaa ilmastoahdistukseen. Viitattu 23.1.2023 <https://www.ykliitto.fi/kasvattajille/yk-osaksi-opetusta/tehtavat/tekoja-ja-toimintaa-ilmastoahdistukseen>.

Svensson, A. 2018. Här är nyorden som stegat in i svenskan!. *Språktidningen* 14.12.2018. Viitattu 19.1.2023 <https://spraktidningen.se/2018/12/nyord2018/>.

Svensson, A. 2019a. Veckans nyord: smygflyga. *Språktidningen* 11.3.2019. Viitattu 19.1.2023 <https://spraktidningen.se/2019/03/veckans-nyord-smygflyga/>.

Svensson, A. 2019b. Veckans nyord: tågskryt. *Språktidningen* 29.4.2019. Viitattu 19.1.2023 <https://spraktidningen.se/2019/04/veckans-nyord-tagskryt/>.

VR-Yhtymä 2019. Jokainen junamatka on ilmastoteko - aivan kaikki Suomen matkustajajunat kulkevat jatkossa hiilineutraalisti. *Mediatiedote* 3.12.2019. Viitattu 22.2023 <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/jokainen-junamatka-on-ilmastoteko---aivan-kaikki-suomen-matkustajajunat-kulkevat-jatkossa-hiilineutraalisti-031220190655/>.