

TOINEN AVOIN KIRJE

Liikenneministeri Anu Vehviläinen

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Viite Avoin kirjeemme 25.3.2010
Asia Sisämaan yöjunayhteyksien palauttaminen

Liikenneministeriö ja VR-Yhtymä allekirjoittivat 3.12.2009 10-vuotisen sopimuksen¹, johon liittyy salaiseksi julistettu asiakirja. Julkisen sopimuksenkin perusteella VR:n voidaan edellyttää ajavan kannattamattomia henkilöjunia. Pohjois-Karjalan radion haastattelussa 31.5.2010 myönnätte olleenne mukana näissä järjestelyissä, jotka käytiin julkisuudesta pimennossa. Lähdette myös siitä, että VR-Yhtymälle pitäisi saada lisäbudjettirahaa, mikäli sisämaan yöjunien odotetaan edes osittain palaavan kulkuun.²

Samassa haastattelussa korostatte, ettei meillä voi olla muita henkilöjunaoperaattoreita ja päädytte yksinoikeussopimuksen ehtoista huolimatta esittämään lisää julkista tukea. Mainituista syistä joudumme uudelleen tuomaan esiin sen, että VR sponsoroi puolueenne parin vuoden takaisen puoluekokouksen järjestelyitä, mikä myönnettiin vasta ns. puoluerahoituskeskustelun alettua. Kenen etuja siis ajatte ministerin tehtävässä ja minkälaisia kenties pimentoon jääneitä kytköksiä yksinoikeussopimuksen solmimiseen liittyy?

VR-Yhtymä sai 10-vuotisen yksinoikeutensa ilman julkista keskustelua ja kilpailuttamisen mahdollisuuksia tutkivan työryhmän työn ollessa vielä kesken. Asettamanne työryhmä kuitenkin näkee kilpailuttamisen monopolia paremmaksi, hyödylliseksi ja kustannuksia

¹ http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf

² http://www.yle.fi/media/asx/gen.php?file=radio-suomi/pohjoiskarjalanradio/Anu_Vehvilainen.wma

alentavaksi.³ Emme vastustakaan sitä, että ryhtyisitte toimiin yksinoikeuden purkamiseksi, mikäli ette halua asettaa velvoitteita VR:lle mahdollisuuksista huolimatta. Itse asiassa vaihtoehtojen salliminen tällaisessa tilanteessa on loogista. Voinnetekin selittää, miksi jätätte työryhmän johtopäätökset huomiotta ja olette valmis antamaan monopoliyhtiölle lisää rahaa sen sitä pyytäessä.

Käymme läpi ministeriön yöjunaselvityksen puutteita oheisessa liitteessä, koska mietintö ei mielestämme täytä lupauksenne, että asiat selvitetään ”pohjamutia myöten”^{4,5}. Yöjunien palautusta toivovien pitäisi kaikeksi teettää kunnollinen selvitys itse. Tämä on kuitenkin kohtuutonta. Vaadimme, että täytätte antamanne lupauksen ja niin ikään noudatatte laillisuusvalvojen näkemyksen mukaista hyvää tapaa, että kirjeisiin vastataan.

Kemijärvellä heinäkuun 1. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

(www.rautatiematkustajat.fi)

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Martti Vaskonen
varapuheenjohtaja

LIITTEET kirjeemme 25.3.2010
havaintoja ja johtopäätöksiä LVM:n yöjunatyöryhmän mietinnön pohjalta

JAKELU kaikki kansanedustajat ja valtioneuvoston jäsenet
sidosryhmät oman jakelulistansa mukaisesti
tiedotusvälineet oman jakelulistansa mukaisesti

³ http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10786.pdf&title=Julkaisuja%2017-2010

⁴ http://yle.fi/alueet/kainuu/2009/09/yojunaliikenteen_palauttaminen_selvitetaan_1018968.html?print=true

⁵ <http://www.kansanuutiset.fi/tulosta/artikkeli/2033282>

Liikenneministeri Anu Vehviläinen
Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Asia Sisämaan yöjunayhteyksien palauttaminen

Juuri työnsä lopettaneen yöjunatyöryhmän puheenjohtajan mukaan sisämaan yöjunat eivät ole peruspalveluihin kuuluvaa liikennettä, vaan ne liittyvät lähinnä aluekehitykseen ja elinkeinopoliittikkaan. Siksi yöjunien palauttamiseksi pitäisi kehittää uusia rahoitusmahdollisuuksia. VR:n omistajaohjausta koskevan 15.6.2009 päivätyyn asiakirjan mukaan väite uusien rahoitusmahdollisuuksien tarpeesta ei pidä paikkaansa.

”Liikennepoliittisista tarpeista lähtevän raideliikenteen oston tulisi pohjautua elinkeinoelämän ja elinkeinorakenteen sekä matkustajien tarpeista lähtevään raideliikenteeseen ja sen palvelujen kehittämiseen varsinkin, jos tällä mahdollistetaan pysyvän taloudellisen aktiviteetin ja työllisyyden luomista ja kehittämistä” (s. 5). Edelleen VR:n yhteiskunnallisella palvelutehtävällä ”vahvistetaan ja tuetaan toimivaa elinkeinorakennetta ja matkustajien tarpeista lähtevää liikennetarjontaa sekä edistetään siten matkustajamäärien kasvattamista” (s. 1). Ostoliikenteen lisäksi liikenneministeriö voi edellyttää VR:ää liikennöimään myös kannattamatonta liikennettä julkisen palvelun veloitteen nojalla yksinoikeuden vastineeksi (s. 7).

Esitämme, että ministeriö edellyttää VR-Yhtymän palauttavan sisämaan yöjunayhteydet siten, että palveltavat alueet ovat vähintään samat kuin liikennettä lopetettaessa vuonna 2006. Lisäedellytyksenä on myös oltava, etteivät Lapin yöjunayhteydet tämän vuoksi heikkene. Näin väljästi asetetut edellytykset mahdollistavat VR:lle yhteyksien järjestämisen taloudellisesti mahdollisimman tehokkaasti. Se, että asioita voidaan järjestää joko hyvin tai huonosti, on tiedossa. Edeltäjänne, ministeri Huovinen, vastasi Kemijärven yöjunayhteyttä

koskevaan kysymykseen, että junan tappiollisuus oli vasta uhka¹. Järkevästi toimiva yritys lähtee toki tappioiden minimoimisesta.

Emme käy juuri valmistuneen yöjunaselvityksen puutteita yksityiskohtaisesti läpi tässä asiakirjassa, koska yhteydet voidaan palauttaa julkisen palvelun veloitteen nojalla. Puutemme ainoastaan väitteeseen, että ns. siniset vaunut olisivat käyttöikänsä päässä. Kun kerran Ruotsissa 1950²- ja 1960³-luvulla valmistettuja makuuvaunuja on voitu uudistaa, suomalaisen työn laatu ei voi olla näin ala-arvoista. Ja mikäli jotain on päätettävissä aggregaattivaunun kuoletusajasta (s. 55), korjauskustannukset eivät ole pitkäaikainen rasite.

Sen sijaan ihmettelemme suuresti 15.6.2009 päivätyn asiakirjan salaisena pitämistä. Kuinka länsimaiseksi demokratiaksi itseään kutsuvassa valtiossa liikennepoliittisia kysymyksiä käsittelevä asiakirja voi olla salainen? Kysymys on merkityksellinen, koska asiakirjan nojalla yöjunien palauttamista voidaan harkita yhteiskunnalle edullisemmin kuin työryhmän puheenjohtajan tavoin lisärahaa vaatimalla.

Yöjunien palauttamista on vaadittu usein adressedin, joita myös maakunnat ja kunnat ovat allekirjoittaneet. Pohjois-Karjalan kauppakamari on teettänyt yöjunien palauttamista puoltavan selvityksen ja niin ikään Kuusamon seudulla on tehty selvityksiä yöjunien käytöstä matkailussa. Nyt Te voitte valita puolenne. Myötäilettekö meidän kaikkien omistaman yhtiön mielihaluja vai kuunteletteko kansalaisten ja elinkeinoelämän ääntä?

Kemijärvellä maaliskuun 25. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

(www.rautatiematkustajat.fi)

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Martti Vaskonen
varapuheenjohtaja

JAKELU kaikki kansanedustajat ja valtioneuvoston jäsenet
sidosryhmät oman jakelulistansa mukaisesti
tiedotusvälineet oman jakelulistansa mukaisesti

¹ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_1086_2005_p.shtml

² <http://www.jarnvag.net/index.php/vagnguide/personvagnar-i-trafik/wl5>

³ <http://www.jarnvag.net/index.php/vagnguide/personvagnar-i-trafik/wl1>

SUOMEN RAUTATIEMATKUSTAJAT RY
1.7.2010

HAVAINTOJA JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ LVM:N
YÖJUNATYÖRYHMÄN MIETINNÖN¹ POHJALTA

Esitämme havainnot lukukohtaisesti ja teemme lopuksi konkreettisen esityksen.

1. Työryhmän työn puutteita

Esipuhe (s. 8)

Reittivaihtoehdot on valittu yksimielisesti, mutta poissulkemisia ei perustella (sama toistetaan sivulla 31). Siksi jää epäselväksi, miksi perusparannettavien puutavararatojen mahdollisuuksia ei ole pohdittu kuten väliä Porokylä – Vuokatti osana reittiä Vuokattiin. Puute on merkittävä, koska Vuokatti on ainoa suomalainen talvilomakohde, jonka keskustaan pääsee junalla. Ei ole myöskään otettu kantaa käyttöä vailla olevaan rataosaan Pesiökylä – Taivalkoski väylänä Kuusamoon. Metsäteollisuus on toivonut puutavaraterminaalia mahdollisimman kauas pohjoiseen, mikä puoltaa radan kunnostamista ja mahdollistaisi myös henkilöjunaliikenteen.

Selvityksen tausta ja tavoitteet (s. 9)

Ketään matkailuelinkeinon palveluksessa olevaa ei ole haastateltu eikä työryhmässä ollut alan edustajaa, vaikka elinkeinoelämän edustajia on muutoin haastateltu. Tämä on selkeä puute verrattuna Lapin joukkoliikenteen mahdollisuuksia selvittäneeseen työryhmään² ja on vastoin ministeriön kirjallista ilmoitusta³.

Yöjunaliikenne nykyisin (s. 10 – 12)

Sivu 11

Hyväksytään kritiikittömästi väite ns. sinisten vaunujen elinkaaren lopusta, vaikka VR:ltäkin on saatavissa toisenlaista tietoa: ”Vanhat matkustajavaunut korjataan ja uusitaan Turun konepajassa. Tässä työssä vaunut saatetaan riisua alkutekijöihinsä. Asianmukaisen käsittelyn jälkeen peruskorjauksen läpikäyneestä vaunusta tulee aivan uuden veroinen.”⁴ Koska Ruotsissa 1950⁵- ja 1960⁶-lukuilla valmistettuja

¹ http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10614.pdf&title=Julkaisu+9-2010

² http://www.mintc.fi/files/Server/LVM%2023_2007.pdf

³ http://www.rautatiematkustajat.fi/LVMvast2010_2.pdf (kysymys kahdeksan)

⁴ VR:n 125-vuotisjuhlakuvateos Vauhtia ja voimaa s. 112 (kuvassa on sininen vaunu)

makuuvaunuja on voitu uudistaa, huonokuntoisuuteen vetoajat myös väittävät, että suomalainen työ on heikkolaatuista.

Aggregaattivaunun kuoletusajasta (s. 55) on lisäksi pääteltävissä, etteivät korjauskustannukset ole pitkäaikainen taloudellinen rasite.

Sivu 12

Sisämaan potentiaalisia jatkoyhteyksiä ei havainnollisteta kartan avulla Lapin tapaan vaan ne esitetään vain kirjallisesti sivuilla 16 ja 30.

Liikenteelliset tarpeet (s. 13 – 19)

Sivu 13

Todetaan, että valtion aluekehitysmäärärahojen käyttöä voidaan harkita tapauskohtaisesti sellaisten peruspalvelutason ylittävien hankkeiden rahoittamiseen, jotka eivät synny markkinaehtoisesti (kts. myös sivun 23 kommentit). Yöjunien palauttamisen pitäisi kuitenkin olla mahdollista edullisemmin kuin lisätukea vaatimalla. VR:n omistajaohjausta koskevan 15.6.2009 päivätyin ja salaiseksi julistetun asiakirjan mukaan liikenneministeriö voi ostoliikenteen lisäksi edellyttää VR:ää liikennöimään kannattamatonta liikennettä julkisen palvelun velvoitteen nojalla yksinoikeuden vastineeksi (s. 7).

Sivu 15

Todetaan, että raideliikenteen tärkeyttä on painotettu muun muassa sen vihreisiin arvoihin ja ilmastonmuutokseen ”vedoten”. Puheenjohtajan (?) sanavalinta viittaa rautatiekielteiseen asenteeseen ja tendensiin, jota kuvaa myös vähäisiin ostoliikennerahoihin vetoaminen sivuilla 13 ja 60. Kirjoittaja olisi haluessaan voinut esiintuoda kysymyksen ostoliikenteen lisärahoituksen tarpeesta ja toisaalta julkisen palvelun velvoitteen käyttämisestä yhteiskunnalle edullisempaan vaihtoehtona.

Sivu 18

Yöjunayhteyksiä koskevia kannanottoja ja aloitteita luetellaan. Koska monet niistä ovat luettavissa myös internetissä, avoimuuden nimissä linkit olisi pitänyt julkistaa.

Nykyiset yhteydet (s. 20 – 25)

Sivu 23

Todetaan, ettei väleillä Joensuu – Turku ja Joensuu – Tampere ole aikataulutavoitteiden mukaisia yhteyksiä joukkoliikenteellä, jolloin vaihtoehtona ovat hotelliyöpyminen tai henkilöauton käyttö. Sama on tilanne suunnassa Kuopio – Turku aamulla (s. 24). Kun samalla todetaan, että määritellyt peruspalvelutavoitteet kuitenkin toteutuvat, niitä ei ole määritelty oikein. Tavoitteet on toteutettava kansalaisia ja alueita kuuntelemalla eikä kertomalla kansalaisille ja muille intressitahoille, mitä virkamiesten kirjoituspöytä takana niistä ollaan mieltä. Joka tapauksessa yöjunareitti on palautettava kulkemaan mainittujen kaupunkien kautta.

Sivu 24

Todetaan, että Joensuussa aikataulutavoitteeseen ehtiminen edellyttää puuttuvien yhteyksien takia hotelliyöpymistä. Laskelmia yöpymiskustannuksista verrattuna yöjunan taloudellisen tuen tarpeeseen ei kuitenkaan esitetä (yöpymisen hinta tosin määritellään sivulla 21).

Tulevaisuuden muutokset (s. 26 - 30)

Sivu 26

Vuoteen 2030 asti ulottuvilla matka-aikatavoitteilla perustellaan yöjunien tarpeettomuutta (kuten sivulla 61). Argumentointia voi verrata siihen, että syöpäpotilaille kerrottaisiin taudin olevan ehkä parannettavissa kahden vuosi-

⁵ <http://www.jarnvag.net/index.php/vagnguide/personvagnar-i-trafik/w15>

⁶ <http://www.jarnvag.net/index.php/vagnguide/personvagnar-i-trafik/w11>

kymmenen päästä. Asioita on hoidettava todellisuudessa eikä fiktion mukaan!

Sivu 27

Väestö keskittyy maakuntakeskuksiin, mikä lisää yöjunienkin suosiota liityntäliikenteen tarpeen vähentyessä (tämä todetaan lopulta sivulla 53).

Sivu 28

Väestön todetaan ikääntyvän maanlaajuisesti, mutta jätetään toteamatta, että joukkoliikenteen ja näin siis yöjunienkin tarve kasvaa.

Reitti- ja palveluvaihtoehdot (s. 31 – 46)

Sivut 39 ja 40

Todetaan, ettei aikataulu Kuopiossa ja Tampereella yleensä muodostu käyttökelpoiseksi. On myös hyväksytty VR:n väite, ettei Kuopion ratapihan infrastruktuuri mahdollista vaunun seisomista. Pitääkö tämä todella paikkansa? Halutessaan VR osaa tehdä yhteistyötä kuten suunniteltaessa yhdistettyjen kuljetusten aloittamista Pasilaan Kuopion kaupungin ja Pohjois-Savon liiton kanssa. Jos ratapihainvestoinnit ovat tarpeen, ne hyödyttävät (henkilö)junaliikennettä ylipäätään eivätkä voi olla kovin kalliita.

Todetaan, että vaihtoehdot 2 (Lapin juna Tampereen kautta) ja 4b (Lapin juna Kouvolan kautta) edellyttävät Rovaniemeltä tai Kemijärveltä lähtevän myöhäisemmän junan lähtöajan aikaistamista noin kahdella tunnilla. Tämän vuoksi kaksi suunnilleen samanaikaisesti lähtöasemalta lähtevää tai pääteasemalle saapuvaa junaa kulkisi eri reittejä Rovaniemen ja Helsingin välillä. Toijalan kesäkuussa 2009 tapahtunut junaonnettomuus ei kuitenkaan pidentänyt laadittuja poikkeusaikatauluja Kajaanin kautta. Joka tapauksessa liikenneministeri Vehviläisen väittämä 5 - 6 tunnin matka-ajan pitennys⁷ on lyhentynyt kahteen tuntiin. Onko ministeri aiemmin antanut tarkoituksellisesti totuudenvastaisia tietoja?

Vain Kemijärven yöjunan siirtoa sisämaan reitille (Lapin juna Kouvolan kautta) on tutkittu, vaikka aikataulut sopivat tähän tarkoitukseen huomomin. Rovaniemeltä noin kello 18.00 lähtevä yöjuna ehtisi kiertää Itä-Suomen kautta. Illan yhteydet Oulusta Kokkolan suuntaan tosin heikkenisivät, mutta niitä voisi paikata esimerkiksi muuttamalla Kemijärven yöjunan aikataulua tuntia aikaisemmaksi tai alkuillan Rovaniemi—Oulu—Kokkola -taajamajunaa tuntia myöhemmäksi. Toisessa suunnassa Rovaniemen yöjunan siirto vähentäisi aamuisia yhteyksiä välillä Kokkola—Oulu, mutta näitä voisi myös paikata myöhen-tämällä hieman Kemijärven junaa tai aikaistamalla Kokkolasta lähtevän taajamajunan lähtöaikaa.

Sivu 41

Toistetaan väite ns. sinisten vaunujen lähestyvistä loppuunkuluneisuudesta ja todetaan, ettei niiden taso vastaisi nykymatkustajien odotuksia. Siksi olisi hankittava uutta kalustoa (sama toistetaan sivulla 46). Ruotsin esimerkit (kts. sivua 11 koskevat kommentit) kuitenkin osoittavat, että vanhaakin kalustoa voi modernisoida, jos haluja on. Espanjassa kapearaideoperaattori FEVE (raideleveys 1.000 mm) on muuttanut jopa sähkömoottorijunan välivaunuja suihkullisiksi makuuvaunuiksi.⁸

Sivu 42

Todetaan, että aggregaattivaunun käyttö vaihtoehdossa viisi välillä Joensuu – Siilinjärvi on hankalaa, koska käyttötarve on keskellä reittiä, ellei rataosaa sähköistetä. Junarunkojen kokoonpanoa on kuitenkin kautta aikojen muuteltu meillä ja muualla. Esimerkiksi Skotlannissa yöjunan vaunut saattavat kulkea kolmeen eri määräänpäähän kulkusuunnankin voidessa vaihtua⁹. Hankaluusväite on loukkaus suomalais-ten rautatieläisten ammattitaitoa kohtaan.

Kontiomäessä todetaan olevan modernisointia vaativa autolastauslaituri. Tämä on ristiriidassa ministeri Vehviläisen lausuman kanssa, että rakennelmat edellyttäisivät uudelleenrakentamista (kts. alaviite 7).

⁷ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_175_2009_p.shtml

⁸ http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/FEVE_Serie_3500; <http://www.flickr.com/photos/ut209yasea12/4603347111/>

⁹ <http://www.scotrail.co.uk/sites/files/pdf/caledonian-sleeper-map.pdf>

Sivu 43

Todetaan, että VR:n mukaan Helsinki – Kouvola päiväjunan korvaaminen yöjunalla ei välttämättä onnistu muun muassa erilaisen nopeustason ja pysähtymiskäyttäytymisen vuoksi. Näkemystä ei perustella ja se on epäilyttävä, koska oikoradallakin valtaosa junista ajaa enintään 140 kilometrin tuntivauhtia.

Sivu 45

Väitetään, ettei junan mittaa ole mahdollista kasvattaa (vaihtoehto 1 Kajaani), vaikka tilaa säästäviä kakkerrosmakuuvaunuja on juuri valmistumassa lisää.

Sivu 46

Viitataan ratakapasiteettikysymyksiin sekä konflikteihin tavarajunien kanssa. Aikataulusuunnittelu on ylipäättään ongelmanratkaisua ja rataverkolla on käyttämätöntä kapasiteettia tavaraliikenteen pudottua jopa neljänneksellä.¹⁰

Vaikutukset (s. 47 –58)

Sivu 47

Viitataan matkustajien raha- ja aikakustannuksiin, mutta ei mainita, että ne heijastuvat myös työnantajiin työmatkoja tehtäessä eikä rahasummia ole yritetty mitenkään määrittää. Yhteiskunnalla pitää olla kykyä tehdä laskelmia koituvista säästöistä siten, että ihmiset nukkuvat liikkuvassa hotellissa sen sijaan, että matkustetaan useita päiviä ja yövytään hotelleissa tai käytetään kalliita ja enemmän haitallisia päästöjä aiheuttavia lentoyhteyksiä.

Sivu 54

Liikennöintikustannusten yksikköluvut perustuvat VR:n antamiin tietoihin, jotka ovat luottamuksellisia. Salailua ei kritisoida, mutta jos sitä halutaan harrastaa, itse asiassa VR-Yhtymän tuotantokustannusta ei ole tarpeen tietää, koska junien myyntihinta liikenneministeriölle riittää. Kun myyntihinta ja junakoonpano ilmoitetaan, voidaan tehdä arvio esitettyjen lukujen luotettavuudesta.

Käytetty tilastoarvo junan kustannus kiinteällä kilometrihinnalla x euroa on virheellinen, jotta siitä voitaisiin laskea suunniteltavan junan tietoja. Heitot ovat liian suuria tilastokeskiarvoja käytettäessä ja vielä suurempia laskettaessa todellisen tilanteen eli marginaalikustannusten mukaan. Kun käytännössä ajamatomat junat eivät säästä kalustoinvestoinneissa (veturit seisovat, vaunuja romutetaan), selvityksen virhe kasvaa entisestään.

Veturijunan ja erityisesti yöjunan kustannukset ovat jaettavissa seuraavasti:

- kaluston investoinnin kuoletus (hankintahinnan, koron ja käyttöiän annuiteetti), joka on sama riippumatta siitä, mitä väliä yöjuna ajaa (vain junan pituus vaikuttaa),
- henkilökustannus; konduktöörin määrä riippuu junan pituudesta ja palkkakulu junan kulussa-oloajasta, johon vaikuttaa reitin pituus,
- siivous-, pesu- ja muu päivittäinen huoltokustannus (vain junan pituus vaikuttaa) ja
- kaluston energia- ja huoltokustannus (riippuu reitin pituudesta kilometreinä).

Voidaan arvioida, että esimerkiksi Kemijärven yöjunan kokonaiskustannuksista 54 % riippuu ajomatka-asta, 16 % ajoajasta ja 30 % on kiinteitä kuluja. Kokonaiskustannus vuorokaudessa yhteen suuntaan on 11.000 euroa ja 11 euroa kilometriä kohti. Jos juna ajaisi noin 1.000 kilometrin sijasta 600 kilometriä, kokonaiskustannus olisi 8.000 euroa ja 13,7 euroa kilometriä kohti. Jos junassa olisi puolet vaunuista, kokonaiskustannus olisi 7.100 euroa ja 7,2 euroa kilometrä kohti.

Sivu 56

Matkustajamäärälaskelmia voi kritisoida käyttämällä myös konsultin omaa oletusta, että yöjunamatkojen osuus kaikista junamatkoista olisi Lapin maakunnassa 30 prosenttia ja sisämaassa 20 prosenttia (sivu

¹⁰ http://yle.fi/alueet/tampere/2010/06/vr_keskittaa_tavarajunien_kokoamista_1776421.html

52). Rovaniemen matkustajaluvusta 460.000 30 % on 138.000. Edelleen 30 % Kemiin matkustavien määrästä on 201.000. Koska Oulun välimatka Helsinkiin (680 kilometriä) alkaa lähetä sisämaan välimatkoja (esimerkiksi Helsinki – Kajaani on oikorataa pitkin 607 kilometriä), Oulun matkustajamäärästä 20 % eli 218.000 oletetaan yöjunien käyttäjiksi.

Kun tähän lisätään vielä Kemijärven yöjunan matkustajamäärä 30.000 (ainoa yhteys on yöjunalla), Lapin maakunnan ja Oulun yöjunamatkustajien määrä olisi yhteensä 587.000 Kolarin liikenteen lisäksi. Kahden säännöllisen yöjunaparin lisäksi Lappiin kulkee viikonloppuisin sekä joinakin sesonkiaikoina lisäjunapari, joka kulki kalenterivuonna 2009 79 kertaa. Jos kaikki mainitut junat otetaan huomioon, yöjunamatkustajia olisi 362 junaa ja yötä kohti.

Välin Oulu – Kontiomäki matkustajamäärästä 20 % on 31.000, Kontiomäki – Iisalmi 46.000, Iisalmi – Kuopio 75.000 ja Kuopiosta etelään 148.000 (luvat saadaan sivun 49 kartasta). Jo tämä summa on 300.000 eikä 93.000 kuten konsultti on laskenut sisämaan palautettavien yöjunien matkustajamääräksi. Esittämämme luku on yksinkertaistus, koska on oletettu rautatiematkustajien määrän pysyvän vakiona (ts. matkustajia ei olisi houkuteltavissa lisää). Poikittaisyhteyden Joensuu – Turku matkustajamääriä on vaikeampi arvioida, mutta siltäkin osin konsultin arvio voidaan kyseenalaistaa.

Kolarin yöjunan matkustajamäärä on vuonna 2008 ollut 80.000 (kaikki käyttävät yöjunaa). Kolarin on kulkenut 1.6.2008 – 30.5.2009 243 junaparia, jolloin matkustajamäärä junaa kohti on 164. Tätä voidaan verrata väitteeseen, että sisämaan yöjunien palauttaminen edellyttäisi 368.000 matkustajaa ollakseen kannattava (252 matkustajaa junaa ja yötä kohti). Ei ole mahdollista, että kustannukset vaihtelisivat näin paljon maan eri osissa.

On myös laskettu, että yöjunan päästöt ovat päiväjunia suuremmat. Miten päästöjen määrä voi olla riippuvainen vuorokaudenajasta?

Johtopäätöksiä (s. 59 – 61)

Sivu 60

Todetaan, että uusista yöjunayhteyksistä olisi tietyille yhteysväleille ja käyttäjille huomattavaa hyötyä. Johtopäätöstä ei kuitenkaan täsmennetä, mikä vaikeuttaa jatkopohdintoja (kts. myös sivua 15 koskevat kommentit).

Sivu 61

Vaihtoehdoksi esitetään ”täsmäkuljetuksia” pikkubussilla Kainuusta Ouluun. Tällaisesta ”katkokuljetuksesta” on meillä tuoreena esimerkkinä Kemijärven yöjuna, jonka matkustajamäärät ovat nousseet suoran yhteyden palauttamisen jälkeen. Korvaavien linja-autojen matkustajamäärästä puolestaan kertoo takavuosien tutkimustieto, jonka mukaan matkustajia on saattanut olla 40 – 60 prosenttia junaa vähemmän.¹¹ Tämä esitys on yksinkertaisesti huono.

Todetaan, että liikenneministeriö määrittelee valtakunnallisen liikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä. Minkälaista vuorovaikutusta ministeriö aikoo harrastaa alueiden kanssa?

Lähdeluettelo (s. 62, 63)

Matkailuelinkeinon puute haastateltujen joukossa on havaittavissa.

Liitteet 1 – 5 (maakuntaliittojen kannanotot; s. 64 – 74)

Ei huomautettavaa.

Muut liitteet (6 – 10; s. 75 – 79)

Skandinaavisessa vertailussa (s. 79) todetaan, että joillakin reiteillä joinakin aikoina liikenne toimii kaupallisesti ja ajoittain sitä on tuettava. Ei ole pohdittu, miten läpinäkyvyyttä voidaan lisätä niin, että taloudellista tukea edellyttävä aika voitaisiin erottaa itsekannattavasta kulkuajasta. Strafica Oy on aiempien

¹¹ Suomen Luonto 3 / 1998 Vastaako junaliikenne haasteisiin s. 7

selvitystensä perusteella tietoinen siitä, että sisämaan yöjunissa ainakin ajoittain kulki enemmän kuin VR:n ilmoittaman kannattavuusrajan mukaiset 150 - 200 matkustajaa¹² junaa kohti.¹³ Koska uuden selvityksen on tehnyt sama konsultti, kykyä olisi pitänyt riittää myös tällaiseenkin pohdintaan.

2. Johtopäätös

Sisämaan yöjunien todelliset matkustajamäärät ja niiden kehitys ovat yhä hämärän peitossa. Tietojen puutteellisuuden ovat myöntäneet sekä VR:n¹⁴ että ministeriön¹⁵ edustajat. Lisäksi ns. ostoliikennejunien taloustiedot on salattu samaan aikaan kun yöjunatyöryhmä perustettiin. Toisaalta liikenneministeri Vehviläisen mukaan ”ministeriöllä on rautateiden ostoliikenteen osalta vakiintuneet, yhdessä sovitut valvonta- ja seurantamekanismit ja menettelyt liikenteenharjoittajan raportoinnista ministeriölle” ja näin olisi saatu ”riittävät tiedot yöjunaliikenteen tuottojen ja kustannusten arviointiin”.¹⁶ Jää yhä avoimeksi puhuuko ministeri totta, koska salailu estää kattavan ja kriittisen tarkastelun. Ainakaan Vehviläisen lupaus ei ole täyttynyt, että ulkopuolinen selvitys poistaisi epäilyt VR:n ja ministeriön laskelmien epäselvyyksistä, koska konsultti on joutunut toimimaan sokkotiedon varassa.¹⁷

Selvityksestä käyvät ilmi erityisesti huonot poikittaisyhteydet. Nähdäksemme kahden puhtaasti eri reitin sijasta realistisena alkuvaiheen kompromissina tulisi kyseeseen juna Helsinki – Riihimäki – Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki – Kuopio – Siilinjärvi – Kontiomäki – Oulu, johon liittyisivät yhteydet Turku – Tampere ja Siilinjärvi – Juankoski – Viinijärvi – Joensuu. Huolellisella aikataulusuunnittelulla myös Tampereen ja Kuopion saapumis- ja lähtöajat ovat saatavissa yöjunamatkustuksen kannalta mielekkäiksi muiden määräsamiensa siitä kärsimättä.

Kontiomäen lisäksi Juankoskea pitäisi pohtia autojunien lastauspaikkana Nilsin Tahkovuoren matkailuliikenteelle. Autojunaan ei riittäne potentiaalia Kuopiosta, mutta Tahkolle asia voisi ehkä jo olla toisin. Etäisyydet Kuopio – Tahko ja Juankoski – Tahko ovat lähes samat, mutta Juankoskelta matka sujunee nopeammin ja vähemmän päästöin, koska Kuopion ja Siilinjärven taajamat voidaan välttää.

Autojunat saattavat edellyttää investointeja Kontiomäen lisäksi Juankoskella, mutta niitäkin voi tehdä taloudellisesti. Esimerkiksi Kemijärvellä VR:n kalliiksi väittämä autovaunujen purkujärjestely on toteutettu kätevästi vanhaa rautatiekalustoa hyödyntämällä eivätkä aggregaatitkaan maksaneet niin paljoa kuin monopoliyhtiömme väitti. Ja jos investoinnit kuitenkin hyödyttävät aluetaloutta, miksi niitä ei tehtäisi?

Esittämämme vaihtoehto on nähdäksemme halvempi kuin sisämaan yöjunien palauttaminen vuoden 2006 reiteille. Vanhojen reittien ääripäät kuitenkin saisivat yhteydet takaisin eikä pois jätettävillä liikennepaikoilla enää ollut suurta yöjunamatkustuspotentiaalia muiden yhteyksien ansiosta. Toisaalta muun muassa uusien makuuvaunuhankintojen tarpeettomuuden takia yöjunien mahdollinen tappio ei voi mitenkään olla konsultin laskemaa luokkaa.

On aika lopulta avoimesti ja rehellisesti selvittää yöjunien palauttamismahdollisuus ensisijaisesti rautatiematkustajien ja alueiden edun kannalta VR:n palveluvelvoitteen nojalla.

¹² henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen Lapin radiossa 12.9.2007 (linkki on saattanut lakata toimimasta);

<http://lotta.yle.fi/rswebroi.nsf/sivut/uutiset?opendocument&pageid=Content221D8>

¹³ <http://www.rautatiematkustajat.fi/SisJuna.pdf> s. 29 ja 30 (Strafican sivut 9 / 14 ja 10 / 14)

¹⁴ Turun Sanomat 3.9.2006 Viimeinen yökytyi Karjalasta (henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen);

<http://www.ts.fi/sunnuntai/?ts=1,3:1012:0:0,4:12:0:1:2006-09-03,104:12:402467,1:0:0:0:0:0>: (kirjoitus on saatettu poistaa sanomalehden internetarkistosta)

¹⁵ Kainuun Sanomat 8.2.2006 Ministeriöltä ei vihreää Kainuun yöjunalle (ylijohtaja Juhani Tervala)

¹⁶ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_2_2008_p.shtml

¹⁷ <http://www.kansanuutiset.fi/tulosta/artikkeli/2033282>