

KANNANOTTO 6.4.2009

Julkaistavissa heti

Sisämaan yöjunayhteyksiä on selviteltävä avoimesti

Liikenneministeri Vehviläinen on vastannut kansanedustaja Merja Kyllösen kirjalliseen kysymykseen 175 / 2009 vp junaliikenteen kehittämisestä Kajaanin kautta Helsinkiin¹. Kyllösen mukaan yöjunista ”jatkuvasti tulee palautetta niin työssä käyviltä, opiskelijoilta, eläkeläisiltä kuin järjestöjen edustajiltakin”. ”Tuntuu kuin kuurolle huutaisi” luonnehtii puolestaan erään kansanedustajan avustaja VR Oy:n toimintaa asiassa.

Ministerin mielestä Savon radan yöjunista luopuminen oli oikea ratkaisu, koska nopeat suorat yhteydet ovat suosittuja vuoden 2006 aikataulu-uudistuksen ja sähköistyksen valmistumisen jälkeen. Ei käykään kieltäminen, että matkustajamäärät ovat nousseet (ministeriön mukaan yli 30 %). Pohtimatta kuitenkin on, kuinka suurta matkustajamäärää sisämaan yöjunat palvelisivat nykyään.

Vehviläisen mukaan ”ministeriö selvitti yhdessä VR Osakeyhtiön kanssa toisen kannattavan yöjunaparin liikennöimistä mm. Kajaanin kautta Savon rataa käyttäen. Tällöin todettiin, että yöjunan kulkema matka ja matka-aika pitenisivät 5 - 6 tuntia. Tämä merkitsisi kaupallisen palvelutason laskua yöjunaliikenteessä, liikenteen tuotannollisten kustannusten merkittävää kasvua sekä autovaunujen lastaus- ja purkujärjestelyjen uudelleen rakentamista.”

Kesällä 2006 yöjuna P 69 käytti väliin Helsinki - Oulu 9 tuntia ja yöjuna P 81 ennen oikoradan aikahyötyä Kontiomäen ja Kajaanin kautta 12 tuntia 15 minuuttia. Ero on kolme tuntia 15 minuuttia. Tämä osoittaa, että kriittinen ajattelu on yhteisiä asioita hoidettaessa tarpeen. Toinen esimerkki tästä on viittaus olemassa olleiden autojen lastaus- ja purkurakennelmien tuhoamiseen. Jos näin on tapahtunut, yhteiskunta on jälleen kerran sallinut lyhytnäköisen toiminnan vieläpä omistamalleen yhtiölle.

Ministerin mukaan nopeimmat junat kulkevat Kajaanista Kouvolan kautta pääkaupunkiseudulle noin kuudessa tunnissa (vain aamuöiset Pendolinot S 70 ja S 79 käyttävät matkaan alle

¹ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_175_2009_p.shtml

kuusi tuntia; muutoin nopeimman junan matka-aika on kuusi tuntia 29 minuuttia). Hän myös pahoittelee, ettei pääkaupunkiseudulla asiointi päiväseltään ole mahdollista ja haaveilee henkilöjunien nopeuttamisesta konkreettisia toimia esittämättä. Virkamiesnäkemys on kuitenkin konkreettinen:

”Jos jossain vaiheessa rataverkon parannuksiin saadaan niin paljon rahaa, että Kajaanistakin Pendolino hurauttaa Helsinkiin alta neljän tunnin, sitten voidaan keskustella, tarvitaanko enää yöjunaa. Mutta viiteen vuoteen tuskin tapahtuu mitään.”²

Lapin Kansan uutisessa Kemijärven yöjunaliikenne saavuttanut tavoitteensa (14.2.) VR Oy:n henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen kertoo yöjunamatkustuksen kasvaneen pohjoisessa muun muassa nopeutuneiden aikataulujen johdosta. Esimerkiksi Kemijärven yöjuna on nopeutunut vuodesta 1983 vain puolella tunnilla, vaikka sähköistyksen osuus on lähes kaksinkertaistunut. Asutuksen lisäksi sisämaassakin on suosittuja lomakohteita radan varrella tai lähellä rautatietä. Kun kerran kiireettömät yöjunat vetävät väkeä pohjoiseen, miksi eivät sisämaahankin?

Tässä yhteydessä on myös syytä pohtia, miten joukkoliikenteen kannattavuus määritellään. Päiväjunissa istumalla ja hotelleissa yöpymällä menetetään työtunteja ja aiheutetaan lisäkustannuksia työnantajille ja työntekijöille. Esimerkiksi entisellä yöjunareitillä Turku - Tampere - Joensuu (Suomen viidenneksi, kolmanneksi ja kahdenneksitoista suurimmat kaupungit) junaan pitää vaihtaa ainakin kerran ellei kahdesti ja matkan kesto vaihtelee kuuden tunnin 47 minuutin ja seitsemän tunnin 45 minuutin välillä. Lisäksi viimeiset kaksi tuntia ajetaan Joensuun päässä paikallisjunakalustolla. Näin menetetään kaksi työpäivää ja tarvitaan kaksi hotelliyötä ellei turvauduta kalliiseen lentämiseen. Mikä siis kannattaa kokonaisuuden näkökulmasta?

Mitäpä jos sisämaan yöjunaliikenne aloitettaisiin uudelleen tai ainakin rehellisesti selviteltäisiin sen aloittamismahdollisuuksia? Uusia makuuvaunujakin on tilautettu poliittisella mahtikäskyllä ja jossain niitä pitää käyttää. Näin matkustajat ehtisivät levänneinä aamupäivän palavereihin ja tämä on mielekkäämpää kuin normaalin ihmisen nukkuma-aikoina Pendolinolla ”hurauttaminen”. Jos yhä luotetaan VR Oy:n tappiollisuusväitteisiin, nousevat matkustajamäärät ainakin vähentäisivät tappioita ja yhteiskunnan tuen tarvetta. On avoimen selvityksen aika.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Lisätietoja puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

040 – 551 6991, kalevi.kamarainen@pp.inet.fi

² osa Anne Huotarin kirjallisesta kysymyksestä 654 / 2003 vp Kajaanin yöjunaliikenteen tulevaisuudesta