

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite Seinäjoki – Jyväskylä- ja Haapamäki - Orivesi – Tampere –ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen kehittämisohjelma¹

Asia Lausunto mainitusta ohjelmasta

1. Yleistä

Raportissa on myönteisiä pohdintoja esimerkiksi henkilöjunaliikenteen aloittamisesta välillä Tampere – Mänttä ja liikenteen ulottamisesta Haapamäeltä Keuruulle. Koska ministeriössä on vireillä rautateiden henkilöliikennekysymysten kokonaisvaltainen selvittely, oletamme raportin kuitenkin jäävän välivaiheen pohdinnaksi. Siksi puutemme tässä vain periaatteellisiin näkökohtiin, jotka koskevat lähinnä väliä Jyväskylä - Seinäjoki.

2. Matkustajavirrat välillä Jyväskylä – Seinäjoki raportin mukaan

Mainittujen maakuntakeskusten välillä kulkee kolme edestakaista henkilöjunaparia Haapamäen kautta kuutena päivänä viikossa ja ne ovat vaihtoehto Tampereen kautta kulkevalle reitille. Dieselveturin vetämän ja 4 – 5 vaunua pitkän junan koon mitoittaa

¹ Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 1 / 2009

Seinäjoen ja Vaasan välinen matkustajakysyntä. Vaihtoehto Tampereen kautta tarjoaa noin 10 päivittäistä yhteyttä palveluiltaan paremmalla junakalustolla (ravintola, sähköpistokepaikat, ilmastointi). Haapamäen kautta kulkeva yhteys on matkustajalle halvempi ja siksi sitä käyttävät esimerkiksi opiskelijat.² Junatarjontaa on kuitenkin tarkoitus vähentää kahteen päivittäiseen edestakaiseen yhteyteen samalla kun siirrytään käyttämään Dm 12 –kalustoa (ns. kiskobusseja).

Yhteyksien järjestäminen ensisijaisesti Tampereen kautta sähköistettyä rataa pitkin vähentää liikenteen päästöjä selvästi, vaikka matka on pidempi. Tampereen ja Jyväskylän välisen radan perusparannustöitä jatketaan vuonna 2009 ja tavoitteena on matka-ajan lyheneminen tulevaisuudessa niin, että entistä suurempi osa Seinäjoen ja Jyväskylän välin matkustajista käyttää laadukkaampia junapalveluja matkustamalla Tampereen kautta. Päästövähennysten määrä ja matka-ajan todellinen lyhennys jäävät kuitenkin mainitsematta.³

3. Rataosan Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki potentiaalista

Reitin suurin sallittu nopeus (sn) on Haapamäellä sijaitsevaa lyhyttä osuutta lukuun ottamatta 100 km/h. Välillä Jyväskylä – Haapamäki on kuitenkin huomattava määrä kokonaismatka-aikaa pidentäviä kaarteita joiden sn on 80 – 90 km/h. Veturijunan matka-aika junakohtauksen kanssa on 2 tuntia 53 minuuttia ja ilman junakohtausta 2 tuntia 45 minuuttia⁴ (väliliikennepaikkoja on yhdeksän). Olemassa olevien Dm 12 –aikataulujen perusteella arvioimme ns. kiskobussien kykenevän kuitenkin ajamaan välin ajassa 2 tuntia 42 minuuttia (keskinopeus 72,6 km/h) - 2 tuntia 31 minuuttia (keskinopeus 77,9 km/h) pysähdyksiä vähentämättä⁵.

Oikealla kalustovalinnalla reitin houkuttelevuutta voidaan siis lisätä eikä aikataulun nopeuttaminen 15 minuutilla⁶ nähdäksemme edellytä nopeuden nostoa tasolle sn 120 km/h. Mainittu matka-ajan lyhennys voisi jo vähentää suuria viikonpäivä- ja kausivaihteluita⁷ matkustajamäärän lisäyksen kautta. Toisaalta matkustajavähennys ei kuitenkaan horjuta vuorotarjonnan taloutta väleillä Jyväskylä – Tampere ja Tampere – Seinäjoki jo nykyään runsaan matkustajamäärän ansiosta.

Jyväskylän ja Haapamäen välisiin lukuisiin S-kaarteisiin on vaikeata ja kallista tehdä nopeutta korottavia kallistuksia. Toisaalta välin Haapamäki – Seinäjoki kaarteet ovat lukumäärältään vähäisiä, sijaitsevat liikennepaikkojen lähellä (jolloin nopeutta on muutenkin rajoitettava) tai ovat säteeltään loivahkoja. Siksi sn 120 km/h on mahdollinen melkein koko

² raportin sivu II

³ raportin sivu V

⁴ raportin sivu 46

⁵ vrt. raportin sivu 46 Jyväskylä – Tampere – Seinäjoki 2 tuntia 45 minuuttia – 2 tuntia 53 minuuttia

⁶ raportin sivu 61

⁷ raportin sivu 60

matkalla ainakin kallistuksia käyttämällä ja ehkä joidenkin tasoristeysten näkemäalueita järjestelemällä. Vaikka S-kaarteisiin ei puututtaisi, toisen osuuden kohentaminen mahdollistaneekin ainakin matka-ajan 2 tuntia 20 minuuttia (keskinopeus 84,0 km/h). Yhdymme näkemykseen, että kiskonvaihto ja tukikerroksen sepelöinti on tarpeen. Esitetty ”hinalappu” on toteuttamistavasta riippuen vähintään 10 – 15 miljoonaa euroa, mutta määrittelemättä jätetty kustannusten nousu tämän lisäksi ei voi olla huomattava nopeuden 120 km/h saavuttamiseksi⁸.

4. Lopuksi

Tampereen ja Oulun välistä rataa pidetään jo nyt hyvin ruuhkaisena. Siksi emme pidä mielekkäänä matkustajien ”kierrättämistä” tätä rataa pitkin. Pohtimatta ovat myös jääneet Haapamäen reitin mahdollisuudet vaikkapa häiriötilanteissa. Myös kaksi muuta periaatteellisesti kyseenalaista seikkaa on havaittavissa. Raportissa myönnetään suoran reitin olevan matkustajalle halvempi. Vaikka VR Oy nyt nettoaa pitemmän reitin käyttämisestä vain lisälipun hinnan, yhtiöllä ei ole säädännäistä estettä siirtyä kilometripohjaiseen tariffiin. Tämä vaikuttaisi jo suuresti matkustuksen hintaan (välimatka Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki on 196 kilometriä ja Jyväskylä – Tampere – Seinäjoki 314 kilometriä). Rautatiematkustajien näkökulma onkin raportissa puutteellinen.

Kemijärvellä helmikuun 8. päivänä 2009

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

⁸ raportin sivu 73