

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikennepoliitiikan osasto
PL 31
00023 Valtioneuvosto
selonteko@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Viite Liikenneministeri Merja Kyllösen kirje sidosryhmille 7.9.2011
Asia Ehdotuksia ja näkemyksiä toisen liikennepoliittisen selonteon valmistelun perusteluiksi

1. Yleistä

Näkemyksemme keskittyvät henkilöjunaliikenteeseen.

Liikennepoliittiset ratkaisut tulee tehdä ottamalla huomioon joukkoliikenteen asiakkaiden näkökulma ja koko maan etu. Alueiden eriarvoistumista ei tule sallia huonoilla liikennepoliittisilla ratkaisuilla. Raideliikenneyhteydet tulee tarjota liikkumistarpeen ja Suomen ilmastositoumusten eikä operaattorin voitonmaksimoinnin perusteella. Aikataulut ja liikenneyhteydet on suunniteltava matkustajien ja kuluttajien näkökulmasta. On tavoiteltava

merkittävää junaliikenteen markkinaosuuden kasvua henkilöliikenteessä ja siten luotava joukkoliikenteen käyttöön totunut laaja yleisö koko maahan.

Palvelutasoa on nostettava siten, että Joensuusta, Kuopiosta ja Kajaanista on molemminsuuntainen liikenneyhteys Helsinkiin, Tampereelle ja Turkuun niin, että ilman hotelliöyöymistä ollaan perillä ennen klo 9 ja lähtö takaisin olisi aikaisintaan klo 20.

Korostamme yhteiskunnan ohjauksen lisäämistä, aikaisempaa johdonmukaisempaa poikittaisliikenteen ja lähiraideliikenteen kehittämistä sekä kustannustehokkaiden ratkaisujen etsimistä pääkaupunkiseudun raideliikenteen pullonkaulojen helpottamiseksi.

2. Junaliikenteen palvelutason määrittely ja avoimuus

Kuten toteamme, junaliikennettä on kehitettävä asiakkaiden eikä yhden operaattorin intressien näkökulmasta. Tähän tarvitaan ministeriön liikennepoliittista ohjausta eduskunnan alaisuudessa. Lisäksi rataverkon kehittämisen kannalta on oleellista, että Liikennevirasto on hyvissä ajoin etukäteen tietoinen (kaikkien) junaoperaattor(e)i(de)n suunnitelmista ja toiveista halutun liikenteen ja sen aikataulujen suhteen. Näin mahdollistetaan tehokas rahankäyttö rataverkolla, minkä luulisi olevan hyödyllistä nykyisellä rahoitustasolla. Viittaamme Isoon-Britanniaan, jossa viranomaisen määrää, mitä liikennettä tilataan. Jos kysyntää riittää, lisäjuniakin saa tarjota.

Tällä hetkellä kaukojunaliikenne perustuu kolmituntirytmiin, johon on runsaasti poikkeuksia. Eteläisimmässä Suomessa liikenne on tiheämpää useampien reittien mennessä osittain päällekkäin. Järjestelmä ei siksi ole kovin tehokas. Siirtymällä esimerkiksi kaksituntirytmiin suurempi junamäärä jakautuisi tasaisemmin päivän ajalle, jolloin aikataulussa pysyminen helpottuisi. Muutos edellyttää joitakin ”täsmäinvestointeja”, joista huomattava osa on jo suunnitteilla tai rakenteilla (kts. liite 1). Vastedes tällaisista asioista pitää päättää avoimessa vuorovaikutuksessa eri intressitahojen kesken. Liikennepolitiikkaa ei saa tehdä salaiseksi julistettujen asiakirjojen perusteella.

3. Poikittaisliikenteen kehittäminen

Muistutamme, että esimerkiksi reittiä Tampere – Pietari olisi mahdollista kehittää. Kolmioraiteiden rakentaminen Riihimäelle ja Toijalaan mahdollistaisi suoran yhteyden myös Turusta itään.

Sisämaan yöjunayhteydet ovat yhä tarpeen muun muassa elinkeinoelämän, koulutuspolitiikan ja sosiaalisten siteiden säilyttämisen kannalta. Matkustaja- ja asiakasnäkökulma tarkoittaisi yhteyksiä puolustaneen 22.000 nimen adressin huomioon ottamista. Olemme tehneet uuden ja entistä kustannustehokkaamman esityksen yöjunareitiksi Helsinki-Tampere – Pieksämäki Kajaani – Oulu (sekä ”pistot” Tampere – Turku ja Kuopio – Joensuu); kts. liitteet 2 ja 3.

Hankkeen kustannuksia laskettaessa on otettava huomioon, että vuonna 2006 lakkautettujen yhteyksien ”perillisinä” kulkee edelleen junia hiukan muuttunein aikatauluin väleillä Helsinki – Kouvola - Helsinki, Kajaani – Oulu – Kajaani ja Turku (Satama) – Tampere – Turku (Satama).

4. Rataverkon käytön tehostaminen ja alueelliset hankkeet

Liikennepolitiikan tulee mahdollistaa alueellisia raideliikennehankkeita kuten Tampereen ja Turun lähijunat sekä Tampereen, Turun ja pääkaupunkiseudun (poikittaiset) raitiotiet yhtenäisin rahoituksellisin periaattein tiehankkeiden tapaan. Valtion ylläpitämällä rataverkolla hankkeiden toteutuminen tai toteutumatta jääminen ei saa olla yhdestä operaattorista riippuvaista.

VR-Yhtymällä on yksinoikeussopimus omistajansa kanssa kaukojunaliikenteestä ja HSL:n kanssa sopimus pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä. Molemmat sopimukset päättyvät vasta tämän vuosikymmenen loppupuolella. Liikenne- ja viestintäministeriössä on tehty selvitys eduista, joita rataverkon avaaminen myös muille yrityksille merkitsee henkilöjunaliikenteen suosiolle ja kasvulle¹ (itse asiassa vain VR-Yhtymä on vastustanut tehtyjä esityksiä²). Sopimuksia tuleekin muuttaa siten, että jo nyt muut toimijat saavat tilata ja ajaa junia, joista VR-Yhtymä ei ole kiinnostunut. Kun vertaa henkilöjunaliikenteen kulkumuoto-osuutta Suomessa (4,5 %³) ja useat operaattorit sallivassa Ruotsissa (8,2 %⁴), tällainen uudistus tuskin on alalle turmiollinen.

Henkilöjunaliikenteen lisääminen edellyttää kalustoa (kts. liite 4). VR-Yhtymä ja Junakalusto Oy ovat parhaillaan hankkimassa muun muassa uusia matkustajavaunuja sekä lähijunia. Tarpeettomaksi jäävän kaluston käyttö junaliikenteen laajennuksiin (esimerkiksi esittämämme yöjunayhteydet sekä lähiliikenne muualla kuin pääkaupunkiseudulla) tuleekin turvata. Kannatamme ministeriön selvityksessä esitettyä kalustoyhtiöratkaisua. Lisäksi kaluston perusteeton poistuminen rautatieliikenteen käytöstä on lainsäädännöllisesti estettävä. Kansanedustaja Lauri Oinosen rauennut lakialoite⁵ onkin otettava uudelleen tarkasteluun.

5. Pääkaupunkiseudun raideliikenteen pullonkaulojen ratkaiseminen toisin keinoin

Pisara-radan kustannusarvio on niin suuri, että sille on etsittävä ja löydettävä vaihtoehtoja (kts. liitteet 5 ja 6). Tähänastinen suunnittelu on perustunut vaihtoehdottomuuteen: Helsingin ratapihan ongelmat voidaan ratkaista vain joko Pisaralla tai jättämällä osa junista Pasilaan. Useimmat ongelmat voidaan kuitenkin ratkaista halvemmin, yksinkertaisemmin ja

¹ http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10786.pdf&title=Julkaisuja

² <http://www.uusisuomi.fi/raha/104750-vain-vr-vastustaa-muut-avaisivat-junaliikenteen-kiipailulle>

³ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/henkiloliikenne>

⁴ <http://www.vti.se/15636.epibrw>

⁵ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/la_105_2010_p.shtml

nopeammin toimin, jotka olisi tehtävä joka tapauksessa. Esimerkiksi VR-Yhtymän jo ilmoittamat liikennöintimuutokset⁶ ovat helpommin toteuttavissa, vaikka ne hieman lisäävät liikennöintikustannuksia. Tätä on kuitenkin verrattava Pisaran hintaan verrattuna koko rataverkon kehittämisen kustannuksiin. Pääkaupunkiseudullakin rahalle on parempaa käyttöä (esimerkiksi Espoon kaupunkirata, pääradan lisäraiteet Keravalta pohjoiseen ja seudun poikittainen raitioliikenne).

6. Lopuksi

VR-Yhtymän viimeaikaiset ongelmat (niistä tuoreimpana ontuva lippu-uudistus) osoittavat, että niihin on myös puututtava. Ongelmien lukuisuus puolestaan mielestämme osoittaa, että yhtiön omin toimin tämä ei onnistu. Yhteiskunnan on voitava puuttua myös tapahtumiin kiskoilla liikennepoliittisin toimin, vaikka omistajaohjauksellisesti asioiden katsottaisiin olevan kunnossa.

Kemijärvellä syyskuun 21. päivänä 2011

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

- LIITTEET
1. Henkilökaukoliikenteen kehittämisrytmi
 2. Toinen avoin kirje ministeri Vehviläiselle sisämaan yöjunista 1.7.2010
 3. Henkilöjunayhteydet Joensuu – Oulu ja sisämaan yöjunat vuonna 201X?
 4. Rautateiden kalustojärjestelyt Suomessa ja EU:ssa
 5. Mieliäpidä Pisara-radän YVA-ohjelmasta 5.7.2010
 6. Lausunto Pisara-radän YVA-arviointiselostuksesta 27.5.2011

⁶ http://yle.fi/alueet/helsinki/2011/08/helsingin_rautatieasemalle_raivataan_lisatilaa_2791022.html

Liite kirjeeseen Ehdotuksia ja näkemyksiä toisen liikennepoliittisen selonteon valmistelun perusteluiksi

Henkilökaukoliikenteen kehittämisrytmi

Juha P. Korhonen

Rautateiden henkilöliikenteestä voidaan tehdä tarkkoja johtopäätöksiä aikataulujen tasolla. Tämä johtuu menetelmistä, jotka perustuvat liikenteen systematisointiin tietyn rytmin mukaiseksi. Nyt kaukoliikenne toimii yleensä kolmen tunnin välein, jolloin poikkeuksia voidaan täydentää lisäjunin. Lisäksi eteläisimmässä Suomessa junat kulkevat tiheämmin useiden linjojen mennessä osittain päällekkäin. Tämä ei ole tehokasta.

Rataverkon puutteista huolimatta täsmäinvestointeja käyttämällä voitaisiin siirtyä kaksituntirytmiin, jolloin junamäärä kasvaisi jopa yhdellä kolmanneksella. Suurin hyöty on, että systematisoinnin ansiosta voidaan määritellä liikenteen solmupisteiden väliset ihanteelliset matka-ajat. Näin saadaan tietää millaisista rataan kohdistuvista parannuksista on todellista hyötyä liikenteen kannalta.

Muutoksen perusedellytys on, että käynnissä olevat tai pitkälle suunnitellut projektit saatetaan loppuun. Tällaisia ovat Pohjanmaan radan kunnostus, Luumäen ja Imatran välinen kaksoisraide ja Helsingin ja Riihimäen väliset parannukset. Lisäksi viime talvien kaltaisista routavaurioista olisi päästävä eroon. Koska kaksituntirytmi muutoin on aikaansaataavissa varsin vähäisin investoinnein, sen edellyttämät parannustoimet on syytä selvittää.

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=radiosuomi/pohjoiskarjalanradio/Anu_Vehviläinen.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 veloitteen 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 veloitteen 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 määriteltävä 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- ta, 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>

HENKILÖJUNAYHTEYDET JOENSUU – OULU JA SISÄMAAN YÖJUNAT VUONNA 201X?

	S 1	IC 5		IC 6		IC 12		
YJ 1 B		H 783				H 786	YJ 2A	
P 7x1	P 761	P 763		P 760	P 7x2	P 762	P 7x4	
ma – la	ma – su	ma – su		ma – su	ma – la	ma – su	ma - su	
8.33	11.53	17.45	0 Joensuu	435	8.33	12.41	18.06	21.11
8.57	12.17	18.09	36 Eno	399	8.09	12.17	17.38	20.57
9.08	12.28	18.20	50 Uimaharju	385	7.58	11.59	17.27	20.36
9.30	12.50	18.42	81 Vuonislahti	354	7.36	11.37	17.05	20.14
9.50	13.10	19.02	104 Lieksa	331	7.16	11.17	16.45	19.54
10.00	13.20	19.12	119 Kylänlahti	316	7.06	11.07	16.35	19.44
10.16	13.36	19.28	141 Höljäkkä	294	6.50	10.51	16.19	19.28
10.23	13.43	19.35	152 Kohtavaara	283	6.43	10.44	16.12	19.21
10.33	13.53	19.45	160 Nurmes	275	6.33	10.33	16.02	19.11
10.51	14.11	20.03	182 Valtimo	253	6.15	10.15	15.44	18.53
11.35	14.55	20.47	244 Latu	191	5.31	9.31	15.00	18.09
11.37	14.57	20.49	245 Vuokatti	190	5.29	9.29	14.57	18.07
11.54	15.14	21.06	269 Kontiomäki		5.12	9.12	14.40	17.50

	P 701	P 703	P 707		P 704	P 708	P 710
ma – la	ma - su	ma – pe, su			ma – la	ma – su	ma – su
12.01	15.29	21.15	Kontiomäki	166	9.05	14.30	17.22
12.15	15.43	21.29	286 Paltamo	149	8.54	14.15	17.05
12.51	16.27	22.05	343 Vaala	92	8.20	13.37	16.28
13.15	16.47	22.27	377 Utajärvi	58	7.59	13.16	16.07
13.31	17.02	22.44	399 Muhos	36	7.41	13.00	15.52
13.55	17.24	23.14	435 Oulu	0	7.17	12.37	15.29
16.29	19.48		Rovaniemi			10.07	12.50
			(P 703 junanvaihto 12.12. alkaen Oulussa)				

	YJ 1A			YJ 2B
20.50	0	Turku satama	665	08.02
20.57	3	Turku		07.55
21.05			662	07.50
21.47	69	Loimaa	596	07.06
22.04	89	Humppila	576	06.51
22.34	131	Toijala	534	06.21
23.00	171	Tampere	494	05.56
5.30	495	Kuopio		01.25

	YJ 1B			YJ 2A
06.02		Kuopio	170	23.59
06.22	520	Siilinjärvi	145	23.37
06.23		Siilinjärvi		23.36
06.52	562	Juankoski		23.04
07.12		Juankoski	103	22.39
07.30	587	Luikonlahti	78	22.19
07.49	617	Outokumpu	48	21.57
08.01	632	Viinijärvi	33	21.45
08.25	665	Joensuu	0	21.20

YJ 1 Helsinki – OuluYJ 2 Oulu – Helsinki

21.23	0	Helsinki	871	08.42
21.31	3	Pasila	868	08.35
21.44	16	Tikkurila	855	08.23
22.19	71	Riihimäki		07.48
22.22			800	07.46
22.46	108	Hämeenlinna	763	07.20
22.48				07.18
23.11	147	Toijala	724	06.45
23.50	187	Tampere	684	06.20
00.20				05.31
00.50	229	Orivesi	642	04.56
01.35	285	Jämsä	586	04.11
02.20	342	Jyväskylä	529	03.26
02.25				03.24
02.55	367	Lievestuore	504	03.04
03.10	383	Hankasalmi	488	02.49
03.35	422	Pieksämäki	449	02.19
04.22				02.17
04.52	460	Suonenjoki	411	02.01
05.30	511	Kuopio		01.25
06.10			360	01.00
06.29	536	Siilinjärvi	335	00.40
06.30				00.39
06.55	572	Lapinlahti	299	00.16
07.10	596	Iisalmi		23.56
07.12			275	23.55
07.35	635	Sukeva	236	23.25
07.53	659	Murtomäki	212	23.05
08.08	679	Kajaani		22.50
08.10			192	22.41
08.28	705	Kontiomäki		22.25
08.40			166	22.11
08.54	722	Paltamo	149	22.00
09.29	779	Vaala	92	21.22
09.50	813	Utajärvi	58	21.00
10.06	835	Muhos	36	20.42
10.32	871	Oulu	0	20.19

Päiväjunia koskevia huomioita

- aikataulua laadittaessa on oletettu, että välin Nurmes – Kontiomäki sallittu nopeus voidaan kohottaa 100 kilometriksi tunnissa lähinnä näkemäalueita raivaamalla tasoristeyksissä (tällä hetkellä sn on 80 km / h)
- lisäksi on oletettu, että Vuokatissa ja Höljäkässä ainakin kaksi vaihdetta muutetaan sähkökäyttöisiksi junakohtausten helpottamiseksi (Liikenneviraston asenne lienee kohtalaisen suopea tällaisia pieniä investointeja kohtaan)
- Enoon on myös junakohtauksen vuoksi rakennettava laituriraitteelle 2
- sinänsä ei liene kohtuuton vaatimus tehdä jatkoinvestointeja niin, että suurin sallittu nopeus on 120 tai 140 km / h, koska kiskopaino mahdollistaa tämän; lisäksi joidenkin junakohtauspaikkojen lisäksi nostaisi myös tavaraliikenteen kapasiteettia
- koska tässä on lähtökohtana pidetty henkilöliikennekokeilua mahdollisimman vähin kustannuksin, nopeuden mahdollistama optimaalinen kalustokierto ja aikataulujen täydellisempi synkronointi muuhun liikenteeseen on jätetty tekemättä (jo 120 kilometrin tuntinopeus mahdollistaisi noin kahden tunnin ja 40 minuutin matka-ajan sekä kolmen tunnin vuorovälit kahdella junarungolla)

- P 760 – 763 ovat olemassa olevia Joensuu – Nurmes – Joensuu yhteyksiä H-nimikkeellä, joiden aikataulua on hiukan muutettu (ajoajat on lyhennetty teoksen Suomen kulkuneuvot 1 / 2002 mukaisiksi)
- niin ikään junat P 701, 703, 704, 707, 708 ja 710 ovat jo nykyään kullussa
- jos mahdollisimman vähillä ponnistuksilla halutaan lähteä liikkeelle, junat P 701 ja P 704 kulkevat yhä ma – la samoin kuin P 7x2 ja P 7x1, mutta P 763 ma – su, jolloin olemassa olevan Joensuu – Nurmes yhteyden ”kaupan päälle” tulee kaluston siirtoajon luonteinen Nurmes – Kontiomäki kuten P 760
- junilla P 701 ja 703 on yhteys Rovaniemelle asti sekä junilla P 708 ja 710 yhteys Rovaniemeltä Joensuuhun (näkyvät lihavointeina)
- kaikki olemassa olevat yhteydet säilyvät Joensuussa ja ne on merkitty kursiivilla (lisäyhteydet mahdollistuvat välin Kontiomäki – Nurmes nopeuden nostolla kuten jo on todettu)
- kalustona ns. siniset vaunut, joiden kierto 4 junarunkoa (3 istumavaunua ja matkatavaravaunu): P 7x1 x 2 runkoa, jakautuu P 762:ksi ja P 7x4:ksi; yksi runko kiertää P 761:ssa ja P760:ssa ja yksi runko P 763:ssa ja P 7x2:ssa
- P 7x2:n runko toimii sunnuntaina P 762:na ja P 7x4:n runko siirtyy Kontiomäkeen P 761:n yhteydessä
- ns. kiskobussit voidaan siirtää vaikkapa lisäämään ns. Haapamäen kolmion kapasiteettia
- P 760:n nykyisen version H 760:n lähtöasema on Nurmes, mutta on oletettu, että henkilöstöjärjestelyiden helpottamiseksi P 760:n lähtöasemaksi (ja P 763:n pääteasemaksi) kannattaa ottaa Kontiomäki, vaikka Nurmeksesta pohjoiseen ei olisi paljoa matkustajia (voidaan sanoa, että kysymyksessä on kaluston siirtoajo julkisen aikataulun mukaisesti)
- P 763 kohtaa P 762:n siten, että P 762 ehtii ”alta pois” Kontiolahden asemalle, jossa P 763:n ei tarvitse pysähtyä
- kaikkien junien on tarkoitus kulkea joka päivä

Yöjunia koskevia huomioita

- yöjunayhteydet kyetään luomaan aiemmin esittämämme välin Kuopio – Joensuu – Kuopio aikatauluja hiukan korjailemalla (muutokset on lihavoitu)
- YJ 1 / 2:ssa on alkuvaiheessa autovaunuja Helsingistä Juankoskelle ja Kontiomäelle (poikittaisyhteyteen niitä ei aluksi tule vaihtotöihin liittyvien kysymysten vuoksi) sekä ravintolavaunu
- molempien junien autovaunujen kulkusuunta vaihdetaan ajamalla koko junan Tampereella kolmoraiteen kautta ja peräyttämällä asemalle
- Pendolinon S 79 Helsinki – Kajaani kulku rajattu välille Helsinki – Kuopio ja Pendolinon S 70 Kajaani – Helsinki kulku välille Kuopio – Helsinki kuten voimassa olevassa aikataulussa (7.6. – 11.12.2010) osittain on tehty
- Murtojärven pysähdys lisätty Talvivaaran kaivoksen mahdollisia tarpeita varten
- risteysasemien junakohtaukset jätetty mainitsematta; muutoin YJ 1 kohtaa Paltamossa P 704:n klo 8.54 ja vain tavaraliikenteelle avatulla Pikkaralan liikennepaikalla P 706:n klo 10.18
- P 704:n aikataulua myöhennetty junakohtauksen mahdollistamiseksi Paltamossa seuraavasti (suluissa nykyiset saapumis- ja lähtöajat): Oulu 7.17 (7.12), Muhos 7.41 (7.36), Utajärvi 7.59 (7.54), Vaala 8.20 (8.15), Paltamo 8.54 (8.49), Kontiomäki 9.05, 9.06 (9.00, 9.01), Kajaani 9.22, 9.23 (9.17, 9.20), Sukeva 9.49 (9.46), Iisalmi 10.14, 10.15 (10.11, 10.15), Lapinlahti 10.31 (10.31), Siilinjärvi 10.55 (10.53), Kuopio 11.12 (11.12); jatkoyhteys junalle IC 68 Kuopiosta säilyy
- YJ 2 yhdistetty H 712:n kalustoon Oulusta; H 712:n vaunut jäävät Kajaaniin kuten nykyäänkin
- Turku – Joensuu -vaunut tulevat Tampereelle Lapin yöjunassa P 933, jonka lähtöpaikaksi palautetaan Turun satama (vastakkaisen suunnan vaunut saapuvat Tampereelta Turkuun Lapin yöjunassa P 904)
- väli Kuopio - Joensuu – Kuopio ajetaan omana junanaan, joka jättää autovaunut Juankoskelle (oletettu linjaveturin tekevän tarvittavat vaihtotyöt; lyhyen autovaunujen purkausraiteen rakentamistarve on todennäköinen)
- poikittaisyhteyden matkustajat voivat aavistuksen verran pidentää nukkuma-aikaa Kuopiosta etelään matkustettaessa ja Tampereella molempiin suuntiin tilaamalla paikan aikaisemmin saapuvan ja myöhemmin lähtevän junan vaunusta
- poikittaisyhteys saattaa myös hieman houkuttaa päivämatkustajia Joensuun ja Kuopion yliopistokaupunkien välillä, vaikka Juankosken pysähdys lisää matka-aikaa, koska matka-ajan voi käyttää hyödyksi esimerkiksi lukemiseen tai mikrotietokoneella työskentelyyn
- tarkoituksena on palauttaa sisämaan yöjunayhteydet taloudellisesti mahdollisimman edullisesti
- esitetyin tavoin matkustajia on arvioimme mukaan vähintään sama määrä kuin työryhmän oletama maksimi 93.000, mutta mahdolliset tappiot ovat huomattavasti pienemmät kuin väitetyt lähes 11 miljoonaa euroa, kun junien vaunumäärää ja henkilökuntaa muutellaan kysynnän mukaan. Lisäksi kysymys on valtion tukeman lentoliikenteen tapaisesta julkisesta palvelusta, jonka hyödyt ovat yhteiskunta- ja aluetaloudellisia, eikä taloutta siksi pidä arvioida pelkästään operaattorin liikeytoiton näkökulmasta.



Canadian 1 Toronto-Vancouver, uusitut makuuvaunut tehokäytössä. Viarail - Canada. Kuva M.M. 2011

Rautateiden kalustojärjestelyt Suomessa ja EU:ssa

Antero Alku 8.2.2010

Johdanto

Kaupallisen junaliikenteen kalusto on tällä hetkellä Suomessa VR Oy:n hallinnassa pois lukien Junakalusto Oy:n kaksi Sm5-moottorijunayksikköä. Ennen vuotta 1995 hankitun kaluston VR Oy on saanut taseeseensa edeltäjältään valtion liikelaitokselta. Yksi hankintaerä henkilöjunavaunuja on toteutettu yksityisrahoituksella, eli vaunujen omistaja on pankki.

Keski-Euroopassa on yleistynyt kaluston omistuksen ja liikenteen operoinnin eriyttäminen. Operaattorit tai liikennepalveluiden tilaajat vuokraavat kaluston kalustoyhtiöltä sopimuskaudeksi tai muuksi lyhyemmäksi ajaksi kuin kaluston teknistaloudellinen käyttöikä. Kalustoyhtiöiltä on saatavissa myös lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä nopeaa vuokrausta poikkeustilanteisiin, kuten teknisten häiriöiden paikkaamiseen.

Kalustoyhtiön hyöty

Kalustoyhtiö on ratkaisu siihen, että rautatiekaluston käyttöikä on pitkä, 30–50 vuotta, mutta kaupalliset liikennöintisopimukset ja ennustettavissa oleva tulevaisuus ovat olennaisesti lyhyempiä, 5–15 vuotta.

Kalustoyhtiöiden taseissa on liikenteessä tarvittava kalustomäärä varakalustoineen. Kalustoyhtiön riski on junaliikenteen kokonaismäärän muuttuminen, joka vähentyessä johtaa siihen, että osa kalustosta jää vaille käyttöä. Riskin aiheuttaja on liikenteen määrästä päättävä viranomainen, mikä rinnastaa kalustoyhtiön aseman ja merkityksen viranomaisvastuulla olevaan rataverkkoon.

Kalustoyhtiöt jakavat ja poistavat operaattoreiden riskin tavalla, joka ei johda epätaloudelliseen yli- tai ali-investointiin. Kalustoyhtiön ja operaattorin sopimuksen kautta varakalustoa on kaikilla operaattoreilla käytettävissä ilman, että kunkin operaattorin on tehtävä päällekkäisiä varakalustoinvestointeja.

Kalustoyhtiö voi olla pelkästään omistusta harjoittava sijoitusyhtiö, jolloin huoltotoiminta on

omilla markkinoillaan, tai kalustoyhtiö voi hoitaa myös huoltotoiminnan.

Bussi- ja kuorma-autoliikenteessä kalustoyhtiöitä ei tarvita, koska toimijoita on useita, kaluston ikä on lyhyempää (10–15 vuotta) ja busseja ja kuorma-autoja on helppo myydä käytetyn kaluston markkinoilla.

Kalustoyhtiön tarve Suomessa

Rautatieliikenteessä alalle tulon suureksi esteeksi on todettu korkea investointitarve kalustoon. Aloittavan yhtiön on mahdotonta saada kuljetussopimuksia, jotka ovat taloudellisesti mahdollisessa suhteessa kaluston ikään ja siten investointiriskiä. Kalustoyhtiö ratkaisee tämän ongelman.

Keski-Euroopassa kalustoyhtiöt toimivat laajoilla kansainvälisillä markkinoilla, koska käytettävissä on teknisesti kohtalaisen yhtenäinen rautatieverkko. Suomen rataverkko on teknisesti yhtenäinen vain Suomen alueella siten, että kalusto ei voi ilman akselin- tai telinvaihtoa siirtyä Suomen ja muiden rataverkkojen välillä. Venäjällä toimiva kalusto toimii Suomessa rajoituksin, mutta suomalainen kalusto ei toimi sellaisenaan Venäjällä.

Kalustoa voi vuokrata Suomeen muualta EU-alueelta, mutta vuokraus edellyttää akseleiden tai telien investointia Suomea varten. Liiketoimintaperiaatteella toimivan kalustoyhtiön näkökulmasta lyhyet eurooppalaiset vuokra-ajat eivät ole mahdollisia.

Teknisistä syistä paras ratkaisu on kansallinen kalustoyhtiö joko yksin tai yhdessä yksityisten kalustoyhtiöiden kanssa. Tämä tuo joustavuutta VR Oy:n toimintamahdollisuuksiin ja tekee mahdolliseksi alalle tulon muille yhtiöille.

Ajankohtainen tilanne

Suomessa on yli 10 kaupunkia tai seutua, joilla on kiinnostusta henkilöpaikallisliikenteeseen. Lisäksi on seutuja, joilla on halukkuutta henkilökaukoliikenteeseen. Suomessa on piilevää tai avointa rautatierahdin kysyntää ja halukkuutta tarjontaan, mm. Jyväskylän energialla biopolttoainekuljetuksiin.

Yhteistä halukkuudelle on, ettei liikenne voi toteutua kaluston puutteen vuoksi. Kokonaisuudessa on kyse normaalien hankintaerien (vähintään 20 yksikköä) kokoisesta tarpeesta, mutta kukin yksittäistapaus on liian pieni kohde.

VR Oy on viime vuosina romuttanut itselleen ja oman strategiansa kannalta tarpeetonta erikokoista kalustoa, sekä vaunuja että vetureita. Merkittävänä suurena eränä on tulossa 50

sähkömoottorijunan romutus Junakalusto Oy:n Sm5-junien toimitusten toteutuessa.

Eurooppalaisen ja kansainvälisen kokemuksen mukaan suurten, usein valtiollisten operaattoreiden poistokalusto on ollut alalle tulevien aloittavien yritysten mahdollisuus. Uutta kalustoa korkeammat käyttökustannukset kompensoituvat alhaisilla investointikuluilla, eikä rasitteena ole sitoutuminen kymmenien vuosien käyttöaikaan.

Tarkoituksenmukainen ratkaisu on siirtää vapautuva kalusto kansalliseen kalustopankkiin, josta se on tarjottavissa tyydyttämään kysyntää.

Vanhan kaluston käyttökelpoisuus

Rautatiekaluston tekninen vanheneminen tarkoittaa kaluston suoritusarvojen jäämistä jälkeen nykyaikaisen kaluston suoritusarvoista. Energia- ja huoltokustannukset ovat jonkin verran korkeammat, kiihtyvyys ja nopeus ovat alhaisemmat kuin nykykalustolla.

Kulumisen ja korroosio eivät ole rautatiekaluston ongelmia. Elinaikainen huolto- ja korjausohjelma sisältää kulumisen ja korroosioaurioiden korjauksen siten, että kalusto pysyy käyttökuntoisena niin kauan kuin huolto-ohjelmaa noudatetaan. Suurtenkin kulumis- ja korroosioaurioiden korjaaminen on kannattavaa suhteessa uushankintaan.

Modernisointi on tavanomainen osa kaluston ennakoivaa ylläpitohuoltoa. Modernisointia tehdään jatkuvasti mm. matkustajavaunujen sisustuksessa. Myös tekninen modernisointi on tavallista uusimalla kaluston instrumentointia sekä päivittämällä kalustoon ominaisuuksia, joita alun perin ei ole ollut. Vaunu tai veturi voidaan varustaa ilmastoinnilla ja matkustajavaunut kauko-ohjatuin ovin. Rakenteellisilla muutoksilla voidaan lisätä kantavuutta ja sallittua nopeutta.

Käytännön ehdotuksia

Paikallisjunaliikenteen kysyntä

Paikallisjunaliikenne rataosilla, joissa VR Oy:llä ei ole henkilöliikennettä, on tullut mahdolliseksi tämän vuoden alusta. Liikenteen aloittaminen esim. kuntien järjestämänä seutuliikenteenä ei ole mahdollista, koska Suomessa ei ole tarvittavaa kalustoa osittain sähköistämättömille rataosille.

Kalustotarve on ratkaistavissa siirtämällä Sm1-junat kalustopankkiin ja peruskorjaamalla osa junista dieselsähköhybridijuniksi. Kaikki junat voidaan peruskorjata osin matalalattiaisiksi ja siten esteettömiksi. Suomessa on tarjolla teollisuuden kapasiteettia tarvittavien töiden

tekemiseksi todennäköisesti kilpailukykyiseen hintaan verrattuna korjausten teettämiseen Suomen ulkopuolella.

Junien nykykunto on vaihteleva, sillä VR Oy:n suunnitelmassa kaluston romuttamista ylläpitohuolto on sovitettu tulevaa romutusta ajatellen. Peruskorjauksen kannalta nykykunnolla ei ole merkitystä, vaan oleellisinta on, että perusteknologia on taloudellisesti käyttökelpoista ainakin 15–20 vuotta ja hyvin ajateltuun käyttötarkoitukseen sopivaa.

Peruskorjaus esteettömäksi maksanee enintään 300.000 € junaa kohden ja varustaminen dieselagregaattimodulein enintään 200.000 € junaa kohden.

Rahtiliikenteen kysyntä

VR Oy:lle tarpeeton veturi- ja vaunukalusto siirretään kalustopankkiin. Tarvittaessa kalustolle tehdään käyttötarpeen vaatimia muutokorjauksia, jotka ovat järkevässä suhteessa kaluston vuokrasopimukseen.

Kaukojunaliikenteen kysyntä

Toivotussa kaukojunaliikenteessä on kysymys toisaalta nykyisten yhteyksien jatkumisesta pääteasemiaan pidemmälle tai uusista, nykyisiä junia tukevista yhteyksistä. Osittain on kysymys myös puuttuvista palvelukonsepteista. Suomessa ei ole esimerkiksi Keski-Euroopassa tavallisia polkupyörävaunuja.

Ensisijainen tarve on vaunukalustosta. Tarve ratkaistaan sillä, että VR Oy:lle tarpeeton henkilövaunukalusto siirretään kalustopankkiin. Kalustopankki voi teettää vaunustoon muutokorjauksia, jolloin saadaan kohtuuhinnalla erilaisia palvelutuotteita vastaavaa kalustoa.

Kalustopankin perustaminen

Koska VR Oy on valmis luopumaan itselleen tarpeettomasta kalustosta romutuskustannuksin, kalusto siirretään kalustopankkiin romuarvolla. Kalustopankki voi olla valtion liikelaitos tai Junakalusto Oy:n tapaan yhtiö, jonka tarkoitus ei ole tuottaa voittoa. Kalustopankin peruspääoman suuruus määräytyy perustamiskustannuksista, siirtyvän kaluston kirjanpitoarvosta sekä alkuvaiheen suunnitelluista muutokorjaus- ja ylläpitokuluista.

Kalustopankki voi olla organisaatio, jolla ei ole muuta toimintaa kuin omaisuuden hallinta. Se voi hankkia ostopalveluna kaiken konkreettisen toiminnan lähtien kaluston säilytyksestä. Aloitusvaiheessa siirtyvän kaluston säilytyspaikaksi voidaan sopia kaluston siirtymähetken sijaintipaikka.

Ennen kalustopankin perustamista VR Oy:tä kielletään myymään mitään kalustoa romutettavaksi sekä riisumasta kaluston varustelua. Jatkossa kalustopankilla on etuosto-oikeus kaikilta Suomessa toimivilta kaluston omistajilta ostaa romutettavaksi tarkoitettava kalusto. Kaluston omistajilla ei ole oikeutta tehdä tahallisesti toimintakelvottomaksi tai muulla tavoin, kuten ylläpito laiminlyömällä, antaa kunnan huonontua.

Esimerkkejä kaluston pitkistä ylläpidosta

Dv12-dieselveturisarja

Omistaja VR Oy, valmistettu 1964–1984.

Lähes kaikki valmistuneet yksilöt edelleen käytössä. Modernisoitu mm. uusimalla kuljettajan työskentelyolosuhteet .

Nr1-2 nivelraitiovaunut

Omistaja HKL, valmistettu 1973–1987.

Käynnissä toinen peruskorjauskierros. Osaan Nr2-vaunuista lisätään matalalattiainen väliosa.

WL5 makuuvaunusarja

Omistaja SJ, Ruotsi, valmistettu 1956–1959.

Peruskorjaus 20 vaunulle 1988–1990, jolloin vaunuihin asennettiin suihkut. 12 vaunua oli vuokrattuna Norjaan vuoteen 2006. Vuodesta 2001 katsastettu kansainväliseen liikenteeseen.

WL1 makuuvaunusarja

Omistaja SJ, Ruotsi, valmistettu 1964–1965.

Koko 25 vaunun sarja peruskorjattiin 1990 alussa. Vaunuista poistettiin asbesti ja yksi makuuhytti muutettiin suihkuksi.

Be 4/12 sähkömoottorijuna, 1000 mm raideleveys

Omistaja Ferrovie Luganesi SA, Sveitsi, valmistettu 1978.

2-vaunuiseen moottorijunayksikköön on lisätty matalalattiainen välivaunu vuonna 2002.

A2 sähkömoottorijuna

Omistaja The Island Line, Isle of Wight, UK, valmistettu 1938.

Lontoon maanalaiselle toimitetut junat peruskorjattiin ja muutettiin rautatiekäyttöön sopiviksi 1967. Junien tehonsäätölaitteet vaihdettiin vuoden 1959 metrojunien mallisiksi 1990-luvun lopussa. 2000-luvun puolivälissä uusittiin junien sisustus ja ulkomaalaus.

7100 makuuvaunusarja

Omistaja RENFE, Espanja, valmistettu 1961–1973.

Alun perin päivävaunuiksi valmistettu vaunusarja muutettiin 1988–1989 suihkullisiksi makuuvaunuiksi. Vuonna 1994 vaunujen telit vaihdettiin ja vaunujen nopeus nousi 160 km/h:iin.

CP-HEP matkustajavaunusarja

Omistaja VIA Rail, Canada, valmistettu 1954–1955.

Koko 174 vaunun sarja peruskorjattiin rakentamalla sisustus kokonaan uudelleen vuosina 1991–1993. Projektin arvo oli \$200 milj. eli noin \$1,15 milj. vaunua kohden.

Paikallisjunaliikenteestä kiinnostuneita kaupunkeja ja seutuja

Tampere

Selvitys edennyt liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) tasolle

Varsinais-Suomi

Selvitys edennyt liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) tasolle

Erillishanke Uudenkaupungin radasta

Vaasa

Erillisselvitys tehty

Rauma

Erillisselvitys tehty

Jyväskylä

Alustavia tutkimuksia mahdollisuuksista

Sipoo

Erillisselvitys tehty

Osana uutta yleiskaavaa

Kouvola

Erillisselvitys tehty

Heinola

Aloite, kaupunginhallituksen myönteinen kanta 30.6.2008

Savonlinna

Esitetty Huutokosken radalle

Oulu

Valtuustoaloite

Pori

Kiinnostus, tutkittu 1990-luvulla

Rovaniemi

Kiinnostus, kansalaisaloite

Helsingin kehyskunnat

Nykyiset radanvarsikunnat

Uudet ratahankkeet Nurmijärvelle ja Vihtiin

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
CC kirjaamo@liikennevirasto.fi

Viite Pisara-radon YVA-ohjelma 3.5. – 2.7.2010
Asia Mieliipide YVA:sta

A. Yleistä

Moni matkustaja on omakohtaisesti todennut, että pääkaupunkiseudun junaliikenteessä on ajoittain melkoisia häiriöitä. Tämä ei koske pelkästään hankalia säitä, vaan myös normaaleja kelejä ja varsinkin aamuruuhkaa. Ongelmat pahenevat Helsinkiä lähestyttäessä. Erityinen ongelmakohta on väli Kaisaniemi – Linnunlaulu, jossa tuleva ja lähtävä liikenne sekä huoltoliikenne sekoittuvat.

Ratkaisuksi suunnitellaan Pisararataa (jäljempänä Pisara), joka eriyttäisi kaupunkiratojen liikenteen (A-, M-, I- ja K-junat) omalle maanalaiselle lenkilleen. Rata kulkisi Pasilasta Hakaniemen, keskustan ja Töölön kautta takaisin Pasilaan. Sen rakennuskustannukseksi on arvioitu ainakin 500 miljoonaa (500.000.000) euroa.

Radan etuja olisivat ainakin:

- 1) Pisaran käyttäjien suorat yhteydet Helsingin kantakaupungin länsi- ja itäosiin,
- 2) säänsuoja Pisaran matkustajille,
- 3) kaupunkiratojen tarvitsemien raiteiden vapautuminen muuhun käyttöön,
- 4) kapupunkiratojen huoltoliikenteen siirtyminen muualle,
- 5) lisäkapasiteetti akselilla Helsinki / Pasila antaisi enemmän vaihtoehtoja poikkeustilanteista selviämiseen ja
- 6) lisäkapasiteetti mahdollistaisi kauko- ja pitkämatkaisten lähijunien määrän huomattavan

lisäämisen.

Lähemmin tarkasteltuna vain 6-kohdan perustelu on vakuuttava. Selvittämättä on kuitenkin jäänyt voidaanko lisäkapasiteettia saada vaihtoehtoisin keinoin. Kysymystä voidaan käsitellä kahdessa eri osassa: olemassaolevan infrastruktuurin käyttöä voi tehostaa melko vähäisin investoinnein ja Pisaraa halvempiakin investointiratkaisuja lienee kehitettävissä. Tuomme tässä esiin vaihtoehtoja.

Päärautatieaseman siirtoa Pasilaan on myös esitetty. Näin teki jo Eliel Saarinen tunnetussa Suur-Helsingin suunnitelmassaan. Ratkaisu edellyttäisi kuitenkin matkustajien tehokasta jakelujärjestelmää keskustaan. Vaikka Pasilaan rakennettaisiin runsaasti lähitulevaisuudessa, suurimmat matkustajavirrat suuntautunevat yhä Helsingin niemelle. Rautateiden yksi suuri etu on nopea ja tehokas yhteys kaupunkien keskustoihin niin kauko- kuin lähiliikenteessäkin. Nykytilanne tulee säilyttää vastedeskin eikä edes lähiliikenteen osittainen päättäminen Pasilaan ole hyvä ratkaisu.

B. Olemassaolevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö

B.1 Helsingin päärautatieaseman yleiskuvaus

Helsinki on lähes kaikkien henkilöjunien pääteipiste ja rakenteeltaan pussin perä. Tämä tarkoittaa, että junat saapuvat ja lähtevät saman vaihteiston kautta, joten siihen kohdistuu kaksinkertainen rasitus. Lisäksi raiteita rasittaa huoltoliikenne ja kaukojunien kalusto viedään usein ainakin toistaiseksi varikolle kaupallisten liikkeiden välillä. Myös kaupunkiratojen huoltoliikenne joutuu ylittämään kaukoliikenne- raiteet tasossa.

Välillä Helsinki - Pasila on teknisesti viisi rinnakkaista kaksiraiteista rataa, jotka on yhdistetty toisiinsa vaihtein täydellisesti vain Kaisaniemen vaihdekujassa ja osittain Linnunlaulussa. Uloimpana sijaitsevat kaupunkiradat ja keskellä huoltoliikenne- rata Ilmalan varikolle. Näiden lomaan jäävät kaukoliikenne- raiteet. Linnunlaulusta etelään on lisäraiteita, joten sen kohdalla on 12 raidetta vierekkäin. Erityisesti pääradan kaukoliikenne- raiteille kertyy paljon potentiaalisesti risteäviä liikkeitä. Sen sijaan kaupunkiradoilla liikenne sujuu hyvin. Autopikajunien lastaustoiminnot siirtyvät muutaman vuoden kuluttua Pasilaan.

Alkuvuonna monet tapahtumat halvaannuttivat usein liikennettä. Havereiden vaikutuksia voidaan minimoida järjestämällä useita vaihtoehtoisia kulkuteitä ratapihan läpi, jolloin myös normaalia liikennettä joustavoitetaan. Pahin ongelma on sähköistyksen jako liian suuriin osiin. Häiriön sattuessa vähintään puolet ratapihasta on pimeänä ja katkon osuessa alueiden rajakohtaan liikenne loppuu koko ratapihalla.

B.2 Sää ja häiriöherkkyys

Töölönlahden alue on avoin ja siksi hyvin tuulinen. Vielä ei ole keksitty kunnossapitokeinoja, jotka takaisivat junien esteettömän kulun kaikissa keleissä. Pisara siirtäisi lyhytmatkaisimman lähiliikenteen säänsuojaan, mikä helpottaisi korvaavien yhteyksien järjestämistä muun liikenteen häiriytyessä.

Pisaran valmistuttua muu päärautatieasemalle saapuva liikenne olisi edelleen yhtäläillä sään armoilla kuin nyt. Ainoastaan Linnunlaulun kallioleikkauksen kattaminen parantaisi selkeästi tilannetta. Koska toinen päävaihdekuja sijaitsee siellä, leikkauksen peittäminen takaisi ainakin yhden varmasti toimivan raiteenvaihtopaikan Helsingin tuleville ja lähteville junille.

Ratapihan länsireunaan rakennettavat talot saattaisivat myös suojella aluetta viimalta. Voitaisiinko tämä ottaa huomioon rakennusten suunnittelussa?

B.3 Huoltoliikenne

Kaupallinen junaliikenne ei ole mahdollista ilman huoltoliikkeitä. Kalusto on vähintään tuotava aamulla varikolta ja palautettava sinne illalla, lähiliikennejunien pituutta on yleensä muutettava ruuhka-aikojen välillä sekä yöjunat on tuotava ja vietävä varikolle. Osa

kalustosta joudutaan myös varastoimaan sopiviin kohtiin esimerkiksi ruuhka-aikaa odoteltaessa.

Liikennöitsijän kannalta on edullisinta pitää liikkuva kalusto mahdollisimman pitkälti kaupallisessa liikenteessä, koska seisottaminen sivuraiteilla ei tuota tuloja. Junakokoonpanojen muuttaminen lisää vaihtotyötä ja vaikeuttaa poikkeustilanteista selviämistä. Tehokkaimmin henkilöliikennettä hoidetaan muodostamalla junat kiinteistä kokoonpanoista. Tämä koskee myös veturijunia, joihin ulkomailla lisätään usein ohjausvaunu toiseen päähän. VR:kin on lopulta siirtymässä tähän käytäntöön. Lisäksi junien kääntöaikoja asemalla voisi lyhentää metromaisemmaksi.

Lähiliikenteen junakokoonpanomuutokset voidaan tehdä muualla kuin Helsingissä. Ylimääräisen kaluston varastointi toisaalla on varmasti kätevempää ja halvempaa rajallisen raidekapasiteetin näkökulmasta. Helsingissä tehtäisiin vain ne huoltoliikkeet, jotka tarvitaan kaluston toimittamiseksi varikolle huoltoon.

B.4 Raiteiston kehittäminen Helsingin läheisyydessä

Päärautatieaseman pohjoispuolen raiteet eivät ole täysin optimaalisia. Vaihdekujat ovat epätäydellisiä ja Pasilan eteläpuolelta ne puuttuvat kokonaan. Siksi päärautatieaseman ollessa tukossa Pasilaa ei voi käyttää väliaikaisena lähtö- ja pääteasemana eikä Linnunlaulun lisäraiteita voi käyttää tehokkaasti. Verrattain helposti kaikki raiteet voidaan kuitenkin muuttaa monikäyttöisiksi, jolloin tarjolla on useita rinnakkaisia kulkureittejä.

Huoltoliikenteen vähentyessä myös varikolle menevä raidepari voidaan ottaa hyötykäyttöön, vaikka se ei aivan kokonaan vapautuisi huoltoliikenteeltä. Käpylän ja Oulunkylän välillä on nykyisin vain tavaraliikenteen käytössä oleva raide. Siksi ei olisi vaikeaa rakentaa lisäraidetta Käpylästä Pasilaan, koska tavaratarapihan laidassa on runsaasti tilaa. Liittämällä se toiseen huoltoraiteeseen saataisiin aikaiseksi viides linjaraide Oulunkylään asti.

Helsingin ja Pasilan välisen ratakäytävän leventäminen on hyvin hankalaa, koska viimeisimmän levennyksen toteuttaminen oli jo hyvin vaikeaa. Oikeastaan ainoa ajateltavissa oleva levennys voi sopia Linnunlaulun pohjoispuolelta alkaen radan länsireunaan ja se olisi Linnunlaulun kuilussa jo olevan lisäraiteen jatke. Nordenskiöldinkadun kohdalla raiteelle on tilaa Pasilan alaratarapihan jäädessä pois käytöstä ja nykyisen vetoraiteen tullessa tarpeettomaksi.

Nykyiseen ratakäytävään voitaisiin lisätä kahden lisäraiteen verran liikennettä ilman Pisaraa. Tämä edellyttää kuitenkin, että huoltoliikenne hoidetaan yhdellä raiteella. Esimerkiksi lentoradan toteuttaminen edellyttäisi juuri tällaista kapasiteetin lisäystä.

Yksi Helsingin aseman ongelmista on se, etteivät kaupunkiratojen laiturit ulotu aivan asemarakennuksen tuntumaan asti. Voitaasiinko kuitenkin joitakin läntisiä raiteita jatkaa Elielinaukiolle asti? Ja voitaasiinko vastaavasti idässä purkaa VR:n pääkonttorin sisäpihalla oleva huoltorakennus ja jatkaa raiteita sinne?

B.5 Liikenteelliset tarpeet

Suomessa kaksiraiteisilla radoilla liikennöidään tyypillisesti maksimissaan 12 junaa tunnissa suuntaansa eli keskimäärin viiden minuutin välein (tällöin junien tulee olla lähes yhtä nopeita). Lähiliikenteessä käytetään muualla maailmassa tiheämpiä junavälejä, joiden pitäisi olla meilläkin mahdollisia junaohjausjärjestelmää kehittämällä.

Kaukoliikenteen suurnopeusratojen minimijunaväli on linjaosuuksilla kolme minuuttia. Tämä edellyttää kuitenkin lisäjärjestelyitä asemilla. Päätyasemilla tiheämpi junaväli kuluu huoltoliikkeiden mahdollistamiseen. Realistista on rakentaa rata kolmen minuutin vuoroväliä silmällä pitäen mutta käyttää lisäkapasiteettiä kulkuvarmuuden kohentamiseen. Liikenteessä tapahtuu pakostakin ajoittain myöhästymisiä, jotka ovat kaukoliikenteessä todennäköisempiä ja suurempia. Siksi aikataulun-

mukaisten junien sekaan on sovitettava tilaa ”häiriikköjunille”.

C. Investointivaihtoehtoja

C.1 Maanpäällinen rata kahdessa tasossa välillä Pasila - Helsinki

Tämä olisi arkkitehti Alvar Aallon¹ ehdotuksen toteuttamista ympäristöhenkisesti vain raidevaihtoehtona. Yläkannelle mahtunee myös pikaraitiotie ja kevyenliikenteen väylä. Alle jäävien raiteiden talviauraus helpottuisi ja jos sähköistyksen tarvitsemat rakenteet kiinnitetään kattoon, huoltotoimetkin helpottuvat. Kun Helsingin asemalaitureita on saatu kattaa, raiteet voitaneen ulottaa asemarakennuksen tuntumaan asti. Jos tämä ei ole mahdollista, lähemmäs keskustaa ulottuvat raiteet ”pyhitettäisiin” lähijunille, joiden käyttäjät tarvitsevat lyhyet liitynnät esimerkiksi metroon (tämä järjestely pitäisi toteuttaa joka tapauksessa). Koska kaupunkikuvaa on myllyretetty alueella muutoinkin, kansiratkaisu ei voine olla todellinen maisemanpilaa ja Suomen urbaaneimmassa ympäristössä.

C.2 Tunneli Pasila - Helsinki

Helsingin ja Pasilan välillä tunnelin rakentaminen maanpinnan läheisyyteen lienee vaikeata. Jos ratkaisu on mahdollinen, tunneliin voinee rakentaa myös liiketiloja ja talvellakin suojaisan kevyenliikenteenväylän. Syvemmälle louhittuna raiteet saisi samaan tai lähes samaan tasoon Rautatien metroaseman kanssa.

C.3 U-metro ja raitioliikenteen kehittäminen

Kaupunkiratojen liikenne ratapihan laidoilla sujuu aivan hyvin nykyjärjestelyinkin eikä pakottavaa tarvetta kiertää Töölön ja Hakaniemen kautta ole. Varhaisissa metrosuunnitelmissa oli ns. U-metro –linjaus Huopalahdesta Töölön kautta Kamppiin, jossa nykyisen metroaseman alla on valmiiksi louhittu asemahalli tätä varten. Rata olisi jatkunut lenkinä eteläisten kaupunginosien kautta takaisin Sörnäisiin. Pisan sijasta voitaisiinkin rakentaa U-metro Töölöstä Huopalahteen. Koska reitin läntinen pohjoispää on jo olemassa Martinlaakson ratana, sitä voitaisiin jatkaa alkuperäisen suunnitelman mukaisesti Huopalahdesta kohti Töölöä myös raskasraideversiona. Todennäköisestä kalleudestaan huolimatta tämäkin vaihtoehto on syytä tutkia.

Kantakaupungin liikenteen hoidon kannalta samaan tulokseen saattaisi päästä myös pintaliikennettä (raitiovaunut) kehittämällä, koska tunnelin rakentamiskustannukset ovat huomattavan suuret. Helsingin keskustan Pasilaa ja Kaivokatua palvelevien raitiovaunujen palvelutaso tulisikin nostaa normaalille eurooppalaiselle hyvälle tasolle ja junien sekä raitiovaunujen aikataulut pitäisi sovittaa yhteen Pasilassa. Näin Pisan kolmen tai neljän aseman jakelu korvataan mahdollisesti jopa tehokkaammalla ja paremmalla palvelulla, koska Pisara ei poista pitkiä kävelymatkoja ja vaihtojen tarvetta.

Laajasalon pikaraitiotie voitaisiin myös rakentaa Töölön kautta Pasilaan katutasossa, jotta vaihtaminen junien ja pikaraitiovaunun välillä ei tule hankalaksi kuten metron kanssa.

C.4 Kalasataman rata

Sörnäisten satamaradan linjaus on yhä jäljellä. Sitä voitaisiin käyttää cut and cover – tekniikalla niin, että seisake olisi ainakin Hämeentien sillan alla ja Kalasataman metroasemalla. Pääteasema voisi olla tunnelissa Hakaniemessä tai Rautatien torilla samassa tasossa kuin metro. Myös Minipisara Kalasatama – Hakaniemi – Pasila lienee mahdollinen ja halvempi kuin varsinainen Pisara.

C.5 Länsisataman rata

Alun perin kaksiraiteiseksi suunniteltua ratakuilua Länsisatamaan voisi hyödyntää myös cut and cover –tekniikalla, jolloin kevyt liikenne kulkisi toisessa kerroksessa radan päällä. Seisake Kiasman kohdalla on mahdollinen lyhyehköin tunnelein metroon. Myös vanhalla

¹ <http://www.finlandiatalo.fi/fi/arkkitehtuuri/>

tavararatapihalla Ruoholahden sillan alla voisi olla liikennepaikka, johon mahtunee neljä raidetta. Pääteasemalle Länsisatamaan pitäisi ”sukeltaa” tunnelissa, mutta sinne voisi ajaa kaukojuniakin. Lisäksi rata voisi olla Tallinnan junatunnelin alkupiste.

C.5 Metron ja Vuosaaren satamaradan hyödyntäminen

Metro ulottuu tällä hetkellä Vuosaaren asti. Pääte pisteestä on lyhyt matka Vuosaaren satamaradalle, jota ei ole rakennettu henkilöliikennettä ajatellen. Ei ole tiedossa, kuinka paljon metron ulottaminen satamaradalle ja radan muuttaminen henkilöliikennelle sopivaksi maksaisi. Todennäköisesti tämäkin tulisi Pisaraa halvemmaksi, jolloin henkilöjunia voisi ajaa metrokalustolla ja metron sähköistyksellä Keravalle ja jopa Porvooseen asti, jos niin halutaan. Radalla olisi kapasiteettirajoituksia, mutta ainakaan sen pintaosuuden kaksiraiteistaminen ei liene kallista eikä vaikeata. Myös junaohjausjärjestelmän kehittäminen helpottaisi kapasiteettikysymystä.

D. Yhteenveto

Merkittävä YVA-ohjelman puute on, ettei siinä arvioida todellisia vaihtoehtoja. Siinä vertaillaan vain kolmen tai neljän aseman Pisaraa siihen, ettei kumpaakaan tehdä. Kun Pisan merkityksen sanotaan olevan Pasilan ja Helsingin välisen ratakapasiteetin ratkaiseminen sekä kasvun että toimintavarmuuden kannalta, myös muita keinoja tulisi tarkastella tarkoituksen toteuttamiseksi. Koska Helsingin seudulla kauko- ja lähiliikenteen tarpeet kytkeytyvät läheisesti toisiinsa, olisi hyödyllistä pystyä tiivistämään Helsingin kaupungin metrosuunnittelun, kaavoitussuunnittelun ja Liikenneviraston rautatiesuunnittelun yhteistyötä.

Toinen merkittävä puute on, että YVA-ohjelmassa oletetaan muiden kuin ehdotettujen lentoradan ja Tallinnan tunnelin olevan toteutettuja Helsingin seudulle. Kun lentorata on ainoa Pasilan ja Helsingin välisen ratakapasiteetin lisäämistä edellyttävä hanke, olennaisinta on tarkastella Pisaraa ja sen vaihtoehtoja juuri niin, että lentorata on tehty. Tallinnan tunnelin osalta riittää, että tarkastellaan, mitä Pisara tai sen vaihtoehdot merkitsevät tunnelin toteuttamismahdollisuudelle. Tunneli on osa EU:n TEN-verkkoa, joten sitä ei voi sivuuttaa.

Kolmas merkittävä seikka on Pisan vaikutusalueen rajaaminen vain sen lähiympäristöön Helsingin niemellä ja Pasilassa. Koska Pisara vaikuttaa kaukoliikenteeseen ja sen tarpeellisuutta perustellaan kaukoliikenteellä, Pisan liikenteellinen vaikutus ulottuu koko kaukoliikenteen rataverkolle. Lisäksi muut vaikutukset kuten päästö- ja maisemavaikutukset ulottuvat niille paikallisjunien pääteasemille, joille Helsingissä tapahtuva junien pysäköinti ja pituuksien muuttaminen siirtyy.

Mielestämme useimmat Pisaralla ratkaistavaksi esitetyt ongelmat voidaan ratkaista halvemmin, yksinkertaisemmin ja nopeammin toteutettavin keinoin. Useimmat näistä toimista olisi tehtävä Pisarasta huolimatta. Liikennöintimuutokset ovat helpoimmin toteutavissa, mutta ne saattavat lisätä jonkin verran liikennöintikustannuksia. Tätä hienoista kustannusten nousua on kuitenkin verrattava Pisan huomattavaan kalleuteen. Lähitulevaisuudessa vastaava investointisumma on järkevämpi käyttää rataverkon muiden pullonkaulojen poistamiseen. Jopa Helsingin seudulla rahalle on parempaa käyttöä kuten esimerkiksi Espoon kaupunkirata ja pääradan lisäraiteet Keravalta pohjoiseen.

Kemijärvellä heinäkuun 5. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

(www.rautatiematkustajat.fi)

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Martti Vaskonen
varapuheenjohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
CC kirjaamo@liikennevirasto.fi

Viite Pisara-radan ympäristövaikutusten arviointiselostus 28.3.–27.5.2011
Asia Lausunto Pisara-radan YVA-arviointiselostuksesta

A. Periaatteellisia huomioita

”Kansalaisten kuuleminen tarkoittaa, että kansalaisia ja kansalaisten ryhmiä kuullaan, kun hallinto valmistelee päätösehdotuksia. Kansalaisten kuuleminen on myös keino etsiä uusia ideoita kansalaisten keskuudesta.”¹ Näin lausuu ylevä teoria. Pisara-rataa koskeva suunnitteluprosessi kuitenkin osoittaa käytännön olevan aivan jotain muuta.

Tämän prosessin edellisessä vaiheessa annoimme lausunnon, jossa esitimme vaihtoehtoisten ratkaisujen selvittämistä lähinnä siksi, että meidän veronmaksajien yhteisiä rahoja tulisi säästettyä (liite). Näkemyksemme sentään noteerattiin lausunnoista laaditussa yhteenvedossa, mutta mitään vaikutusta sillä ei ole ollut. Niinpä siitä ei ole halaistua sanaa nyt lausunnolla olevassa asiakirjassa (kaipaamme edelleen perusteltua vastinetta kriittisiin huomioihimme).² Tästä on kansanvaltainen meno kaukana.

B. Yleisiä huomioita suunnitteluprosessista

Pisara-rataprojektissa ja sen yksityiskohdissa on useita puutteita:

- kokonaisvaltaisen suunnittelun ja ennakkosuunnittelun puuttuminen,
- Pisaran suhde muihin tärkeisiin hankkeisiin erityisesti rahoituksen kannalta ja
- tietyt suunnitelman yksityiskohdat varsinkin Pasilassa.

Vaikka lausuntoa on pyydetty vain YVA-selostuksesta, arvostelemme enimmäkseen suunnitteluprosessia, toteutusaikataulua ja voimavarojen käyttöä. Tämä johtuu Pisaran vaihtoehtojen puutteellisesta selvittelystä.

Taustaksi lienee otettu muun muassa näkemys, että ruuhka-aikaan vuonna 2015 Helsingistä lähtisi 19 ja sinne saapuisi 23 junaa eli yhteensä 42 junaa tunnissa.³ Tämä toteutuu jo nykyään ainakin ruuhka-aikoina, joten kuinka perusteellisesti ja kriittisesti taustatyö on tehty? Lisäksi lähtökohdaksi on otettu joko Pisara tai junien osittainen jättäminen Pasilaan eli vaihtoehtoja on heti suljettu pois. Avoimesta selvittelystä on mielestämme hyvänä esimerkkinä New Yorkin kaupunki, jossa kapasiteettiongelman ratkaisuksi oli alun perin 137 vaihtoehtoa.⁴

Varsinkin suunnittelun alussa päämäärä on ollut epäselvä. Alkuperäisenä tavoitteenahan on ollut Helsingin päärautatieaseman liikennöinti- ja kapasiteettiongelmien poisto. Näennäisesti tilanne toki helpottuu, jos kaupunkiratojen liikenne siirtyy maan alle. Ei ole kuitenkaan selvitetty, kuinka vapautuvia raiteita aiotaan hyödyntää. Oletettavasti on ollut tarkoitus vain

¹ <http://www.kansanvalta.fi/Etusivu/Kansalaisvaikuttaminen/Paatoksentekeenosallistuminen/Kuuleminen>

² https://rkh-fi-bin.directo.fi/@Bin/51f9ebae4cd78dbbaf2d493428c2e1b/1306335770/application/pdf/4208373/Pisara_YVA-selostus_15_03_2011_nettiin.pdf

³ <http://www.prorausautatie.net/PISARA-esitys%20-%20pro%20rautatie.pdf> (sivut 8 – 10)

⁴ http://www.arctunnel.com/pdf/library/ARC_MIS_Summary_Report.pdf

kahdentaa Pääradan ja Rantaradan raiteet Pasilan eteläpuolella (kumpikin kahdesta neljään). Tämä ei ole tehokasta, koska liittymät olisivat tasossa. Joka tapauksessa Pasilaan on tulossa vain yksi lisäraide, jolloin vaarana on Kaisaniemen pullonkaulan siirtyminen Pasilan kohdalle.

Helsingin päärautatieaseman ongelmat ovat olleet tiedossa jo pitkään (tai ainakin niiden olisi pitänyt olla). Pisanan kaltaisen kalliin ja aikaa vievän projektin ei kuitenkaan pitäisi olla ensisijainen ongelman ratkaisu. Erityisesti liikenteelliset parannukset (huoltoliikenteen vähentäminen, junakokoonpanojen muuttamisen vähentäminen tai siirtäminen muualle) olisivat helposti ja nopeasti toteutettavissa, vaikka kustannuksista vastaisi operaattori eikä rataverkon haltija. Nytemmin operaattori onkin ilmeisesti lumitalvien myötä taipunut muuttamaan vanhentuneita käytäntöjään muun muassa hankkimalla ohjausvaunuja.

Riippumatta siitä rakennetaanko Pisara tai ei, täytyy päärautatieaseman ratapiha ja ennen kaikkea sen asetinlaite uusia pian. Tätä helpottaisi jos Pisara toteutettaisiin ensin. On kuitenkin kestävämpää jättää odottelemaan Pisanan valmistumista ennen kuin ratapihan raiteiston ja ohjausjärjestelmän ongelmiin puututaan.

Pisanan etuna on mainittu myös matkustajien paremmat yhteydet Helsingin kantakaupungissa. Tämä onkin merkittävä hyöty hyvin monelle lähialueella liikkujalle, mutta hyödyt ovat kuitenkin paikallisia eivätkä valtakunnallisia. Pisara on paremminkin uusi versio aikaisemmasta U-metrosuunnitelmasta tai Töölön metrokaavailuista. Sen valtakunnallinen hyöty toteutuisikin välillisesti siten, että nykyinen kaukoliikenne sujuu paremmin ja ennen kaikkia lisäliikenteelle syntyy tilaa.

Rataverkkoa olisi helpompi kehittää ja parannuksia suunnitella, jos olisi tarkemmin tiedossa minkälaista ja laajuista liikennettä halutaan harjoittaa. Nykyiset liikennöintisuunnitelmat ovat epämääräisiä ja niiden perusteella on vaikeata tehdä mitään johtopäätöksiä. Käytäntönä näyttää olevan että ensin rakennetaan tai sähköistetään rata ja vasta sitten aletaan suunnitella investoinnin hyödyntämistä. Pisanan mahdollinen liikennöintimalli tosin on jo nyt varsin hyvin selvillä, koska vaihtoehdot ovat vähissä. Sen sijaan kaukoliikenteessä vastaavia suunnitelmia ei ole (tai operaattori pitää ne liikesalaisuutenaan). Olisikin pohdittava, mikä on maksimaalinen liikennetarve esimerkiksi noin vuonna 2050.

Valtakunnallisesti Pisanan hyödyt realisoituisivat parhaiten, jos sen avulla pystytään oleellisesti lisäämään kaukoliikennettä ja pitkämatkaista lähiliikennettä. Tätä vaikeuttavat kuitenkin muun rataverkon puutteet eli ensisijaisesti yksiraiteisten ratojen hyvin suuri osuus. Myös Pääradalla Keravan ja Riihimäen välillä on kapasiteettiongelma. Pisanan suurin ongelma onkin sen hinta suhteessa nykyiseen ratarahoitustasoon. Hankkeen nopea toteutus uhkaa viedä varat muilta yhtä lailla tarpeellisilta hankkeilta. Ensiaskel Pisanan toteuttamisessa olisikin oltava muun rataverkon pahimpien puutteiden korjaaminen (sikäli kuin koko Pisara-hankkeesta halutaan pitää kiinni).

C. Yksityiskohtaisia kommentteja

Pisanan esisuunnitelman eteläisen osan (Töölöstä keskustan kautta Hakaniemeen) sisäänkäyntien ja ilmastointikulujen pienet kaupunkikuvalliset ongelmat ovat varmasti ratkaistavissa. Sen sijaan Eläintarhassa ja Alppipuistossa maanpäällinen rata-alue laajenisi nykyisestä yhdestätoista raiteesta (11. raide on alarataapihan vetoraide) neljääntoista kulttuurihistoriallisesti ja virkistyskäytön kannalta herkällä alueella. Ongelmana on että Pisanan raiteet voivat laskeutua tunneliin vasta Nordenskiöldinkadun kohdalla (ylitettyään sen ja Savonkadun).

Loogista olisi laittaa Pisara menemään maan alle heti Pasilan eteläpuolella. Tätä lieneekin tutkittu, mutta ratkaisu on tuntemattomasta syystä hylätty. Mahdollisesti radan suurin sallittu nousu on ollut tuolloin loivempi (nytemmin Pisanan maksiminousuksi on määritelty 4 %, mikä on junille hyvin jyrkkä).

Tunneliin johtavat luiskat pitää myös sijoittaa sivusuunnassa järkevästi. Koska Pasilassa on varauduttava ainakin Lentoradan lisäraiteisiin, Pisanan itäisen haaran raiteet on sijoitettava

nykyisten itäpuolelle. Tilaa onkin riittävästi ja joka tapauksessa sinne suunnitellaan runsaasti lisärakentamista (mahdollisesti pilvenpiirtäjiä), joiden alta raiteet voidaan tarvittaessa vetää.

Länsipuolella helpointa olisi vetää Pisanan raiteet vastaavasti nykyisten raiteiden länsipuolelle. Valitettavasti tämä edellyttäisi vanhojen veturitallien purkamista (tai siirtämistä). Sinänsä verraten hyvin toimivassa vaihtoehdossa Pisara voisi käyttää kaupunkiradan raiteita, mikä edellyttäisi liikenteen katkaisemista rakennusajaksi.

Periaatteessa olisi myös mahdollista vetää itäinen haara vielä kahden raiteen verran idempää, rakentaa pinnalle ehdotetut kaksi lisäraidetta nykyisten itäpuolelle Savonkadulle asti ja siirtää muiden ratojen liikenne kahta raidetta idemmäksi. Tällöin läntisin raidepari vapautuisi kokonaan Pisaralle. Raidejärjestelyt olisivat hyvin häiritseviä, mutta onneksi lyhytaikaisia. Hyvä puoli on, että kaukoliikenne saisi yhden lisäraideparin päärautatieasemalle asti. Tämä olisi hyödyllistä esimerkiksi, jos Porvooseen johtava rata rakennetaan nykyisen kaavan mukaista linjausta käyttämällä (erkanee Pääradasta Malmin ja Tapanilan välissä).

Tämän ”vaihtoehto 1½:n” etuna on, että radan aiheuttamat ympäristövaikutukset siirtyisivät Eläintarhan / Alppipuiston alueelta etelään. Siellä ne eivät olisi mikään ongelma, koska alueelle rakennetaan muutenkin runsaasti. Lisäksi kaikki asemalaiturit olisivat Pasilassa maan päällä, mikä helpottaa ja nopeuttaa matkustajien liikkumista. Lisäksi vaihtoehto mahdollistaa myös Alppilan aseman rakentamisen.

Haittana olisi jonkin verran korkeampi hinta, koska kalliit tunneliosuudet ovat pitempiä. Myös suunniteltu Teollisuuskadun vetäminen radan ali käyttämällä entisen satamaradan kuilua olisi tehtävä alemmaa reittiä. Radan länsipuolinen maaperä lienee myös hankalampi urheilukentän kohdalla; toisaalta Stadionin luona tunneli voisi olla alempana, jolloin välttyttäisiin sen eteläpuoliselta avolouhinnalta. Vaihtoehtoa sietäisi tutkia tarkemmin.

Jos ehdoin tahdoin halutaan pitää kiinni alkuperäisistä tunnelisuunnitelmista, miksi Pisara-silmukan itäinen osuus Helsingin asemalle ei riitä? Pisarahan on tarkoitettu lähijunille, joissa on ohjaamot molemmissa päissä. Kaksiraiteiselle osuudelle voidaan myös aikaansaada lyhyet vuorovälit nykyaikaisella turvalaitetekniikalla. Näin kallis tunneliporaus vähenisi useita kilometrejä, vaikka keskustan asemalla pitääkin louhia tila useammalle kuin kahdelle raiteelle ja laiturille. Ainakin Sveitsissä tällainen säkkiasemaratkaisu on osattu tehdä (asemalta on jatkoyhteys paikalliseen metroon).⁵

Oletamme myös cut and cover –tekniikan olevan halvempaa kuin tunnelin poraaminen syvemmällä maan alla. Säkkiasemaratkaisua voisi kaikei tällä tavoin keventää menemällä Teollisuuskadun alapuolella Sturenkadun sillan liepeille sijoittuvalle asemalle, josta alkaisi syvemmälle menevä osuus Hakaniemen kautta Keskustaan (uusi versio sinisestä reittivaihtoehdosta).

Kemijärvellä toukokuun 27. päivänä 2011

Suomen Rautatiematkustajat ry.
Kemijärvi
(www.rautatiematkustajat.fi)

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

LIITTEET Lausuntomme 5.7.2010

⁵ <http://www.youtube.com/watch?v=5jQjZ3bOA2o&feature=related>; http://www.youtube.com/watch?v=1QQUbX_agmA&feature=related;
<http://de.wikipedia.org/wiki/Lausanne%E2%80%93Echallens%E2%80%93Bercher-Bahn>

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
CC kirjaamo@liikennevirasto.fi

Viite Pisara-radon YVA-ohjelma 3.5. – 2.7.2010
Asia Mieli­pide YVA:sta

A. Yleistä

Moni matkustaja on omakohtaisesti todennut, että pääkaupunkiseudun junaliikenteessä on ajoittain melkoisia häiriöitä. Tämä ei koske pelkästään hankalia säitä, vaan myös normaaleja kelejä ja varsinkin aamuruuhkaa. Ongelmat pahenevat Helsinkiä lähestyttäessä. Erityinen ongelma­kohta on väli Kaisaniemi – Linnunlaulu, jossa tuleva ja lähtävä liikenne sekä huoltoliikenne sekoittuvat.

Ratkaisuksi suunnitellaan Pisararataa (jäljempänä Pisara), joka eriyttäisi kaupunkiratojen liikenteen (A-, M-, I- ja K-junat) omalle maanalaiselle lenkilleen. Rata kulkisi Pasilasta Hakaniemen, keskustan ja Töölön kautta takaisin Pasilaan. Sen rakennuskustannukseksi on arvioitu ainakin 500 miljoonaa (500.000.000) euroa.

Radan etuja olisivat ainakin:

- 1) Pisaran käyttäjien suorat yhteydet Helsingin kantakaupungin länsi- ja itäosiin,
- 2) säänsuoja Pisaran matkustajille,
- 3) kaupunkiratojen tarvitsemien raiteiden vapautuminen muuhun käyttöön,
- 4) kapupunkiratojen huoltoliikenteen siirtyminen muualle,
- 5) lisäkapasiteetti akselilla Helsinki / Pasila antaisi enemmän vaihtoehtoja poikkeustilanteista selviämiseen ja
- 6) lisäkapasiteetti mahdollistaisi kauko- ja pitkämatkaisten lähijunien määrän huomattavan

lisäämisen.

Lähemmin tarkasteltuna vain 6-kohdan perustelu on vakuuttava. Selvittämättä on kuitenkin jäänyt voidaanko lisäkapasiteettia saada vaihtoehtoisin keinoin. Kysymystä voidaan käsitellä kahdessa eri osassa: olemassaolevan infrastruktuurin käyttöä voi tehostaa melko vähäisin investoinnein ja Pisaraa halvempiakin investointiratkaisuja lienee kehitettävissä. Tuomme tässä esiin vaihtoehtoja.

Päärautatieaseman siirtoa Pasilaan on myös esitetty. Näin teki jo Eliel Saarinen tunnetussa Suur-Helsingin suunnitelmassaan. Ratkaisu edellyttäisi kuitenkin matkustajien tehokasta jakelujärjestelmää keskustaan. Vaikka Pasilaan rakennettaisiin runsaasti lähitulevaisuudessa, suurimmat matkustajavirrat suuntautunevat yhä Helsingin niemelle. Rautateiden yksi suuri etu on nopea ja tehokas yhteys kaupunkien keskustoihin niin kauko- kuin lähiliikenteessäkin. Nykytilanne tulee säilyttää vastedeskin eikä edes lähiliikenteen osittainen päättäminen Pasilaan ole hyvä ratkaisu.

B. Olemassaolevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö

B.1 Helsingin päärautatieaseman yleiskuvaus

Helsinki on lähes kaikkien henkilöjunien pääte piste ja rakenteeltaan pussin perä. Tämä tarkoittaa, että junat saapuvat ja lähtevät saman vaihteiston kautta, joten siihen kohdistuu kaksinkertainen rasitus. Lisäksi raiteita rasittaa huoltoliikenne ja kaukojunien kalusto viedään usein ainakin toistaiseksi varikolle kaupallisten liikkeiden välillä. Myös kaupunkiratojen huoltoliikenne joutuu ylittämään kaukoliikenne raiteet tasossa.

Välillä Helsinki - Pasila on teknisesti viisi rinnakkaista kaksiraiteista rataa, jotka on yhdistetty toisiinsa vaihtein täydellisesti vain Kaisaniemen vaihdekujassa ja osittain Linnunlaulussa. Uloimpana sijaitsevat kaupunkiradat ja keskellä huoltoliikenne rata Ilmalan varikolle. Näiden lomaan jäävät kaukoliikenne raiteet. Linnunlaulusta etelään on lisäraiteita, joten sen kohdalla on 12 raidetta vierekkäin. Erityisesti pääradan kaukoliikenne raiteille kertyy paljon potentiaalisesti risteäviä liikkeitä. Sen sijaan kaupunkiradoilla liikenne sujuu hyvin. Autopikajunien lastaustoiminnot siirtyvät muutaman vuoden kuluttua Pasilaan.

Alkuvuonna monet tapahtumat halvaannuttivat usein liikennettä. Havereiden vaikutuksia voidaan minimoida järjestämällä useita vaihtoehtoisia kulkuteitä ratapihan läpi, jolloin myös normaalia liikennettä joustavoitetaan. Pahin ongelma on sähköistyksen jako liian suuriin osiin. Häiriön sattuessa vähintään puolet ratapihasta on pimeänä ja katkon osuessa alueiden rajakohtaan liikenne loppuu koko ratapihalla.

B.2 Sää ja häiriöherkkyys

Töölönlahden alue on avoin ja siksi hyvin tuulinen. Vielä ei ole keksitty kunnossapitokeinoja, jotka takaisivat junien esteettömän kulun kaikissa keleissä. Pisara siirtäisi lyhytmatkaisimman lähiliikenteen säänsuojaan, mikä helpottaisi korvaavien yhteyksien järjestämistä muun liikenteen häiriytyessä.

Pisaran valmistuttua muu päärautatieasemalle saapuva liikenne olisi edelleen yhtäläillä sään armoilla kuin nyt. Ainoastaan Linnunlaulun kallioleikkauksen kattaminen parantaisi selkeästi tilannetta. Koska toinen päävaihdekuja sijaitsee siellä, leikkauksen peittäminen takaisi ainakin yhden varmasti toimivan raiteenvaihtopaikan Helsingin tuleville ja lähteville junille.

Ratapihan länsireunaan rakennettavat talot saattaisivat myös suojella aluetta viimalta. Voitaisiinko tämä ottaa huomioon rakennusten suunnittelussa?

B.3 Huoltoliikenne

Kaupallinen junaliikenne ei ole mahdollista ilman huoltoliikkeitä. Kalusto on vähintään tuotava aamulla varikolta ja palautettava sinne illalla, lähiliikennejunien pituutta on yleensä muutettava ruuhka-aikojen välillä sekä yöjunat on tuotava ja vietävä varikolle. Osa

kalustosta joudutaan myös varastoimaan sopiviin kohtiin esimerkiksi ruuhka-aikaa odoteltaessa.

Liikennöitsijän kannalta on edullisinta pitää liikkuva kalusto mahdollisimman pitkälti kaupallisessa liikenteessä, koska seisottaminen sivuraiteilla ei tuota tuloja. Junakokoonpanojen muuttaminen lisää vaihtotyötä ja vaikeuttaa poikkeustilanteista selviämistä. Tehokkaimmin henkilöliikennettä hoidetaan muodostamalla junat kiinteistä kokoonpanoista. Tämä koskee myös veturijunia, joihin ulkomailla lisätään usein ohjausvaunu toiseen päähän. VR:kin on lopulta siirtymässä tähän käytäntöön. Lisäksi junien kääntöaikoja asemalla voisi lyhentää metromaisemmaksi.

Lähiliikenteen junakokoonpanomuutokset voidaan tehdä muualla kuin Helsingissä. Ylimääräisen kaluston varastointi toisaalla on varmasti kätevempää ja halvempaa rajallisen raidekapasiteetin näkökulmasta. Helsingissä tehtäisiin vain ne huoltoliikkeet, jotka tarvitaan kaluston toimittamiseksi varikolle huoltoon.

B.4 Raiteiston kehittäminen Helsingin läheisyydessä

Päärautatieaseman pohjoispuolen raiteet eivät ole täysin optimaalisia. Vaihdekujat ovat epätäydellisiä ja Pasilan eteläpuolelta ne puuttuvat kokonaan. Siksi päärautatieaseman ollessa tukossa Pasilaa ei voi käyttää väliaikaisena lähtö- ja pääteasemana eikä Linnunlaulun lisäraiteita voi käyttää tehokkaasti. Verrattain helposti kaikki raiteet voidaan kuitenkin muuttaa monikäyttöisiksi, jolloin tarjolla on useita rinnakkaisia kulkureittejä.

Huoltoliikenteen vähentyessä myös varikolle menevä raidepari voidaan ottaa hyötykäyttöön, vaikka se ei aivan kokonaan vapautuisi huoltoliikenteeltä. Käpylän ja Oulunkylän välillä on nykyisin vain tavaraliikenteen käytössä oleva raide. Siksi ei olisi vaikeaa rakentaa lisäraidetta Käpylästä Pasilaan, koska tavararatapihan laidassa on runsaasti tilaa. Liittämällä se toiseen huoltoraiteeseen saataisiin aikaiseksi viides linjaraide Oulunkylään asti.

Helsingin ja Pasilan välisen ratakäytävän leventäminen on hyvin hankalaa, koska viimeisimmän levennyksen toteuttaminen oli jo hyvin vaikeaa. Oikeastaan ainoa ajateltavissa oleva levennys voi sopia Linnunlaulun pohjoispuolelta alkaen radan länsireunaan ja se olisi Linnunlaulun kuilussa jo olevan lisäraiteen jatke. Nordenskiöldinkadun kohdalla raiteelle on tilaa Pasilan alaratapihan jäädessä pois käytöstä ja nykyisen vetoraiteen tullessa tarpeettomaksi.

Nykyiseen ratakäytävään voitaisiin lisätä kahden lisäraiteen verran liikennettä ilman Pisaraa. Tämä edellyttää kuitenkin, että huoltoliikenne hoidetaan yhdellä raiteella. Esimerkiksi lentoradan toteuttaminen edellyttäisi juuri tällaista kapasiteetin lisäystä.

Yksi Helsingin aseman ongelmista on se, etteivät kaupunkiratojen laiturit ulotu aivan asemarakennuksen tuntumaan asti. Voitaisiinko kuitenkin joitakin läntisiä raiteita jatkaa Elielinaukiolle asti? Ja voitaisiinko vastaavasti idässä purkaa VR:n pääkonttorin sisäpihalla oleva huoltorakennus ja jatkaa raiteita sinne?

B.5 Liikenteelliset tarpeet

Suomessa kaksiraiteisilla radoilla liikennöidään tyypillisesti maksimissaan 12 junaa tunnissa suuntaansa eli keskimäärin viiden minuutin välein (tällöin junien tulee olla lähes yhtä nopeita). Lähiliikenteessä käytetään muualla maailmassa tiheämpiä junavälejä, joiden pitäisi olla meilläkin mahdollisia junaohjausjärjestelmää kehittämällä.

Kaukoliikenteen suurnopeusratojen minimijunaväli on linjaosuuksilla kolme minuuttia. Tämä edellyttää kuitenkin lisäjärjestelyitä asemilla. Päätyasemilla tiheämpi junaväli kuluu huoltoliikkeiden mahdollistamiseen. Realistista on rakentaa rata kolmen minuutin vuoroväliä silmällä pitäen mutta käyttää lisäkapasiteettiä kulkuvarmuuden kohentamiseen. Liikenteessä tapahtuu pakostakin ajoittain myöhästymisiä, jotka ovat kaukoliikenteessä todennäköisempiä ja suurempia. Siksi aikataulun-

mukaisten junien sekaan on sovitettava tilaa ”häiriköjunille”.

C. Investointivaihtoehtoja

C.1 Maanpäällinen rata kahdessa tasossa välillä Pasila - Helsinki

Tämä olisi arkkitehti Alvar Aallon¹ ehdotuksen toteuttamista ympäristöhenkisesti vain raidevaihtoehtona. Yläkannelle mahtunee myös pikaraitiotie ja kevyenliikenteen väylä. Alle jäävien raiteiden talviauraus helpottuisi ja jos sähköistyksen tarvitsemat rakenteet kiinnitetään kattoon, huoltotoimetkin helpottuvat. Kun Helsingin asemalaitureita on saatu kattaa, raiteet voitaneen ulottaa asemarakennuksen tuntumaan asti. Jos tämä ei ole mahdollista, lähemmäs keskustaa ulottuvat raiteet ”pyhitettäisiin” lähijunille, joiden käyttäjät tarvitsevat lyhyet liitynnät esimerkiksi metroon (tämä järkestely pitäisi toteuttaa joka tapauksessa). Koska kaupunkikuvaa on myllyretetty alueella muutoinkin, kansiratkaisu ei voine olla todellinen maisemanpilaa ja Suomen urbaaneimmassa ympäristössä.

C.2 Tunneli Pasila - Helsinki

Helsingin ja Pasilan välillä tunnelin rakentaminen maanpinnan läheisyyteen lienee vaikeata. Jos ratkaisu on mahdollinen, tunneliin voinee rakentaa myös liiketiloja ja talvellakin suojaisan kevyenliikenteenväylän. Syvemmälle louhittuna raiteet saisi samaan tai lähes samaan tasoon Rautatien metroaseman kanssa.

C.3 U-metro ja raitioliikenteen kehittäminen

Kaupunkiratojen liikenne ratapihan laidoilla sujuu aivan hyvin nykyjärjestelyinkin eikä pakottavaa tarvetta kiertää Töölön ja Hakaniemen kautta ole. Varhaisissa metrosuunnitelmissa oli ns. U-metro –linjaus Huopalahdesta Töölön kautta Kamppiin, jossa nykyisen metroaseman alla on valmiiksi louhittu asemahalli tätä varten. Rata olisi jatkunut lenkinä eteläisten kaupunginosien kautta takaisin Sörnäisiin. Pisan sijasta voitaisiinkin rakentaa U-metro Töölöstä Huopalahteen. Koska reitin läntinen pohjoispää on jo olemassa Martinlaakson ratana, sitä voitaisiin jatkaa alkuperäisen suunnitelman mukaisesti Huopalahdesta kohti Töölöä myös raskasraideversiona. Todennäköisestä kalleudestaan huolimatta tämäkin vaihtoehto on syytä tutkia.

Kantakaupungin liikenteen hoidon kannalta samaan tulokseen saattaisi päästä myös pintaliikennettä (raitiovaunut) kehittämällä, koska tunnelin rakentamiskustannukset ovat huomattavan suuret. Helsingin keskustan Pasilaa ja Kaivokatua palvelevien raitiovaunujen palvelutaso tulisikin nostaa normaalille eurooppalaiselle hyvälle tasolle ja junien sekä raitiovaunujen aikataulut pitäisi sovittaa yhteen Pasilassa. Näin Pisan kolmen tai neljän aseman jakelu korvataan mahdollisesti jopa tehokkaammalla ja paremmalla palvelulla, koska Pisan ei poista pitkiä kävelymatkoja ja vaihtojen tarvetta.

Laajasalon pikaraitiotie voitaisiin myös rakentaa Töölön kautta Pasilaan katutasossa, jotta vaihtaminen junien ja pikaraitiovaunun välillä ei tule hankalaksi kuten metron kanssa.

C.4 Kalasataman rata

Sörnäisten satamaradan linjaus on yhä jäljellä. Sitä voitaisiin käyttää cut and cover – tekniikalla niin, että seisake olisi ainakin Hämeentien sillan alla ja Kalasataman metroasemalla. Pääteasema voisi olla tunnelissa Hakaniemessä tai Rautatien torilla samassa tasossa kuin metro. Myös Minipisara Kalasatama – Hakaniemi – Pasila lienee mahdollinen ja halvempi kuin varsinainen Pisan.

C.5 Länsisataman rata

Alun perin kaksiraiteiseksi suunniteltua ratakuilua Länsisatamaan voisi hyödyntää myös cut and cover – tekniikalla, jolloin kevyt liikenne kulkisi toisessa kerroksessa radan päällä. Seisake Kiasman kohdalla on mahdollinen lyhyehköin tunnelein metroon. Myös vanhalla

¹ <http://www.finlandiatalo.fi/fi/arkkitehtuuri/>

tavararatapihalla Ruoholahden sillan alla voisi olla liikennepaikka, johon mahtunee neljä raidetta. Pääteasemalle Länsisatamaan pitäisi ”sukeltaa” tunnelissa, mutta sinne voisi ajaa kaukojuniakin. Lisäksi rata voisi olla Tallinnan junatunnelin alkupiste.

C.5 Metron ja Vuosaaren satamaradan hyödyntäminen

Metro ulottuu tällä hetkellä Vuosaaren asti. Pääte pisteestä on lyhyt matka Vuosaaren satamaradalle, jota ei ole rakennettu henkilöliikennettä ajatellen. Ei ole tiedossa, kuinka paljon metron ulottaminen satamaradalle ja radan muuttaminen henkilöliikennelle sopivaksi maksaisi. Todennäköisesti tämäkin tulisi Pisaraa halvemmaksi, jolloin henkilöjunia voisi ajaa metrokalustolla ja metron sähköistyksellä Keravalle ja jopa Porvooseen asti, jos niin halutaan. Radalla olisi kapasiteettirajoituksia, mutta ainakaan sen pintaosuuden kaksiraiteistaminen ei liene kallista eikä vaikeata. Myös junaohjausjärjestelmän kehittäminen helpottaisi kapasiteettikysymystä.

D. Yhteenveto

Merkittävä YVA-ohjelman puute on, ettei siinä arvioida todellisia vaihtoehtoja. Siinä vertaillaan vain kolmen tai neljän aseman Pisaraa siihen, ettei kumpaakaan tehdä. Kun Pisaran merkityksen sanotaan olevan Pasilan ja Helsingin välisen ratakapasiteetin ratkaiseminen sekä kasvun että toimintavarmuuden kannalta, myös muita keinoja tulisi tarkastella tarkoituksen toteuttamiseksi. Koska Helsingin seudulla kauko- ja lähiliikenteen tarpeet kytkeytyvät läheisesti toisiinsa, olisi hyödyllistä pystyä tiivistämään Helsingin kaupungin metrosuunnittelun, kaavoitussuunnittelun ja Liikenneviraston rautatiesuunnittelun yhteistyötä.

Toinen merkittävä puute on, että YVA-ohjelmassa oletetaan muiden kuin ehdotettujen lentoradan ja Tallinnan tunnelin olevan toteutettuja Helsingin seudulle. Kun lentorata on ainoa Pasilan ja Helsingin välisen ratakapasiteetin lisäämistä edellyttävä hanke, olennaisinta on tarkastella Pisaraa ja sen vaihtoehtoja juuri niin, että lentorata on tehty. Tallinnan tunnelin osalta riittää, että tarkastellaan, mitä Pisara tai sen vaihtoehdot merkitsevät tunnelin toteuttamismahdollisuudelle. Tunneli on osa EU:n TEN-verkkoa, joten sitä ei voi sivuuttaa.

Kolmas merkittävä seikka on Pisaran vaikutusalueen rajaaminen vain sen lähiympäristöön Helsingin niemellä ja Pasilassa. Koska Pisara vaikuttaa kaukoliikenteeseen ja sen tarpeellisuutta perustellaan kaukoliikenteellä, Pisaran liikenteellinen vaikutus ulottuu koko kaukoliikenteen rataverkolle. Lisäksi muut vaikutukset kuten päästö- ja maisemavaikutukset ulottuvat niille paikallisjunien pääteasemille, joille Helsingissä tapahtuva junien pysäköinti ja pituuksien muuttaminen siirtyy.

Mielestämme useimmat Pisaralla ratkaistavaksi esitetyt ongelmat voidaan ratkaista halvemmin, yksinkertaisemmin ja nopeammin toteutettavin keinoin. Useimmat näistä toimista olisi tehtävä Pisarasta huolimatta. Liikennöintimuutokset ovat helpoimmin toteutavissa, mutta ne saattavat lisätä jonkin verran liikennöintikustannuksia. Tätä hienoista kustannusten nousua on kuitenkin verrattava Pisaran huomattavaan kalleuteen. Lähitulevaisuudessa vastaava investointisumma on järkevämpi käyttää rataverkon muiden pullonkaulojen poistamiseen. Jopa Helsingin seudulla rahalle on parempaa käyttöä kuten esimerkiksi Espoon kaupunkirata ja pääradan lisäraiteet Keravalta pohjoiseen.

Kemijärvellä heinäkuun 5. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

(www.rautatiematkustajat.fi)