

From: **Kalevi Kämäräinen** <kalevi.kamarainen@gmail.com>
Date: 2017-04-20 11:24 GMT+03:00
Subject: Työvoiman liikkuvuutta parantavat toimet
To: kirjaamo@tem.fi, jonna.sjogren@tem.fi, markku.rajala@tem.fi

Viime aikoina uutta taloudellista toimeliaisuutta on syntynyt [koko valtakuntaan](#). Työpaikkamäärältään positiivisinta kehitys lienee Keski- ja Itä-Suomessa (Äänekoski, Kuopio, Talvivaara) sekä erityisesti Länsirannikolla (Turku, Uusikaupunki). On myös syntynyt [alueellinen työvoimapula](#), jota paikataan Itä-Suomeen asti ulottuvalla rekrytoinnilla. Toisaalta ministeri on itsekin voinut havaita, [ettei nopea lentäminenkaan sovellu](#) kaikkeen työmatkustukseen

Muuttunut tilanne lisää pakostakin itä-länsisuuntaista työvoiman liikkuvuutta sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä (säännölliset vapaa-ajanmatkat työpaikkakunnalta kotiseudulle tai käynnit entisellä kotiseudulla muuton uudelle paikkakunnalle toteutuessa). Vaikeutena ovat kuitenkin Helsinki-keskeiseksi muutetut liikenneyhteydet. Vaikka Turusta Joensuuhun on rautatie, edes suoria päiväjunia ei enää ole (itse asiassa viimeisimpien aikataulumuutoksien jälkeen VR:llä ei ole yhtään suoraa junaa edes Jyväskylään).

Suurten etäisyyksien ongelmana on myös pitkä matka-aika sekä julkisin yhteyksin että omalla autolla ajettuna. Nopeutuneetkaan junavuorot eivät kykene kutistamaan matkoja päivittäisen työssäkäynnin mahdollistavaksi palveluksi Helsingin lähiliikenteen tapaan. Pitkä matka yöjunalla leppoisasti nukkumalla ja ehkä hiukan päiväyhteyksiä hitaammin ei kuitenkaan olisi ongelma, kun lähtö- ja tuloajat sovitetaan optimaalisesti.

Kun Itä-Suomen yöjunat lakkautettiin Kerava – Lahti -oikoradan valmistuttua, parantuneiden päiväyhteyksien kuviteltiin korvaavan ne. VR:n toimissa on kuitenkin toivomisen varaa erityisesti viimeisten supistusten jälkeen. Lisäksi yöjunien viimeisiä vuosia hallitsi lakkautuksen odottelu eikä toiminnan kehittämiseen ollut intoa. Yöjunien asiakasmääriä voidaan kuitenkin lisätä täydentämällä niiden avulla VR:n supistamaa lyhyiden aamu- ja iltayhteyksien tarjontaa sekä alentaa kustannuksia yhdistämällä matkustajavirrat Savosta ja Karjalasta Turkuun sekä Helsinkiin yhteisellä osuudella Kuopio - Tampere.

Yöjunat mahdollistavat jo olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaamman käytön toisin kuin päiväyhteyksien lisääminen, joka saattaa edellyttää kalliita raitininvestointeja. Lisäksi paikalliset tahot ovat ehdottaneet henkilöjunien palauttamista Uudenkaupungin ja Äänekosken radoille. Nämäkin voisivat jatkoyhteyksinä nostaa yöjunien matkustajalukuja ainakin jossain määrin.

Esitämme siksi, että ns. sisämaan yöjunayhteyksien palauttamismahdollisuuksia tutkitaan uudelleen avoimin silmin. Esimerkiksi Britanniassa yöjunilla nähdään yhä merkitystä nimenomaan taloudellisen toimeliaisuuden edesauttajana (linkeissä mainitun [Night Riviera](#)n reitti on pituudeltaan hiukan enemmän kuin meillä väli Helsinki – Kuopio rautateitse ja [matkustajamäärä](#) 30.000 vuonna 2013 on vähemmän kuin sisämaan yöjunien matkustajamäärät niiden lopettamishetkellä).

Makuuvaunujen suhteen palauttaminen ei liene ongelma, koska VR ei enää romuta kalustoa ymmärtääksemme nimenomaan poliitikkojen käskystä. Yhteyksiä voisi myös harkita henkilöjunaliikenteen kilpailuttamisen pilottihankkeena. Näin liikennöitsijäksi saattaisi löytyä nykyistä tehokkaampi ja tarmokkaampi yhtiö ja mahdollisesta subventiotarpeesta huolimatta ratkaisu voisi tulla yhteiskunnalle muita vaihtoehtoja halvemmaksi.

Olemme valmiit keskustelemaan asiasta ministeriölle sopivana aikana. Edustuksemme olisi enintään kolme henkilöä (puheenjohtaja ja / tai varapuheenjohtaja sekä yksi hallituksen muu jäsen).

Terveisin Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

Suomen Rautatiematkustajat ry

kalevi.kamarainen@gmail.com, 0

<http://rautatiematkustajat.fi>

<https://www.facebook.com/pages>