

## Kalevi Kämäräinen 21.10.2020 Diktaattorin valtakunnalliset ja alueelliset junaliikennekaasit

Päättäjämme erityisesti henkilöjunia koskeva politiikka on pahasti hämärtynyt viime aikoina. Valotan tässä yksinvaltaista toisinajattelua ja sen mukaista toimintaa.

Aloitan pienestä eli Itä-Suomen yhteyksien parantamisesta yöjunan avulla. Tähän antoi aihetta VR:n yhteiskuntasuhteiden johtaja Jonna Juslinin yllättävä julkisen rehellisyydenpuuska. Hän kertoi, ettei kaluston määrä ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen este ja ”höllyttipä” vielä, että kalustoon olisi yli-investoitu.

Siksi annan VR:lle oheisen aikataululuonnoksen<sup>1</sup> ja ilmoitan, että tasapuolisesti Kainuuta, Pohjois-Karjalaa ja Helsinkiä palvelevat yöjunat pitää järjestää modernia kaksikerroskalustoa käyttämällä (liikelentoja (yö)junat eivät voi täysin korvata, joten tämä ei ole kannanotto lentoliikennettä vastaan). Kouvola sijasta edellytän reittiä Tampereen kautta, koska näin junaan saadaan todennäköisesti enemmän matkustajia. VR tehköö vastaväitteensä luonnoksesta kirjallisesti, jotta niiden aiheellisuuteen voidaan ottaa perustellusti kantaa.

VR:n piti tänä vuonna jakaa osinkoina 350 miljoonaa euroa, minkä omistaja pienensi koronan takia 100 miljoonaan. VR:llä on siis riskinoton varaa, joten yhtiö ajakoon yöjunan omalla riskillään. Lisäksi kehoitan yhtiötä käyttämään tarmonsa matkustajien houkuttelemiseen eikä ainaiseen yhteyskokeilujen vastustamiseen. Yöjunan jatkaminen Turkuun ja sähköistykseen pian ulottuessa Uuteenkaupunkiin on seuraava luonnollinen askel.

Sivujuonteena pyydän vielä, että Nilsiä Louhosareenan omistaja lainaa käymäläksi ostamansa VR:n sinisen teräsmakuuvaunun kotimaiselle konepajalle, joka yrittää modernisoida sen suihkulliseksi kalustoyksiköksi. Ruotsalaiset ovat kyenneet uusimaan vanhempiakin vaunuja, joten minä en usko asian mahdottomuuteen Suomessa ennen kuin näen.

Seuraavaksi jäädytän suurista suunnitteluhankkeista Lentoradan, Itäradan, Itäisen rantaradan, Tunnin junan Helsinki – Tampere sekä Pisanan. Koska yhteyttä Helsinki – Turku pidetään EU:ssa tärkeänä, selvitän, vaikuttavatko linjausvalinnat EU-tuen määrään. Vaadin kuitenkin rehellistä PR-työtä: Turun tunnin juna on todellisuudessa tunnin ja vartin juna.

Väyläviraston mukaan Lentorata maksaa enemmän kuin rataosan Pasila – Kerava kapasiteetin lisääminen. Matka Helsingin pääasemalta lentokentälle kestää 15 minuuttia Lentoradalla ja 27 minuuttia Kehäradan kautta. Nykyisin nopeimmat junat ajavat välin Helsinki – Tikkurila 15 minuutissa. Arvioni mukaan kaukojuna pääsee Kehärataa Tikkurilassa pysähtymättä Lentoasemalle 20 minuutissa eli viisi minuuttia Lentorataa hitaammin.

Pitkän tunnelin aikahyöty on siis hyvin vähäinen hintaansa 2,65 miljardia euroa verrattuna. Hylkäänkin eteläisen osuuden ja teetän kaukojunille lisäraiteet tarvittaessa koko välille Pasila – Tikkurila – Lentoasema (jos kotimaiset insinöörit eivät kykene päihittämään ratateknisiä kysymyksiä, käytän ulkomaalaisia asiantuntijoita). Lentoasema – Kerava -välilläkin selvitytän vielä, saadaanko rata linjattua osittain maan päälle kustannusten säästämiseksi.



Muutkin<sup>2</sup> kuin VR osaavat ajaa henkilöjunia yhteiskunnan ylläpitämällä rataverkolla (VR:n ylläpitovastuu päättyi vuonna 1995).

Pisara-rata Pasilasta perustuu sinänsä oikeaan havaintoon: Helsingin ratapihan kapasiteetti loppuu joskus. Kalliita liikenneväyliä ei pidä kuitenkaan tehdä ideakilpailun avulla aivan kuin kysymyksessä olisi jokin kansalaisten iloksi tuleva suihkulähde. Tuorein yritys paikata alkuperäistä vaihtoehtojen yksitotisuutta on esitys puolikaaresta Hakaniemen metroaseman kautta Helsingin pääasemalle täyden silmukan sijasta.

Kustannuksia saadaan vieläkin pienemmiksi vetämällä tunneli suoraan Pasilasta mahdollisimman lähelle Rautatien metroaseman tasoa, jolloin ainakin osa lyhyistä ja matkustajia ärsyttävistä maanpäällisistä lähiliikenneaiteista voidaan poistaa. Jos Helsinki yhä haluaa radan Hakaniemen kautta, maksakoon välin Pasila – Hakaniemi – Helsinki valtion vastassa Helsingin asemajärjestelyistä.

Nykyinfraa parantamalla henkilöjunien matka-aika lyhenee välillä Imatra - Joensuu 26 minuuttia 330 miljoonalla eurolla ja Kouvola – Kuopio 15 minuuttia 62 miljoonalla eurolla. Itärata Kerava – Porvoo – Kouvola maksaisi 1,713 miljardia euroa ja lyhentäisi matkaa Kuopion ja Joensuun suuntaan vain 13 minuuttia kun taas rata Kotkan kautta Luumäelle maksaisi 2,787 miljardia ja aikasäästö Joensuun suuntaan olisi 19 minuuttia.

Koronaviruskin kasvattaa jo kohtalaista valtionvelkaamme arvaamattomasti. Uudisratoihin aiotuilla summilla nykyiselle inf-

ralle saa lisäraiteita ja paikoittain oikaisujakin huomattavan määrän (yksiraiteisuudenhan on ”suomalaisissa erityisolosuhteissa” väitetty estävän henkilöjunakilpailun, vaikka Norjassa kilpailuun on kyetty meitäkin lyhyemmällä kaksiraiteisella rataverkolla).

Ymmärrän toki elvyttämisen idean, mutta tokkopa monikaan täyspäinen yksityishenkilö rakentaa velaksi uutta, kun vanhassa riittää korjaamista ja siihenkin saa lainaa. En myöskään yrittäisi väärinkäyttää EU:n elvytyspakettia. Meillä on jo kokemusta Pisara-ratahakemuksen kaunistelusta, jolloin EU myönsi suuren rakentamispotin sijasta vain pikkurahan suunniteluun. Mikäs onkaan stereotyyppinen käsityksemme eteläeurooppalaisista?

Suurhankkeiden hintoihin verrattuna murusilla saadaan maakunnissa tehtyä paljon hyvää sekä pääväylillä että väheksytyillä poikittaisreiteillä. Esimerkiksi kotiseudullani yhdistän jo luvatus rataosan Vuokatti – Kontiomäki perusparannuksen vaatimukseen kulunvalvonnasta välille Nurmes – Kontiomäki. Näin mahdollistuu henkilöjunayhteys Joensuu – Oulu. Toisaalla rataosan Saarijärvi – Haapajärvi kohentaminen raakapuukuljetuksia varten on kytkettävissä Jyväskylän ja Oulun välisen henkilöjunayhteyden luomiseen.

Liikennemäärät eivät juuri nyt oikeuta lisäsähköistystä maakunnassamme. Mutta kansainvälisten esikuvien mukaan sähköjunatkin voivat kulkea virrattomalla radalla ja näin saadaan vähäpäästöiset ja vaihdottomat yhteydet vaikkapa väleille Joensuu – Oulu/Kuopio. Tampereen lähijunakokeilu on muuten aloitettu Joensuun ratapihalta pelastetuilla ”romuilla”, joiden itsetarkoituksellisen tuhoamisen liikenneministeri Berner ymmärsi estää.

Vuoden 2019 yöjunaselvityksen laatija Pasi Holmin mukaan Kainuun yöjunan subventioaste ei poikkeaisi Etelä-Suomen tuetuista junavuoroista. Lisäksi esitetty tuki kutistuu olemattomiin, kun sitä vertaa Helsingin seudun ratahankkeiden budjettilylyksiin (Länsimetro). Liekö ”tauti” pääkaupunkisidonainen, koska valtion osittain rahoittama Tampereen raitiotieprojekti on edessä aikataulustaan ja alittaa budjettinsa?

Moni päättäjä jaksaa hokea VR:n olevan osakeyhtiö (vuodesta 1995 alkaen). Harva vain kertoo, että valtionyhtiökin ajaa omaa etuaan (nyt omistajaohjausministeri Tuppuraisen luvalla). Huomattakoon, ettei ole vuosikymmentäkään siitä, kun VR:n edustajat ja virkamiehet istuivat mukavasti ravintolassa laatimassa ja lähettämässä päätöksiä ministerin allekirjoitettavaksi<sup>3</sup>.

Tällaisen ”maan tavan” olemassaolo nykyhetkelläkin tulee mieleen, kun lukee vastauksia kansanedustajien tekemiin kirjallisiin kysymyksiin. Tuore liikenneministerikin on ehtinyt jakaa Arkadianmäellä VR-peräisiä ”totuuksia”. Keväällä lähijunaliikenne oli ministerin kotiseudulla Äänekoskella mahdotonta muun muassa sopivan kaluston puuttuessa. Syksyllä puute onkin VR:n johtajan mukaan muuttunut suorastaan ylijäämäksi.



VR ja yhteiskunta ”palvelevat”: Liikenne- ja viestintäministeriön ostamien henkilöjunavuorojen pääteasema on Nurmes. Kolmisen kilometriä pohjoisempaan sijaitsevaan ja keskuksena vilkkaampaan Porokylään juna kulkee vain, jos henkilökuunta käy ruokailemassa läheisellä ABC-asemalla. Tilanne on pysynyt samana, onpa vastuuministeri kotoisin Pohjois-Karjalasta tai sitten jostain muualta.

Kaikkien on jo hyväksyttävä, että VR:n liiketoimet ja henkilöjunaliikenteen lisääminen ovat eri asioita. Yhtiö on saanut jo riittämiin armonaikaa ja kilpailu pitää sallia heti. Ratahankkeissa päättäjien taas on mietittävä, kuinka rajallisista verovarosta saadaan mahdollisimman suuri hyöty (kysymyksen tavaraliikenteen tarpeiden tunnistamisesta jätän avoimeksi). Nykyhallitus valitettavasti vain toimii juuri päinvastoin ainoan ”innovaation” ollessa köyhien kaupunkien osallistaminen pilviinnojen suunnittelukustannuksiin.

Karjalainen 24.10.2020 ”Diktaattorina Kalevi Kämäräinen: Rautateiden miljardi-investoinnit hirvittävät”  
<https://www.karjalainen.fi/uutiset/uutis-alueet/maakunta/item/263828>

<sup>1</sup> [http://www.rautatiematkustajat.fi/pdf/SRM\\_Yोजना\\_Kaj\\_Jns\\_aikatauluesitys.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/pdf/SRM_Yोजना_Kaj_Jns_aikatauluesitys.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.keitelemuseo.fi/>, <https://www.steamrail.fi/> (kaikki kolme kuvaa teksteineen on lisätty 24.10.2020)

<sup>3</sup> [http://rautatiematkustajat.fi/Haukivuoriworkshop\\_20140515.pdf](http://rautatiematkustajat.fi/Haukivuoriworkshop_20140515.pdf) (s. 3 (6))