

TIEDOTE 1.3.2019

Vapaa julkaistavaksi heti

Sisämaan yöjunayhteyksiä koskeva esitys

Työ- ja elinkeinoministeriö asetti vuoden 2018 lopulla Taloustutkimus Oy:n tutkimusjohtaja Pasi Holmin selvittämään yöjunayhteyttä, mutta vain välille Helsinki – Kajaani selvittelyaikataulunkin ollessa tiukka. Siksi olemme tänään toimittaneet elinkeinoministeri Mika Lintilälle avoimen kirjeen, jossa esitämme sisämaan yöjunaliikenteen laajempaa selvittämistä.

Nähdäksemme mahdollisimman laaja vaikutusalue korreloi yöjunan käyttäjämäärien ja vähäisemmän subventiotarpeen kanssa. Siksi havainnollistamme valintojen merkitystä neljällä eri reitillä aikatauluneen:

A: Uusikaupunki – Turku – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Joensuu/Helsinki – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani – Oulu

B: Uusikaupunki – Turku – Tampere – Pieksämäki – Joensuu/Helsinki – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani – Oulu

C: Uusikaupunki – Turku – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Joensuu/Helsinki – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani ja

D: Uusikaupunki – Turku – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani/Helsinki – Tampere – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani.

Yöjunat kulkevat aina Uuteenkaupunkiin radan pian valmistuvan sähköistyksen ja vireän elinkeinotoiminnan ansiosta. Kustannussäästöjen aikaansaamiseksi kalusto kulkee yhdessä Tampereelta Pieksämäelle (jossa vaunut aina järjestellään uudelleen) tai Kuopioon ja paluusuunnassa aina Pieksämäeltä Tam-

pereelle. Ainakin aluksi tämä on mahdollista ilman lisäkaluston tarvetta. Koska junat luovat myös aikaisia ja myöhäisiä päiväyhteyksiä, niissä kannattaa lisätulojen hankkimiseksi olla myös päivävaunuja.

VR:n nykyaikataulut välillä Turku – Tampere ja Pieksämäki/Kuopio – Joensuu sallivat vanhan sinisen vaunukaluston käytön. Aikataulut on tehtykin niin, että sinisen kaluston osuuksilla käytetään aiempien yöjunien aikatauluminuutteja ja puhtaasti modernia kalustoa käyttävillä osuuksilla voimassa olevien aikataulujen matkaminuutteja. Modernin Helsingistä Joensuuhun saapuvan kaluston sähkönsyöttö varmistetaan sähköistämättömällä radalla joko aggregaattivaunulla tai sopivalla veturilla.

Joissakin tapauksissa uudet vuorot kulkevat ajallisesti lähellä VR:n nykyisiä junia. Emme kuitenkaan tässä vaiheessa ota kantaa esityksiemme mahdollisiin vaikutuksiin muussa junatarjonnassa. Jätämme myös Joensuu – Kontiomäki -radalla sijaitsevan Vuokatin kasvavan matkailualueen potentiaalin mairinnan varaan (Lapissahan yöjunat palvelevat myös turistikeskuksia).

Kiinnitämme myös huomiota siihen, että henkilöjunaliikenteen kehittämissytysten on tapana kilpistyä VR:n kielteiseen asenteeseen, jota ei osata kyseenalaistaa. Sen vuoksi korostamme, että selvitysmiehen pitää kyetä kriittiseen ajatteluun uusien ratkaisujen löytämiseksi muun muassa kansalaispalautetta huomioon ottamalla. Myös eri hallinnonalojen välisessä yhteistyössä on parantamisen varaa eikä nykyhetken ongelmien ratkaisemiseksi voi vedota joskus tulevaisuudessa kenties tapahtuvaan kehitykseen kuten Itärataan.

Eduskuntavaalien alla olisikin syytä käydä laajemmin keskustelua henkilöjunaliikenteestä ja VR:n asemasta. Yhtiön on esimerkiksi sallittu romuttaa käyttökelpoista kalustoa, vaikka kaluston hankkimisen tiedetään olevan alalle tulon ongelma. Asiaan puuttumista paheksutaan kuitenkin ”sosialisoimisena”. Eivätkä lähijunat kulje pääkaupunkiseudullakaan VR:n omalla riskillä. Mutta miksi tuetun lähiliikenteen privilegio on suotu vain Helsingin seudulle ja VR:lle? Kun radanpito eriytettiin liikennöinnistä jo vuonna 1995, usean henkilöjunaoperaattorin salliminen ei voi olla katastrofi vaan kaivattu lopputulos.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

<http://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217>

<http://www.facebook.com/groups/108232592543581/>

Lisätietoja: Puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen
041 – 492 9363, kalevi.kamarainen@gmail.com
Varapuheenjohtaja Juha P. Korhonen
0400 – 616 335, korhonen.juhap@gmail.com

Liite: Kirje kokonaisuudessaan aikatauluineen ja karttoineen (tulevat nettiimme iltapäivällä)