

Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 16
PL 31, 0023 Valtioneuvosto
kirjaamo@lvm.fi
joel.karjalainen@lvm.fi

Viite Lausuntopyyntö LVM/1620/08/2018
Asia Lausunto ehdotuksesta osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi 2020 - 2022

Äskettäin on ainakin pohjoiskarjalaisissa viestimissä ollut useita uutisia ns. kiskobussiliikenteen ongelmista¹. Aina eivät junat kulje eivätkä (istuma)paikat riitä ja joskus osa matkustajista pitää kuljettaa hitaammilla ja eri reittejä kulkevilla linja-autoilla. Lisäksi lippuautomaatit reistailevat ja lipuntarkastajia on nähty harvoin, jos koskaan. Ilmastointiakin kaivataan (kuljettajille tämä mukavuus on suotu alusta alkaen). Samanlaisia ongelmia lienee ympäri maata².

Aihetta käsiteltiin Pohjois-Karjalan radiossa 19.10.2018, jolloin ensimmäisessä osassa haasteltiin VR-Yhtymän (VR) edustajaa, toisessa Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) virkamiestä ja viimeisessä matkustajia välillä Joensuu – Lieksa. Sekä VR:n että LVM:n edustaja valitteli kaluston riittävyttä ja uuden hankkimisen kalleutta. VR:n edustaja myös korosti yhtiön tietävän ongelmat ja "pyrkivän" kehittämään kiskobussiliikennettäkin. Kehittämisvaihtoehdot tosin jäävät hyvin vähäisiksi, jos kalustoa ei saada lisää.

Mainituista syistä esitämme, että LVM kertoo VR:n kanssa käytävissä neuvotteluissa erittäin selvin sanoin ja asiallisessa ympäristössä³ vanhan kaluston kehittämismahdollisuuksista. Esimerkiksi vielä jäljellä olevia ns. sinisiä vaunuja⁴ pitäisi muuttaa siten, että niitä voi käyttää ns. kiskobussien (Dm12⁵) liitevaununa. Dm12-yksikön 602 kilowatin teho riittänee hyvin helposti ainakin yhden sinisen vaunun vetoon nykyisten aikataulujen rajoissa verrattuna esimerkiksi vanhojen ns. lättähattujen 130 kilowatin tehoon⁶ liitevaunun⁷ kanssa.

Kaluston (myös kiskobussien) uusiokäyttöön on myös muita mahdollisuuksia. Esimerkiksi alueellisen valtalehden kirjoituksessa 10.9.2018 ”Miten Pohjois-Karjalan junayhteyksiä voisi parantaa?” toimittaja esittää, että Joensuun ratapihalla seisovien Sm-junien⁸ käytettävyyttä lisätään muuttamalla ne sekä diesel- että sähkövetoisiksi⁹. Tällainen remontti vienee enemmän aikaa kuin sinisen vaunun muuttaminen liitevaunuksi, mutta olisi kuitenkin mahdollinen pidemmällä aikavälillä.

Muualla vanhan rautatiekaluston muokkaaminen uusiin tarpeisiin ei ole tavatonta ja usein muutoksia nimenomaan perustellaan halpana ratkaisuna. Esimerkiksi Tsekin tasavallassa yhdestä yksiköstä koostuvista dieselmoottorivaunuista on tehty monivaunuisia junia¹⁰. Yhdisty-

¹ Esimerkiksi YLE 16.10.2018 ”Lieksa haluaa säilyttää nykyiset junayhteydet” (<https://yle.fi/uutiset/3-10458762>) ja Lieksan Lehti 12.10.2018 ”Joensuu-Nurmes-junayhteyden ongelmat puhuttavat matkustajia” (<http://www.lieksanlehti.fi/uutiset/item/1481-joensuu-nurmes-junayhteyden-ongelmat-puhuttavat-matkustajia>)

² Kiskobussibingo: http://vaunut.org/keskustelut/index.php/topic.11286.msg88250/topicseen.html?fbclid=IwAR1TLuE-jzEDfn8mHJl_7jag2EDffAwRBfCI2zXEmc6WN5-LP0KYE2P4Ysl#msg88250

³ Aina eivät neuvottelutilat ole ainakaan ulkopuolisen silmissä herättäneet luottamusta hyvän hallinnon kannalta; kts.

<http://kalevikamarainen.puheenvuoro.uusisuomi.fi/177110-heitettiinko-haukivuorelaiset-junasta-samppanjan-ja-kaviaarin-voimalla>

⁴ https://fi.wikipedia.org/wiki/Siniset_vaunut

⁵ <https://fi.wikipedia.org/wiki/Dm12>

⁶ https://fi.wikipedia.org/wiki/Dm6_ja_Dm7

⁷ <http://vaunut.org/sarja/3802>

⁸ <https://fi.wikipedia.org/wiki/Sm1>, <https://fi.wikipedia.org/wiki/Sm2>

⁹ https://www.karjalainen.fi/uutiset/uutis-alueet/maakunta/item/194155-nakukulma-miten-pohjois-karjalan-junayhteyksia-voisi-parantaa?fbclid=IwAR2vBZlis3WP9L1b_8zRTOWgNznG-VB-3gi_CDF9uOn2XZXn_k6WAgD2Lq0

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/%C4%8CD_Class_814, https://en.wikipedia.org/wiki/%C4%8CD_Class_810,

https://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%A1_jednotka_814, https://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%BD_v%C5%AFz_810

nessä kuningaskunnassa puolestaan Lontoon metrojunista on tehty paikallisliikenteeseen sopivia diesel- tai akkukäyttöisiä junayksiköitä¹¹. Onpa länsinaapurissammekin osattu muuntaa matkustajavaunuja kiinteän sähkömoottorijunayksikön välivaunuksi¹².



Dm12-yksikkö Nurmeksessa 18.10.2018. Matkustajakapasiteetti sinisen liitevaunun kanssa olisi hiukan suurempi kuin kahden Dm12-yksikön.

VR on aikoinaan itsekin kokeilumielessä muuttanut yhden sinisen vaunun moottorivaunuksi¹³. Tähän verrattuna sinisen vaunun kytkinten sekä muun tekniikan muuttaminen Dm12-yksiköiden kanssa yhteensopiviksi ei voi olla vaativa, aikaa vievä eikä tavattoman kallis tehtävä (lippunmyyntiautomaatti voitaneen sijoittaa vaunuun poistamalla toinen käymälöistä). Mielestämme tämän uudistuksen pitäisi onnistua vuoden 2020 alkuun mennessä sikäli kuin todellista taitoa on.

Sinisten vaunujen muuttamista vaatimalla LVM voi testata ovatko VR:n puheet kiskobussiliikenteen kehittämishaluista vain huulten heiluttelua tulessa. Esittämämme kalustoratkaisu mahdollistaa myös hiukan vuorolisäyksiä tai ainakin toimintavarmuuden kasvattamista. Nykyään kiskobussivuorot koostuvat enintään kahdesta Dm12-yksiköstä, joten "Dm12-vetureita" vapautuu muuhun käyttöön tai ainakin reserviin kalustorikkojen varalle¹⁴. Kaikkia ongelmia ei tämäkään ratkaisu poista, mutta olisi kuitenkin askel eteenpäin.

Kemijärvellä lokakuun 22. päivänä 2018

Suomen Rautatiematkustajat ry.
Kemijärvi
www.rautatiematkustajat.fi

Allekirjoitus
Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Allekirjoitus
Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

¹¹ <http://vivarail.co.uk/class-230-development/>, <https://www.railwaygazette.com/news/traction-rolling-stock/single-view/view/marston-vale-d-train-contract-signed.html>

¹² <http://www.jarnvag.net/vagnguide/x10p>

¹³ <https://fi.wikipedia.org/wiki/Dm10>

¹⁴ Välillä Savonlinna – Parikkala liitevaunun käyttö ei kuitenkaan onnistu ilman lisätoimia, koska Savonlinnan uudella asemalla ei ole sivuraiteita.