

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kansliapäällikkö Harri Pursiainen
PL 31
00023 HELSINKI

Asia Sisämaan yöjunayhteyksien palauttaminen

Tiivistelmä

VR Oy lakkautti sisämaan yöjunayhteydet Turku – Tampere - Joensuu sekä Helsinki – Kouvola - Kajaani - Oulu omista näkökohdistaan kannattamattomina Kerava – Lahti-oikoradan valmistumisen yhteydessä. Henkilöjunaliikenteen yleisen kehityksen, yhä

kulkevien Lapin yöjunien matkustajamäärien sekä matkailualan yöpymistilastojen perusteella sisämaan yöjunille on kuitenkin erittäin todennäköisesti yhä kysyntää. Ilmasto- ja liikennepoliittisista syistä yöjunatarjonnan palauttaminen on myös tarkoituksenmukaista.

Esitämme yöjunakokeilun aloittamista Vuokattiin ja Taivalkoskelle. Ellei VR Oy suostu kokeiluun omalla liikeriskillään, yhteiskunnan on luotava vaihtoehtoiset keinot liikenteen järjestämiseksi. Etusija on annettava liikennepalveluiden tarjonnan kehittämislle yksittäisen yrityksen liiketuloksen maksimoinnin sijasta. Odotammekin VR Oy:n lakisääteistä monopolia kaukoliikenteessä pohtivan työryhmän ehdotuksia asiassa. Esittämämme kokeilu edellyttää ns. sinisten makuuvaunujen käyttöä, minkä vuoksi kyseisen kaluston romuttaminen on myös sopivaksi katsottavin tavoin estettävä.

1. Taustaa

Aikatauluja tarkasteltaessa voidaan todeta päiväjunien saapuvan Helsingistä sisämaan kaupunkeihin kovin myöhään, parhaassa tapauksessa (Kuopio ja Mikkeli) noin klo 11, mutta muualla puolilta päivin tai huomattavasti myöhemminkin. Helsingin suuntaankin pääsee perille verraten aikaisin vain, jos suostuu aloittamaan matkansa aamuyöstä. Päiväjunien nopeutus ei ole muuttanut tilannetta ja joissakin tapauksissa junien palvelutaso on laskenut (esimerkiksi Turun ja Joensuun välillä ei ole enää vaihdotonta yhteyttä).

VR Oy:n henkilöliikennejohtaja Antti Jaatisen mukaan junamatkustus on kasvanut huomattavasti erityisesti pohjoiseen suuntautuvilla reiteillä muun muassa nopeutuneiden aikataulujen ja uuden kaluston ansiosta.¹ Vuodesta 1983 vain puolella tunnilla nopeutunut Kemijärven yöjuna kuitenkin osoittaa, että makuuvaunujunille riittää kiireeton aikataulu. Sisämaan yöjunat lakkautettiin Kerava – Lahti-oikoradan valmistuttua vähäisiin matkustajamääriin ja suuriin tappioihin vetoamalla (vrt. myös luku neljä Miksi yöjunayhteyksiä on vielä selvitettävä?). Olisiko näille junille yhä tarvetta ja potentiaalia jopa kannattavuuteen asti?

2. Matkustajamääräpohdintoja

Yöjunissa on VR Oy:n ilmoituksen mukaan ollut matkustajia vuonna 2006² reitillä Helsinki – Kolari 57.539 ja reitillä Helsinki – Kemijärvi 22.535. Vuonna 2008³ yöjunamatkustajia oli reitillä Helsinki – Kolari 75.000 ja reitillä Helsinki – Kemijärvi 31.600. Myös muualla Lapissa raideliikenne on lisännyt suosiotaan, mutta yöjunien matkustajalukuja ei ole erikseen ilmoitettu (reitillä Helsinki – Rovaniemi oli vuonna 2006 336.723 ja vuonna 2008

¹ Lapin Kansa 14.2.2009 Kemijärven yöjunaliikenne saavuttanut tavoitteensa

² Lapin joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen s. 15 ja 42 (LVM:n julkaisuja 23 / 2007; jäljempänä Lappi-työryhmä; koskee kaikkia kappaleessa mainittuja reittejä); http://www.mintc.fi/fileserver/LVM%2023_2007.pdf

³ kts. alaviite 1 (koskee kaikkia kappaleessa mainittuja reittejä)

410.000 matkustajaa sekä reitillä Helsinki – Kemi vuonna 2006 173.784 ja vuonna 2008 185.000 matkustajaa).

Sisämaan yöjunamatkustajia kerrotaan olleen vuonna 2005 ”Kajaanin suunnassa” 44.000 ja ”Joensuun suunnassa” 23.000.⁴ Jos sisämaahan yhä kulkisi yöjunia, niiden suosio todennäköisesti olisi kasvanut kuten on käynyt kaukojunaliikenteelle ylipäätään.⁵ Näiden yöjunien nykyiseksi matkustajamääräksi voidaan arvioida ”Kajaanin suunnassa” 57.352 (44.000 + 13.352) ja ”Joensuun suunnassa” 29.980 (23.000 + 6.980) ottamalla pohjaksi välillä Helsinki – Kolari vuosina 2006 - 2008 tapahtunut kasvu (saatavissa olevien tietojen nojalla käyttökelpoisin vertailukohde). Potentiaali ei kuitenkaan rajoitu tähän.

Lapissa matkailijoista Ylläkselle saapuu junalla 12 prosenttia ja Leville kahdeksan prosenttia.⁶ Ylläksen suurempi luku saattaa johtua lyhyemmästä matkasta rautatieasemalle (väli Ylläs - Kolari on 35 kilometriä⁷, Levi – Kolari 80 kilometriä sekä Levi – Rovaniemi 170 kilometriä⁸). Kysyntä on toteutuneita lukuja suurempi, koska matkailusesonkina kaikki halukkaat eivät mahdu loppuun myytyihin juniin.⁹ Junien mahdollisuuksista kertoo myös se, että ympäristön kannalta epätoivottavana pidetty lentoliikenne on kasvanut ainakin taantuman alkuun asti eniten¹⁰ (lennon osuus Lapin kotimaan saapumisista on noin 20 % ja junan ja juna/auto-yhdistelmän osuus 5 – 20 %¹¹).

Nykyisin tilastot kertovat yöpymisten eikä yksittäisten yöpyjien lukumääristä. Jotta tiedossa olevia yöpymismääriä saataisiin vertailukelpoisiksi Levin ja Ylläksen matkailijamääristä johdettujen prosenttien kanssa, olemme käyttäneet löytämäämme tietoa, jonka mukaan vuonna 1980 Kuusamossa oli noin 110.300 yöpyjää ja 274.190 yöpymistä.¹² Esitettävät matkailijamäärät on laskettu mainituista luvuista saadulla suhdeluvulla.

Taivalkoskelta on suora maantieyhteys Kuusamon Rukalle (etäisyys 89 kilometriä) sekä Pudasjärven Isosyötteelle (etäisyys 40 kilometriä). Jos Kuusamon vuoden 2008 127.384 kotimaan matkailijasta (316.659 majoitusliikkeyöpymistä¹³) kahdeksan prosenttia käyttäisi makuuvaunua, luku on 10.191. Isosyötteen 19.860 kotimaan matkailijasta (49.369 majoitusliikkeyöpymistä¹⁴) kahdeksan prosenttia on 1.589. Kun lukuihin lisätään oletettu ”Kajaanin suunnan” yöjunan käyttäjämäärä 57.352, päästään lukemaan 69.132. On myös

⁴ Antti Jaatinen Pro Rautatie ry:n seminaarissa 15.2.2007; <http://www.prorausatie.net/2007/ProR15022007alustukset.pdf>; s. 9

⁵ Helsingin Sanomat 17.1.2009 Turun-junassa oli sijaa vain leikkinurkassa (kasvuprosentiksi mainitaan 6,4)

⁶ Lappi-työryhmä s. 42

⁷ <http://www.yllas.fi/?deptid=16778>

⁸ <http://www.levi.fi/fi/matkustaminen/nain-saavut-leville.html>

⁹ Lappi-työryhmä s. 42

¹⁰ Lappi-työryhmä s. 29

¹¹ Lappi-työryhmä s. 13

¹² Seppo Ervasti: Kuusamon matkailun vaiheita s. 5; <http://www.kirjastovirma.net/kuusamo/matkailu/historiikki/3>

¹³ Kuusamon matkailun tunnuslukuja joulukuu 2008; http://www.ruka.fi/site_images/kuusamo1208.pdf

¹⁴ kts. alaviite 13

huomattava, että etäisyys Kemijärveltä Rukalle (115 kilometriä) ei poikkea suuresti matkasta Taivalkosken kautta. Näin Rukalle voitaisiin houkuttaa matkustajia kahta eri reittiä pitkin ja siten lisätä yöjunaliikenteen suosiota.

Sotkamon Vuokatti on yksi sisämaan suurimmista turistikeskuksista ja se kasvaa yhä. Lisäksi rautatie kulkee Vuokatissa aivan matkailualueen keskeltä. Jos esimerkiksi Vuokatin 215.896 vuosittaisesta kotimaan matkailijasta (536.686 matkailuyöpymistä¹⁵) 15 prosenttia käyttäisi makuuvaunua, luku on 32.384. Jos tähän lisätään kahdeksan prosenttia Ukkohalla-Paljakan 50.362 kotimaan matkailijasta (125.193 majoitusliikkeyöpymistä¹⁶) eli 4.029 sekä oletettu ”Joensuun suunnan” käyttäjämäärä 29.980, päästään lukemaan 66.393. Myös kamarimusiikkijuhlistaan tunnettu Kuhmo sijaitsee lyhyen matkan päässä Vuokatista (66 kilometriä). Toisaalta Ukkohalla-Paljakalle voisi matkustaa Kuusamon tavoin kahta eri reittiä joko Vuokatin (etäisyys 86 kilometriä) tai Taivalkosken kautta (etäisyys 148 kilometriä).

Laskelmissa on tähän asti otettu huomioon vain majoitusliikkeiden yöpyjät, vaikka Ylläksen ja Levin junamatkustajat lienee laskettu kaikista (yöpyvistä) matkailijoista. Tästä huolimatta jokainen luku on enemmän kuin VR Oy:n omalla liikeriskillään ajaman Kolarin yöjunan matkustajamäärä 57.539 vuonna 2006. Jos esimerkiksi Kuusamossa laskettaisiin kahdeksan prosenttia kaikista 306.735 kotimaan matkailijasta (762.500 majoitusyöpymistä¹⁷) eli 24.539, Taivalkosken yöjunan vuosittaiseksi matkustajamääräksi voidaan arvioida 83.480. Lisäksi sisämaassakin pitänee ainakin jossain määrin paikkansa johtopäätös, että majoitusyöpymisiä on rekisteröityjä lukuja enemmän (Lapin todellisen yöpymismäärän arvioidaan olevan noin kolminkertainen vuonna 2007 rekisteröityyn noin 2,2 miljoonaan yöpymiseen verrattuna¹⁸). Tämäkin seikka viittaa esittämiämme lukuja suurempaan matkustajapotentiaaliin.

3. Johtopäätös

Vaikka esittämämme luvut ja arviot ovat alustavia ja varovaisia, ne viittaavat vahvasti siihen, että sisämaan yöjunille on luotavissa itsekannattavat tai kohtalaisen vähän yhteiskunnan tukea tarvitsevat reitit kunhan matkailuliikenteen potentiaali ja alueiden paikallisväestön liikkumistarpeet yhdistetään. Liikenteen kokeilu ei edellyttäne lisäinvestointeja ainakaan heti, koska äsken tilatuilla kaksikerrosmakuuvaunuilla voidaan korvata romutetut 36 heikkokuntoiseksi väitettyä yksikerroksista CEmt-makuuvaunua. Yhteiskunnan on kuitenkin pidettävä huoli siitä, ettei vielä jäljellä olevien CEmt-vaunujen

¹⁵ kts. alaviite 13

¹⁶ kts. alaviite 13

¹⁷ kts. alaviite 13

¹⁸ Matkailusilmä 4 / 2008 Hiihtokeskuksissa uskotaan tulevaisuuteen s. 10;

http://www.mek.fi/ima/matksilma/MS_4_08.pdf

tuhoamista sallita. Lisäksi kokeilun edellytyksenä on muutoinkin oltava yhteistyökykyinen rautatieoperaattori.

Nähdäksemme kysymykseen tulisivat reitit Helsinki – Riihimäki – Kouvola - Pieksämäki – Joensuu – Nurmes – Vuokatti ja Turku – Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki – Kajaani – Kontiomäki – Taivalkoski. Matkailukeskusten suurten kausivaihteluiden vuoksi¹⁹ reittien lyhentäminen saattaa olla ajoittain paikallaan (jos Sotkamo lasketaan pohjoiseen Suomeen, näiden yöjunien hiihtosesonkipotentiaali on puolen vuoden mittainen²⁰). Tällöin pääteasemina tulevat kenties kysymykseen Kajaani ja Joensuu. Reittien lyhentäminenkin saattaa ajan mittaan olla tarpeetonta, koska talvimatkailukeskukset pyrkivät kehittämään palveluitaan ympärivuotisiksi.

Tässä yhteydessä on myös selvitettävä pitääkö yhä paikkansa, ettei joukkoliikenteen suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmä mahdollista matkailun tarpeiden huomioon ottamista, vaikka matkailuliikenne ja ”paikallisväestön” liikennetarpeet tukisivat toisiaan.²¹ Jos näin on, epäkohta pitää korjata. Kaiken kaikkiaan yöjunien mahdollisuuksia on selvitettävä, koska

”Hyvä saavutettavuus vauhdittaa investointeja ja matkailun kasvua, mikä tuo tuloa ja työtä myös varsinaisten kasvukeskusten ulkopuolelle ja tasapainottaa aluerakennetta. Joukkoliikenteen kehittäminen vastaa myös niihin globaaleihin energiapolitiisiin ja ilmastollisiin haasteisiin, joihin yhteiskuntamme on välttämättä vastattava.”²²

Rataosan Porokylä – Vuokatti perusparannus on juuri alkamassa. Toisaalta Taivalkosken radan kevyt kiskotus ja siitä johtuva alhainen sallittu nopeus eivät estä yöjunan kulkua kokonaismatka-ajan pysyessä järkevissä rajoissa (perusparannus toki toisi tähän aikanaan helpotuksen). Ratojen sähköistämättömyys ei estä uudenkaan kaluston käyttöä, koska aggregaattivauunut ovat käyttökelpoinen ja halpa vaihtoehto eikä radan n.s. lenkittäminen muun muassa raidevirtapiirien toiminnan varmistamiseksi ole kokonaisuuteen nähden kallis tehtävä. Matkustajaliikenteen tarpeet voidaan ottaa huomioon, jos halua vain on.

Ratahallintokeskuksen mukaan muun muassa Taivalkosken radan osittainen sulkeminen on johtanut pitkiin puutavaran alkukuljetuksiin maanteitse (suljettuna on väli Pesiökylä – Taivalkoski). Tästä aiheutuvat kustannukset ovat voineet nousta rautatiekuljetusten kustannussäästöjä enemmän ja näin saattaneet vähentää rautatien käyttöä.²³ RHK esittää radan uudelleen avaamista kuitenkin vain Vääkiöön asti, vaikka metsäteollisuus haluaa saada terminaalin mahdollisimman pohjoiseen (jonne avaaminen maksaisi ”paljon”).²⁴ Väli Vääkiö – Taivalkoski (61 kilometriä) on selkeästi pitempi kuin keskimääräinen alkukuljetus

¹⁹ kts. esimerkiksi Kuusamon kuukausittaiset matkailijavirrat alaviitteessä 13

²⁰ Matkailusilmä 4 / 2008 Hiihtokeskuksissa uskotaan tulevaisuuteen s. 9

²¹ Lappi-työryhmä s. 13

²² Ote Lappi-työryhmän esipuheesta

²³ RHK A 4/2009 Raakapuun terminaali- ja kuormaustaikkaverkon kehittäminen s. 15 (jäljempänä RHK); <http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/9cd23a27d8d3c9115f358d802a47680a/1240410262/application/pdf/2821030/A4-2009%20web.pdf>

²⁴ RHK s. 28

autolla rautatielle (39 kilometriä).²⁵ Sekä henkilö- että tavaraliikenteen tarpeet puoltavat radan avaamista Taivalkoskelle asti. Samoista syistä on paikallaan myös pohtia rautatien jatkamista Kuusamon suuntaan, koska esimerkiksi raakapuun kuljetustarve todennäköisesti säilyy puunjalostusteollisuuden myllerryksistä huolimatta eikä Ruka matkailukeskuksena näytä pienevän.

4. Miksi yöjunayhteyksiä on vielä selvitettävä?

VR Oy:ssä on oltu ärtyneitä junien matkustajalukuja koskevasta keskustelusta:

”Pääjohtaja Kuitunen harmitteli sitä, että Kemijärven junaliikenteen matkustajaluvuista liikkuu todellista määrää suurempia lukuja. – Me emme jää näitä oikomaan. **Mutta jos me ilmoitamme mitä tahansa lukuja, ne perustuvat totuuteen, sanoi Kuitunen.**”²⁶

Lausuntoa on syytä verrata henkilöliikennejohtaja Jaatisen näkemykseen:

”- Näiden sisämaayöjunien alijäämä on ollut viisi miljoonaa euroa vuodessa. Tähän saakka ministeriö on sen maksanut. Nyt kun junayhteydet Itä-Suomesta nopeutuvat, yöjunien matkustajat olisivat vähentyneet, hän vakuuttaa. Alijäämä olisi voinut pahimmillaan nousta kymmeneen miljoonaan euroon.

Joensuun ja Turun välisen yöliikenteen taipaleella Tampere-Jyväskylä kirjattiin viime vuoden yhdeksän liikennöintikuukauden aikana 13400 makuuvaunumatkustajaa. Junaa kohden heitä oli keskimäärin 25. - Ei tarvitse taloustieteen nobelia laskeakseen, että sellainen ei voi olla kannattavaa, Jaatinen sanoo. **Määrän kehityksestä ei ole tietoa, kun vanhat matkustajatilastot eivät ole säilyneet.**”²⁷

Jaatinen on myöhemminkin puhunut 25 makuuvaunumatkustajasta²⁸ (mikä on itse asiassa paljon, koska Turkuun kulki yleensä yksi CEmt-vaunu, jonka kapasiteetti on 33 – 35 makuupaikkaa). Näin laskettuna ”Joensuun suunnan”²⁹ matkustajista 18.000 olisi kulkenut Turkuun ja vain 5.000 Helsinkiin. Keskimäärin seitsemän matkustajaa junaa kohti Helsinkiin on epäilyttävän vähän pääkaupunkiseudun Turkuu suuremman väkimäärän johdosta. Toimittajan sanavalinnoista (”hän vakuuttaa”) on arveltavissa, että hänkin on vuonna 2006 epäillyt Jaatisen puheita.

Toisaalta liikenneministeriössä

”Se, millä ministeriö vastaa Kainuun huoleen tai tarjoaa vaihtoehdoksi, on vielä harkinnassa. – En ole vielä ehtinyt sitä miettiä, Tervala sanoo. Hän kuitenkin lisää, että matkustajamäärä suhteessa siihen, mitä yöjunaliikenne maksaa on liian vähäinen. - Lähtökohtana on, että yöjunaliikenteen järjestäminen on kallista. VR on osakeyhtiö ja se järjestää liikennettä sinne, missä on tarvetta. Jos ei löydy maksajaa, liikennettä ei ole, hän jatkaa.

Se, kuinka paljon matkustajia tarvittaisiin Oulusta Kajaanin kautta Helsinkiin tai ylipäänsä itäpuolen rataa käyttäviin yöjuniin, ei käy selvästi ilmi oikein mistään. - Me emme ministeriössä tiedä lukuja tai laadi juna-aikatauluja. Mutta VR

²⁵ RHK s. 13

²⁶ Kainuun Sanomat 30.8.2008 Kajaanin junayhteydet ennallaan

²⁷ Turun Sanomat 3.9.2006 Viimeinen yökyöty Karjalasta;

<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:>

²⁸ Turun Sanomat 20.10.2007 Yöjuna-aktiivit vaativat poikittaisliikenteen palauttamista;

<http://www.turunsanomat.fi/kotimaa/?ts=1,3:1002:0:0,4:2:0:1:2007-10-20,104:2:493278,1:0:0:0:0:>

²⁹ kts. alaviite 4

on itse laskenut, ettei näe järkeväksi itäpuolen yöjunaliikenteen turvaamista, Tervala sanoo.

Liikenne- ja viestintäministeriö teki tammikuussa sopimuksen ostoliikenteestä. Se on voimassa vuoteen 2011. VR:n ja LVM:n välistä sopimusta Tervala ei pidä perusteltuna ryhtyä tavaamaan, vaan vetoaa kiireisiinsä. - Kainuun yöjunaliikenne loppuu. Piste, Tervala summaa.³⁰

Uutisen julkaisuhetkellä voimassa olleen ostoliikennesopimuksen seitsemäs pykälä saattaa selittää virkamiehen ”kiireet”:

Tämän sopimuksen mukaista ostoliikennettä seuraa osapuolten välinen seurantar ryhmä. Kumpikin osapuoli nimeää siihen kolme jäsentä. Ryhmä kokoontuu vähintään kolme kertaa vuodessa ja käy suunnitellun työohjelman mukaiset asiat etukäteen valmisteluna läpi.

Vuosien 2004 – 2005 aikana on tavoitteena solmia monivuotinen liikenteen ostosopimus 1.9.2006 alkaen. VR raportoi LVM:lle kolme kertaa vuodessa ostoliikenteen tuloskehitysnäkymistä myynnin raportoinnin sekä tiedossa olevien kustannustekijöiden muutosten perusteella. VR raportoi myös koko henkilöliikenteen kehittymisestä. Rautatielain 40 §:n mukaisesti VR toimittaa seuraavan vuoden maaliskuun mennessä tiedot ostoliikenteen tuloista ja kustannuksista.³¹

Jos halutaan saivarrella, sopimusehdon sanamuoto ei ole pakottava. Tarkoituksena on kuitenkin ilmeisen selvästi ollut seurata liikenteen kehittymistä. Yhtä selvää lienee Tervalan lausumista päätellen, ettei niin kuitenkaan ole tehty, vaikka virassaan vasta vähän aikaa toiminut liikenneministerikin myöhemmin toisin väittää.³² Pakkokeinoja on toisaalta käytetty hankittaessa linja-autoyhtiöiltä matkustajatietoja.³³

Liikenneministeriö perustelee säännönmukaisesti omia arvioitaan VR Oy:n ilmoittamilla tiedoilla. Tällaisia ”mitä tahansa totuuteen perustuvia lukuja” ei ehkä aina ole ollut edes olemassa, vaikka ministeriöllä olisi ollut mahdollisuus ja ilmeisesti jopa velvollisuus asioita selvittää. Lisäksi saatujen tietojen luotettavuutta voidaan epäillä. Viranomaisen menettelyä voitaneen pohtia myös laillisuusvalvonnan kannalta, mutta luottamusta herättävää toiminta ei missään nimessä ole. Sisämaan yöjunayhteyksien palauttamismahdollisuuksia onkin selviteltävä avoimesti ja monipuolisesti ilmasto- ynnä muiden haasteiden lisäksi ministeriön sekä koko poliittisen päätöksenteon uskottavuuden vuoksi. Työryhmän kokoonpanoon ja toimintatapoihin voidaan ottaa oppia Lapin joukkoliikennetyöryhmästä.³⁴

5. Lopuksi

Oheistamme keskustelun pohjaksi aikataulut, joita sisämaassa kulkevat yöjunat voisivat noudattaa. Junien kulku on järjestetty niin, että kummastakin eteläisestä terminaalista on

³⁰ Kainuun Sanomat 8.2.2006 Ministeriöltä ei vihreää Kainuun yöjunalle

³¹ Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Osakeyhtiön välinen henkilöliikenteen hoitoa koskeva sopimus oikoradan käyttöönottoon asti (1.1.05 – 31.8.2006); <http://www.raideryhma.fi/osto04/index.htm>

³² http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_2_2008_p.shtml (aiheena Joensuun yöjunien tappiollisuus)

³³ Helsingin Sanomat 17.5.2009 Bussiyhtiöt hävisivät kiistan liikennetietojen luovutuksesta – Ministeriö karhusi uhkasakoin matkustaja- ja rahtilukuja

³⁴ kts. alaviite 2

suorat vaunut sekä Taivalkoskelle että Vuokattiin (vaihtotyöt tehtäisiin perinteiseen tapaan Pieksämäellä). Niissä olisi sekä uusia että vanhoja päivä-, makuu- ja autonkuljetusvaunuja sekä ravintolavaunu (aggregaatit kulkisivat vain sähköistämättömillä osuuksilla). Autojen lastaus- ja purkauspaikkoja olisi Helsingissä, Turussa, Tampereella, Vuokatissa ja Taivalkoskella. Olemme myös vertailun vuoksi laatineet kaksi aikataulua Lapin yöjunille Savon radan kautta lähinnä kunnostettavan Pohjanmaan radan ruuhkaisuuden helpottamiseksi. Tämä ei ole kuitenkaan todellinen vaihtoehto sisämaan yöjunayhteyksien järjestämiseksi.

Kemijärvellä toukokuun 25. päivänä 2009

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Martti Vaskonen
varapuheenjohtaja

LIITTEET Edellinen kannanotomme
YJ 1 / 2 Helsinki – Taivalkoski
YJ 3 / 4 Turku – Vuokatti
P 273 / 266 Helsinki – Kajaani - Rovaniemi
Uusi P 771 / 772 Helsinki – Kajaani - Rovaniemi

JAKELU kaikki kansanedustajat ja valtioneuvoston jäsenet
sidosryhmät oman jakelulistansa mukaisesti
tiedotusvälineet oman jakelulistansa mukaisesti

KANNANOTTO 6.4.2009

Julkaistavissa heti

Sisämaan yöjunayhteyksiä on selviteltävä avoimesti

Liikenneministeri Vehviläinen on vastannut kansanedustaja Merja Kyllösen kirjalliseen kysymykseen 175 / 2009 vp junaliikenteen kehittämistä Kajaanin kautta Helsinkiin¹. Kyllösen mukaan yöjunista ”jatkuvasti tulee palautetta niin työssä käyviltä, opiskelijoilta, eläkeläisiltä kuin järjestöjen edustajiltakin”. ”Tuntuu kuin kuurolle huutaisi” luonnehtii puolestaan erään kansanedustajan avustaja VR Oy:n toimintaa asiassa.

Ministerin mielestä Savon radan yöjunista luopuminen oli oikea ratkaisu, koska nopeat suorat yhteydet ovat suosittuja vuoden 2006 aikataulu-uudistuksen ja sähköistyksen valmistumisen jälkeen. Ei käykään kieltäminen, että matkustajamäärät ovat nousseet (ministeriön mukaan yli 30 %). Pohtimatta kuitenkin on, kuinka suurta matkustajamäärää sisämaan yöjunat palvelisivat nykyään.

Vehviläisen mukaan ”ministeriö selvitti yhdessä VR Osakeyhtiön kanssa toisen kannattavan yöjunaparin liikennöimistä mm. Kajaanin kautta Savon rataa käyttäen. Tällöin todettiin, että yöjunan kulkema matka ja matka-aika pitenisivät 5 - 6 tuntia. Tämä merkitsisi kaupallisen palvelutason laskua yöjunaliikenteessä, liikenteen tuotannollisten kustannusten merkittävää kasvua sekä autovaunujen lastaus- ja purkujärjestelyjen uudelleen rakentamista.”

Kesällä 2006 yöjuna P 69 käytti väliin Helsinki - Oulu 9 tuntia ja yöjuna P 81 ennen oikoradan aikahyötyä Kontiomäen ja Kajaanin kautta 12 tuntia 15 minuuttia. Ero on kolme tuntia 15 minuuttia. Tämä osoittaa, että kriittinen ajattelu on yhteisiä asioita hoidettaessa tarpeen. Toinen esimerkki tästä on viittaus olemassa olleiden autojen lastaus- ja purkurakennelmien tuhoamiseen. Jos näin on tapahtunut, yhteiskunta on jälleen kerran sallinut lyhytnäköisen toiminnan vielä omistamalleen yhtiölle.

Ministerin mukaan nopeimmat junat kulkevat Kajaanista Kouvolan kautta pääkaupunkiseudulle noin kuudessa tunnissa (vain aamuöiset Pendolinot S 70 ja S 79 käyttävät matkaan alle

¹ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_175_2009_p.shtml

kuusi tuntia; muutoin nopeimman junan matka-aika on kuusi tuntia 29 minuuttia). Hän myös pahoittelee, ettei pääkaupunkiseudulla asiointi päiväseltään ole mahdollista ja haaveilee henkilöjunien nopeuttamisesta konkreettisia toimia esittämättä. Virkamiesnäkemys on kuitenkin konkreettinen:

"Jos jossain vaiheessa rataverkon parannuksiin saadaan niin paljon rahaa, että Kajaanistakin Pendolino hurauttaa Helsinkiin alta neljän tunnin, sitten voidaan keskustella, tarvitaanko enää yöjunaa. Mutta viiteen vuoteen tuskin tapahtuu mitään."²

Lapin Kansan uutisessa Kemijärven yöjunaliikenne saavuttanut tavoitteensa (14.2.) VR Oy:n henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen kertoo yöjunamatkustuksen kasvaneen pohjoisessa muun muassa nopeutuneiden aikataulujen johdosta. Esimerkiksi Kemijärven yöjuna on nopeutunut vuodesta 1983 vain puolella tunnilla, vaikka sähköistyksen osuus on lähes kaksinkertaistunut. Asutuksen lisäksi sisämaassakin on suosittuja lomakohteita radan varrella tai lähellä rautatietä. Kun kerran kiireettömät yöjunat vetävät väkeä pohjoiseen, miksi eivät sisämaahankin?

Tässä yhteydessä on myös syytä pohtia, miten joukkoliikenteen kannattavuus määritellään. Päiväjunissa istumalla ja hotelleissa yöpymällä menetetään työtunteja ja aiheutetaan lisäkustannuksia työnantajille ja työntekijöille. Esimerkiksi entisellä yöjunareitillä Turku - Tampere - Joensuu (Suomen viidenneksi, kolmanneksi ja kahdenneksitoista suurimmat kaupungit) junaan pitää vaihtaa ainakin kerran ellei kahdesti ja matkan kesto vaihtelee kuuden tunnin 47 minuutin ja seitsemän tunnin 45 minuutin välillä. Lisäksi viimeiset kaksi tuntia ajetaan Joensuun päässä paikallisjunakalustolla. Näin menetetään kaksi työpäivää ja tarvitaan kaksi hotelliyötä ellei turvauduta kalliiseen lentämiseen. Mikä siis kannattaa kokonaisuuden näkökulmasta?

Mitäpä jos sisämaan yöjunaliikenne aloitettaisiin uudelleen tai ainakin rehellisesti selviteltäisiin sen aloittamismahdollisuuksia? Uusia makuuvaunujakin on tilautettu poliittisella mahtikäskyllä ja jossain niitä pitää käyttää. Näin matkustajat ehtisivät levänneinä aamupäivän palaverihin ja tämä on mielekkäämpää kuin normaalin ihmisen nukkuma-aikoina Pendolinolla "hurauttaminen". Jos yhä luotetaan VR Oy:n tappiollisuusväitteisiin, nousevat matkustajamäärät ainakin vähentäisivät tappioita ja yhteiskunnan tuen tarvetta. On avoimen selvityksen aika.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Lisätietoja puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

040 – 551 6991, kalevi.kamarainen@pp.inet.fi

² osa Anne Huotarin kirjallisesta kysymyksestä 654 / 2003 vp Kajaanin yöjunaliikenteen tulevaisuudesta

YÖJUNA HELSINKI – TAIVALKOSKI VUONNA 20XX?

YJ 1 Helsinki – Taivalkoski

YJ 2 Taivalkoski – Helsinki

M – S

M – S

21.12	0	Helsinki	815	07.44
21.18	3	Pasila	812	07.38
21.28	16	Tikkurila	799	07.28
22.05	71	Riihimäki		06.55
22.15			744	06.45
22.48	130	Lahti	685	06.12
22.50				06.10
23.24	192	Kouvola		05.36
23.40			623	05.19
00.22	263	Mäntyharju	552	04.38
00.47	305	Mikkeli		04.12
00.50			510	04.09
01.14	344	Haukivuori	471	03.46
01.32	376	Pieksämäki		03.24
03.00			439	02.30
03.23	414	Suonenjoki	401	02.08
03.50	465	Kuopio		01.30
05.20			350	23.50
05.40	490	Siilinjärvi	319	23.30
06.01	526	Lapinlahti	289	23.10
06.16	550	Iisalmi		22.55
06.18			265	22.52
06.42	589	Sukeva	226	22.32
07.00	613	Murtomäki	202	22.14
07.15	633	Kajaani		21.59
07.20			182	21.52
07.37	659	Kontiomäki		21.36
07.50			156	21.23
08.12	677	Ristijärvi	138	21.03
08.42	705	Hyrnsalmi	110	20.33
09.12	733	Pesiökylä	82	20.03
10.45	815	Taivalkoski	0	18.38

Huomioita

- oletettu, että Rautatievirasto sallii matkustajajunille 70 kilometrin tuntinopeuden Taivalkosken radalla edellisen yöjunakokeilun (Winterrail) tavoin
- Murtomäen pysähdys lisätty Talvivaaran kaivoksen mahdollisia tarpeita varten
- Pendolinon S 79 Helsinki – Kajaani kulku rajattu välille Helsinki – Kuopio ja Pendolinon S 70 Kajaani – Helsinki kulku välille Kuopio – Helsinki
- junakohtaus Sukevalla (YJ 1 / IC 74)
- risteysasemien junakohtaukset jätetty mainitsematta

YÖJUNA TURKU – VUOKATTI VUONNA 20XX?

YJ 3 Turku – Vuokatti

YJ 4 Vuokatti – Turku

M – S

M – S

21.50	0	Turku satama	858	08.02
21.57	3	Turku		07.55
22.05			855	07.50
22.45	69	Loimaa	789	07.05
23.01	89	Humppila	769	06.51
23.26	131	Toijala	727	06.23
23.48	171	Tampere		06.00
00.01			687	05.46
00.26	213	Orivesi	645	05.24
01.00	269	Jämsä	589	04.54
01.33	326	Jyväskylä		04.23
01.40			532	04.20
01.55	351	Lievestuore	507	04.06
02.07	367	Hankasalmi	491	03.54
02.30	406	Pieksämäki		03.30
05.47		Pieksämäki	452	00.16
06.19	455	Varkaus	403	23.45
06.45	498	Heinävesi	360	23.19
07.00	520	Vihtari	338	23.04
07.22	556	Viinijärvi	302	22.42
07.41	589	Joensuu		22.22
07.54			269	22.06
08.18	625	Eno	233	21.50
08.28	639	Uimaharju	219	21.38
08.50	670	Vuonisahti	188	21.25
09.07	693	Liekka		21.08
09.11			165	21.06
09.21	708	Kylänlahti	150	20.54
09.39	730	Höljäkkä	128	20.36
09.47	741	Kohtavaara	117	20.27
09.55	749	Nurmes		20.19
09.59			109	20.16
10.20	773	Valtimo	85	19.54
11.10	833	Latu	25	19.04
11.12	834	Vuokatti		19.02
11.20			24	18.45
11.42	858	Kontiomäki	0	18.23

Huomioita

- junakohtauksia henkilöjunien kanssa Viinijärvellä (YJ 3 / H 780 ja YJ 4 / H 787), Uimaharjussa (YJ 3 / H 762; H 762:n aikatauluun tehty tämän vuoksi minuuttitarkistuksia) ja Nurmeksessa (YJ 4 / H 763)
- risteysasemien junakohtaukset jätetty mainitsematta
- YJ 3:lta jatkoyhteys Kontiomäeltä Ouluun (lähtö 12.01 ja saapuminen 13.55) ja Oulusta yhteys YJ 4:lle (lähtö 15.59 ja saapuminen 17.18)

ROVANIEMEN YÖJUNAPARIN SIIRTO KULKEMAAN KOUVOLAN JA KAJAANIN KAUTTA

P 273 Helsinki – Rovaniemi

P 266 Rovaniemi – Helsinki

M – S

M – S

22.30	0	Helsinki	1.019	06.54
22.36	3	Pasila	1.016	06.48
22.46	16	Tikkurila	1.003	06.38
23.11	59	Mäntsälä	960	06.14
23.35	104	Lahti	915	05.48
23.38				05.45
00.12	166	Kouvola		05.11
00.25			853	04.52
01.05	237	Mäntyharju	782	04.10
01.28	279	Mikkeli		03.44
01.30			740	03.42
01.53	318	Haukivuori	701	03.20
02.11	350	Pieksämäki		03.00
02.30			669	02.29
03.01	388	Suonenjoki	631	02.05
03.26	439	Kuopio		01.40
03.35			580	01.20
03.55	464	Siilinjärvi	555	01.01
04.15	500	Lapinlahti	519	00.41
04.30	524	Iisalmi		00.25
04.33			495	00.22
04.55	563	Sukeva	456	00.01
05.19	607	Kajaani		23.36
05.25			412	23.10
05.40	633	Kontiomäki	386	22.55
05.53	650	Paltamo	369	22.40
06.25	707	Vaala	312	22.07
06.44	741	Utajärvi	278	21.47
07.00	763	Muhos	256	21.31
07.20	799	Oulu		21.10
07.30			220	20.50
08.30	905	Kemi		19.40
08.33			114	19.37
09.00	947	Tervola	72	19.10
09.31	995	Muurola	24	18.40
09.46	1.019	Rovaniemi	0	18.24

Huomioita

- junakohtauksia henkilöjunien kanssa Haukiputaalla (P 266 / IC 49) ja Vaalassa (P 266 / P 707)
- risteysasemien junakohtaukset jätetty mainitsematta

ERILLINEN SAVON / KAINUUN YÖJUNA

P 771 Helsinki – Rovaniemi

P 772 Rovaniemi – Helsinki

M – S

M – S

23.12	0	Helsinki	1.019	06.50
23.18	3	Pasila	1.016	06.44
23.28	16	Tikkurila	1.003	06.34
23.53	59	Mäntsälä	960	06.09
00.17	104	Lahti	915	05.44
00.20				05.42
00.55	166	Kouvola		05.18
01.20			853	04.55
02.05	237	Mäntyharju	782	04.15
02.31	279	Mikkeli		03.50
02.35			740	03.45
03.00	318	Haukivuori	701	03.20
03.20	350	Pieksämäki		02.57
04.15			669	02.30
04.40	388	Suonenjoki	631	02.00
05.10	439	Kuopio		01.30
05.20			580	23.50
05.40	464	Siilinjärvi	555	23.30
06.01	500	Lapinlahti	519	23.10
06.16	524	Iisalmi		22.55
06.18			495	22.52
06.42	563	Sukeva	456	22.32
07.10	607	Kajaani		22.15
07.20			412	21.58
07.37	633	Kontiomäki	386	21.43
07.49	650	Paltamo	369	21.30
08.19	707	Vaala	312	20.58
08.38	741	Utajärvi	278	20.37
08.53	763	Muhos	256	20.22
09.12	799	Oulu		20.00
09.15			220	19.55
10.20	905	Kemi		18.55
10.22			114	18.53
10.53	947	Tervola	72	18.25
11.23	995	Muurola	24	17.55
11.38	1.019	Rovaniemi	0	17.40

Huomioita

- junakohtauksia henkilöjunien kanssa Sukevalla (P 771 / IC 74), Vaalassa (P 771 / P 704), Tervolassa (P 771 / 709) Paltamossa (P 772 / P 707) ja Murtoässä (P 772 / IC 77)
- risteysasemien junakohtaukset jätetty mainitsematta