

VR:n julkisuudessa (mm. L-S 26.4) esittämiä perusteluja päätökselleen ja niihin liittyvät Haukivuoren aluejohtokunnan vastineet

- Haukivuoren vuosittainen matkustajamäärä 12 000 voi kuulostaa isolta, mutta esim. Mikkelissä matkustajia on yli 20-kertaa enemmän (260 000). Junavuoroihin suhteutettuna tuo 12 000 matkustajaa tarkoittaa noin kolmea per juna. InterCity-juna ei vain ole oikea kulkuneuvo kolmelle hengelle kerrallaan.

Haukivuoren aluejohtokunta

Haukivuorelta nousee enemmän kuin VR:n ilmoittama 12000 matkustajaa vuodessa. VR:n siirtyminen tarjoushinnoitteluun on automaattisesti vähentänyt pienten asemien matkustajamääriä: kun tarjous Helsingistä Kuopioon tai jopa Kajaaniin on halvempi kuin Helsingistä Haukivuorelle, on Haukivuorellakin yleisesti ostettu tarjouslippu. Lisäksi ajallisesti lyhyillä matkoilla (esim. Haukivuori-Mikkeli) jää usein junasta ostettu lippu kokonaan myymättä, jos konduktööri ei ehdi paikalle. Näitä tapauksia on tullut esiin kymmeniä ja taas kymmeniä.

Hintaesimerkkejä tarjouksista: Kuopio-Mikkeli 6€. Lippu samaan junaan Kuopio-Haukivuori 24.70€. Helsinki – Kuopio 19€. Lippu samaan junaan Helsinki - Haukivuori 66€. Kyllä haukivuorelainenkin tai tänne matkustava osaa ostaa tarjouslipun ja hypätä junasta Haukivuorella. Tilastoon tulee kuitenkin matka Kuopio-Mikkeli tai Helsinki - Kuopio. Tämä koskee kaikkia pieniä paikkakuntia. Näin tilastoihin saadaan pienten asemien matkustajamäärät pieneneväksi ja voidaan väittää niiden käytön vähenevän.

Voimmekin realistisesti arvioida, että Haukivuoren asemaa käyttää vuositasolla n. 15 000 VR:n tilastoiman 12 000 matkustajan sijaan.

Haukivuorella asuu 2000 ihmistä eli meillä junavuoroa käyttää vuosittain kuusinkertainen määrä ihmisiä asukasmäärään verrattuna. Mikkelin asukasmäärä on n 53 000 (Haukivuoren asukasmäärä 2000 vähennettynä). Jotta Mikkelissä päästään suhteellisesti samalle tasolle täytyisi siellä junaa vuositasolla käyttää 318 000 ihmistä. Haukivuoreen verrattuna vaje on 58 000 ihmistä. Haukivuori on siis suhteellisesti tehokkaampi asema.

- Haukivuoren ja Lievestuoreen junavuorot eivät ole paikallisliikennettä vaan esim. Helsingin ja Kuopion välistä liikennettä. Kaukojunien matka-aika on aivan keskeinen kilpailutekijä.

Haukivuoren aluejohtokunta

Haukivuoren ja Lievestuoreen junavuorot ovat sekä paikallisliikennettä että kaukoliikennettä. Meillä ei täällä kulje mitään H, I, K jne junia. Pendoliinot ajavat jo luonnollisesti asemamme ohi, joten jäljelle jäävät IC- junat. VR:n suunnitelma iskee suoraan näihin meidän lähiliikenteen/kaukoliikenteen käyttäjiin: lukiolaisiimme, opiskelijoihimme, ikä-ihmisiin, vähääkään vaativampaa terveydenhoitoa tarvitseviin, kesä- ja vapaa-ajanasukkaisiimme sekä lukuisiin etelään ja pohjoiseen matkaaviin ja haukivuorelle palaaviin matkustajiin.

Sähköjuna pysähtyy täydestä matkavauhdista asemalle, ottaa matkustajat kyytiin ja kiihdyttää matkavauhtiin 3 minuutissa. Tämä on se todellinen "aikahyöty" jonka VR tällä toimenpiteellään saavuttaisi. Tämä aika menetetään tai otetaan tarvittaessa kiinni kaikkien junavuorojen osalta Hkin ja Kuopion välillä vaikka junat eivät Haukivuorella pysähtyisikään.

Emme usko, että parhaimmillaankin n 30 min hitaampia, korvaavia bussivuoroja saadaan Haukivuorelta Mikkelin ja Pieksämäen suuntiin siinä määrin, että matkustajat kokisivat ne nykyisten junayhteyksien veroisiksi. Siksi on todennäköistä, että pääosa matkustajista siirtyisi henkilöautojen käyttäjiksi. Mitä tämä merkitsisi käytännössä?

Jos lasketaan, että kaikki 12 000 vuosittaista matkustajaa kulkee esim. Haukivuorelta – Mikkeliin ja takaisin autossa, jossa kussakin on 3 matkustajaa, niin autoja tarvitaan 4000. Edestakainen matka on 80 km, joten VR:n aiheuttamia, ilmastoja säästättäviä, turhia ajokilometrejä kertyy yhteensä 320 000 km, ja polttoainetta kuluu täysin tarpeettomasti 19200 l (keskikulutus 6l/100km).

Tämä liikennemäärän kasvu lisäisi Haukivuori – Mikkelin välillä myös liikenneonnettomuusriskiä, sillä jo nyt esim. hirvikolareita sattuu ko. reitillä vuosittain useita. Lisäksi päätös aiheuttaisi matkustajien täysin hyödyttömiä ja tarpeetonta pikkuautossa istumista vuositasolla yhteensä 8 000 tuntia eli 333 vuorokautta (juna 20 min/suunta nopeampi kuin h-auto).

Tämän 8000 tunnin aikamenetyksen korvaaminen edellyttää 160 000 Haukivuoren ohittavaa ja "3 min. aikahyödyn" kuittaavaa junamatkustajaa vuodessa. Uskomme kuitenkin, että valtaosa näistä 160 000 junamatkustajasta haluaisi tasavertaisuuden, liikenneturvallisuuden ja ympäristöarvojen nimissä junien pysähtyvän Haukivuorella myös tulevaisuudessa.

VR:n suunnitelma onkin mielestämme yhdyskunta-, liikenne- ja ympäristösuunnittelun sekä VR:n ja LVM:n välisen yksinoikeussopimuksen vastainen. Se heikentää myös koko Mikkelin vetovoimaisuutta ja tavoitettavuutta sekä näivettää merkittäväällä tavalla asuinseutumme vihreisiin arvoihin pohjaavat tulevaisuuden mahdollisuudet. Luomupohjainen maatalous, metsä- ja biotalous kaikkienensa yhdessä matkailun ja palvelusektorin kanssa ovat asuinseutumme tulevaisuuden rakennuspuita. Kyyveden rannoilla olevat lähes 1000 vapaa-ajanasuntoa tuovat tänne tuhansia vapaa-ajan viettäjiä vuosittain. Heistä ja myös lomamökkiyrittäjien asiakkaista iso osa käyttää junaa matkoihinsa. Haluamme luottaa siihen, että tämä VR:n vuodesta 1889 keskeytyksettä tarjoama matkustusmuoto kuuluu jatkossakin keskeisenä osana asuinseutumme vahvuustekijöihin. "Luomujuna" luomumaakunnassamme Etelä-Savossa tulisi ottaa osaksi VR:n imagorakentamista. Nyt juna on vaarassa muuttua myrkyinvihreäksi ainakin kaikkien tämän vetoituksen allekirjoittaneiden silmissä.

Lisäksi on todettava, että VR:n suunnitelma siirtäisi yli 12 000 vuosittaista matkustajaa verovaroin tuetun kumipyöräliikenteen piiriin lisäten näin aivan tarpeettomia päällekkäisiä kustannuksia yhteiskunnalle eli meille veronmaksajille.

- Viime vuosina, esim. 2002-2012 matkustajamäärät ovat kasvaneet n. 20 %. VR:n tavoitteena on kasvattaa matkustajamääriä, ja siinä on myös onnistuttu. Juuri nyt kasvu on hyvin varovaista, mikä johtuu suhdanteesta ja työttömyyden kasvusta. Kasvu syntyy lähinnä maakuntakeskusten välisessä liikenteessä, ja matkustajamäärien kasvattamisessa

olennaista on juuri maakuntakeskusten väliset matka-ajat.

- Matka-aikoja pyritään lyhentämään monin keinoin, mutta kun uusia oikoratahankkeita ei oikein ole, edetään askel kerrallaan. Tämä tarkoittaa usein 5-10 min per kerta, ja kaikki ne ovat tärkeitä.

Haukivuoren aluejohtokunta

Tuon 10 min aikahyöty, ihan käytännön tasolla, saavutetaan mikäli VR ottaa Helsinki-Kouvola-Kuopio-välillä syksyllä käyttöön äskettäin hankkimansa ohjausvaunut (toisessa päässä junaa on veturi ja toisessa ohjaamalla varustettu vaunu), veturinvaihto Kouvolaan poistuu, ja tämä yksistään säästää aikatauluista noin kymmenen minuuttia. Oleellista onkin, että VR keskittyy toiminnan tehostamiseen risteysasemilla

Kuopion ja Kouvolan välillä junat pysähtyvät enää Suonenjoella, Pieksämäellä, Haukivuorella, Mikkelissä ja Mäntyharjulla. Viisi asemaa, viisi pysähdystä. Tässä ei pitäisi olla enää mitään karsittavaa. Maaseudulla radanvarrella olevat ihmiset ansaitsevat oikeutta ja tasa-arvoista kohtelua.

- Matka-aikaa lyhennetään mm. ottamalla Helsingin ja Kouvolan välillä käyttöön uuden IC-kaluston 200 km/h-nopeus. Lähivuosien tavoite on laajentaa tätä nopeustasoa mahdollisimman paljon (rataverkon suomien mahdollisuuksien mukaan)

Haukivuoren aluejohtokunta

Mikkelin ja Kuopion välillä on vielä useita ylikäytäviä ja routavauriot hidastavat keväisin aikatauluja. Junat eivät siis vielä vuosiin tule kulkemaan Kouvolan ja Kuopion välillä 200 km/h. Ja kun kulkevat, ei 3 min pysähdysaika juuri kasva. Haukivuoren ratapihalla on kaarre, jonka vuoksi maksiminopeus veturivetoisille junille on 120 km/h. Näin on ollut kauan ja näin tulee olemaan. Eli jarrutukseen / kiihdytykseen on otettava vertailunopeudeksi 120 km/h, ei 200 km/h.

Uusilla vetureilla junat pystyvät kiihtymään nopeammin jokaisessa kiihdytyksessä verrattuna nykyisiin vanhoihin neuvostovalmisteisiin vetureihin, joilla liikenne nyt hoidetaan. Lisäksi uusilla vetureilla voidaan tehdä hyötyjarrutus, eli jarrutusenergiaa saadaan talteen nykytilanteeseen verrattuna.

- Haukivuoren ja Lievestuoreen liikenne on VR:n omalla liiketoimintariskillään ajamaa liikennettä, joten ko. pysähdysten lakkauttaminen ei edellytä LVM:n vahvistusta tms.

Haukivuoren aluejohtokunta

Junan pysähtyminen asemalle maksaa 5 – 10€. Aikuisen lippu esim. Mikkelisiin maksaa 8.20 – 10.80€ junasta riippuen. Tämä tarkoittaa, että jokaisen junan pysähdys asemallamme vähäisimmälläkin nykyisellä käytöllä (3 matkustajaa/juna) on taloudellisesti kannattavaa. Yli 12 000 vuosittaista matkustajaa tuo siis VR:lle selvää voittoa ja on kannattavaa. Me emme ymmärrä miten verovaroin tuettu bussiliikenne voisi olla junille kannattava vaihtoehto? Ei se ainakaan sitä ole Mikkelille eikä Suomen valtiolle.

Tässä kohtaa on kysyttävä myös missä on VR:n logiikka kun Kesälahden asema P-Karjalassa, matkustajia 10 000 vuodessa, ei missään nimessä ole VR:n ilmoituksen mukaan (uutinen Karjalaisessa) lakkautusuhan alla mutta Lievestuore ja Haukivuori on? Olemme kuitenkin iloisia Kesälahden matkustajien puolesta ja haluamme junien

pysähtyvän siellä jatkossakin. Edellyttäisimme vain samaa loogista ajattelua VR:ltä myös Haukivuoren ja Lievestuoreen suhteen.

- Haukivuoren aseman laituri on matala. Aseman valaistus ja auraukset aiheuttavat kustannuksia.

Haukivuoren aluejohtokunta

Aseman laituri on korotettavissa helposti ja kohtuullisin kustannuksin. Jo osalla VR:n päätöksestä aiheutuvista tuetun linja-autoliikenteen vuosikustannuksista voidaan laituri nostaa vaaditulle tasolle. Valaistus ja auraukset ovat normaalia Suomen talveen ja pimeään aikaan liittyviä kustannuksia eivätkä näyttele mitään merkittävää roolia tässä asiassa.

Lopuksi

On kysyttävä, että haluaako VR harrastaa kannattavaa joukkoliikennettä vain ns. kasvukeskuksen välillä vaikka se on kannattavaa myös Haukivuoren kokoisilla asemilla?

Me vetoamme siihen, että VR:n johto/Liikenneministeriö punnitsisi ja vertaisi näitä edellä esittämiämme sekä muita junavuorojen säilyttämistä puoltavia perusteluita omiin esittämiinsä perusteluihin ja päättäisi avoimen ja reilun harkinnan jälkeen luopua suunnitelmastaan lakkauttaa Haukivuoren junavuorot 11.8.2014 alkaen.

Se olisi kestävä kehitys, maaseutu Suomen ja tulevaisuuden joukkoliikenneajattelun voitto.