



Lättähattu kiinnosti ja kyytiin nousijoita riitti, kun museojuna pysähtyi Juankosken asemalla huhtikuussa 2015.

Minimalistinen vaihtoehto palauttaisi henkilöliikenteen hiljaiselle radalle

# Henkilöjunat raiteille reilulla neljällä miljoonalla

HEIKKI RISSANEN

## RAUTATIEMATKUSTAMISEN

edistämistä ajava Suomen Rautatiematkustajat ry pump-paa vauhtia resiinaan, palauttaakseen junaliikenteen Itä-Suomen hiljaisille rataosuuk-sille.

Muun muassa Joensuu-Luikonlahti-Juankoski-Siilinjärvi -radalla liikennettä on nip-paa nappa niukin naukin, ettei-vät kiskot pääse ruostumaan.

Tavarajunia kulkee nyky-ään rata-osuudella harvem-min kuin yksi vuorokaudessa.

Radan viimeinen vaihe val-mistui 1960-70-lukujen vai-huudessa. Näin ollen radalla ei kulkenut aikanaan edes nos-talgisia lättähattuja. Henkilö-liikenne rataosuudella on ol-lut varsin vähäistä muuten-kin. Yöjuna Joensuusta liiken-nöi radalla muutaman vuoden ajan 1980-luvulla.

Sen jälkeen henkilöliiken-nettä on ollut vain erittäin sa-tunnaisesti. Viimeksi kevääl-lä 2015, kun museojuna Kei-teleeltä kiillotti kiskoja radal-la vanhalla kunnan lättähatul-la Jyväskylältä Pieksämäen, Kuopion, Siilinjärven, Juan-kosken kautta Viinijärvelle ja takaisin.

**SÄÄNNÖLLISEN** henkilöliiken-teen palauttaminen radalle ei kuitenkaan ole utopiaa, vau-kuuttaa Suomen Rautatiemat-kustajat yhdistyksen puheen-johtaja Kalevi Kämäräinen.

Tosin henkilöjunien palauttaminen on tiukan vään-nön takana. 2013 valmistu-nut Nopeat Itäradat neuvot-telukunnan toimeksiannosta tehty konsulttiselvitys päätyi henkilöliikenteen palauttamisen kustannuksissa reiluun 55 miljoonaan euroon.

Sekin on näillä näkymin mahdotonta toteuttaa, vaikka liikenne hoituisi kevyesti kiskobusseilla. Sähköistäminen ja ratarakenteiden muuttaminen raskaamman kaluston vaati-musten mukaisesti hilaisi hin-talapun jo pilvien yläpuolelle.

**RAUTATIEMATKUSTAJIEN** pu-heenjohtaja antaa viralliselle

laskelmille kuitenkin huutia. Henkilöliikenne saataisiin pala-utettua rataosuudelle reilun neljän miljoonan euron investo-ineilla. Ratamatkaa Kuopion ja Joensuun välillä on pyöreästi 170 kilometriä.

”Radan sähköistämistä on tässä taloustilanteessa turha haaveilla, mutta henkilöjuna-liikenne olisi mahdollista pienin investointikustannuksin. Samalla yhteiskunnan ylläpi-tämä kallis raitinfra saataisiin nykyistä tehokkaampaan hyö-tykäyttöön”, Kämäräinen vau-kuuttaa.

**KONSULTTILASKELMIEN** halpuuttamiseen on päästy kar-simalla muun muassa eritasoliittymä ja keventämällä liikenneasemien turvarakenteita.

”Vallitseeko meillä turvali-suusabsolutismi. Ovatko lii-kennepaikkojen kalliit yli- ja alikulut todella tarpeellisia” Kämäräinen kysyy.

Radan ylläpitämisen muuta-maa päivittäistä junaa väiste-lemällä saattaa kuitenkin olla miellyttävämpi kokemus, kuin laiturilta toiselle siirty-minen virtsanhajuisten hissi-ien kyydissä. Nämä tuoksuhi-sit osaltaan nostavat kustan-nukset niin korkealle, etteivät henkilöjunat kulje eikä liiken-nepaikkoja rakenneta”, rautatiematkustajien puheenjohta-ja kärjistää.

**KUN** henkilöliikenteen mono-poli on murtumassa, operaat-toriksi voidaan harkita muuta-kin kuin perinteistä VR:ää.

Muun muassa Onnibussi on ilmoittanut kiinnostuksensa ratarakon hiljaisten osuuk-sien liikenteen hoitamisesta.

Vaikka henkilöliikenteen to-teuttaminen Itä-Suomen hil-jaisilla radoilla on enemmän kuin pitkissä kiskoissa, on hal-payhtii tehnyt mahdollottaman mahdolliseksi jo bussiliiken-teen puolella.

Tässä lähentymiskulmassa Kämäräisen esitys on tervetul-lut avaus keskustelulle jo ole-massa olevien kalliiden investo-intien tyhjäkäynnistä.

”Voidaan myös kysyä, käy-

tetääkö valtion niukkoja va-roja tällä hetkellä järkeväs-ti. Hallituksen budjettiesityk-sessä on 11 miljoonan euroa suunnittelurahaa Pisara-ra-dalle, vaikka sitä tarvitaan vastajoskus 2030-luvulla”, Kämäräinen heittää.

”Tuolla summalla henkilö-junaliikenne saataisiin mah-dolliseksi välille Joensuu-Kuopio ja Joensuu-Oulu. Li-säksi jäisi rahaa vielä johonkin muuhun pikkuhankkeeseen.

Junavuorot voitaisiin yhdistää kaluston ja junahenkilö-kunnan hyödyntämisen kan-nalta Pieksämäki-Joensuu-Kontiomäki -liikennepakettiin, Kämäräinen kaavaillee.

**KÄMÄRÄINEN** vakuuttaa ole-vansa tosissaan esityksensä takana.

”Ei tämä huuhaata ole, vaan perustuu laskelmiin ja olemas-sa olevien rakenteiden hyö-dyntämiseen. Ei muttu-tuntu-maan. Tarkoitus on avata esi-tyksellä keskustelu ratojen ot-tamisesta käyttöön.

”Jos henkilöliikenteen infra-



Matkustajia nousemassa museojunan kyytiin Sankinmäen seisakkeella Nilsissä.

kustannuksina on pidetty reilun 55 miljoonaa euroa, on loogista päätellä, että vähäisempikin kes-tävä matkustajamäärä on mah-dollinen, jos kulueria saadaan huomattavasti pienennettyä, Kämäräinen suhteuttaa kusan-

nia matkustajamääriin.

Tosin henkilöjunien kannattavuuskysymykset vaati-vat kuitenkin omat tarkem-mat analyysit. Jotain voidaan kuitenkin päätellä jo olemassa olevien tietojen pohjalta, juris-

tina elämäntyyliä tehnyt Kämäräinen myöntää.

”Olen kuitenkin vakuuttu-nut, että minimalismi on tar-peen, jos henkilöjunia todella halutaan kaupunkien väliselle radalle.”

## Yhdistelmäjunilla kalusto kierrätykseen

molempiin päihin tulee kisko-bussi. Sekä veturiksi että työn-tyräksi. Yhdistelmä olisi myös läpikuljettava.

**KUSTANNUSLASKELMIEN** li-säksi Kämäräinen on myös ai-katalluttanut tarkoin radan liikenteen.

Matkustusaika 170 kilomet-riin ratamatka Kuopiosta Joensuuhun olisi tunti 48 minuut-tia.

Kun radalla on jo olemassa olevan kuluvalvonta, matka-vauhtina voidaan pitää osu-della Siilinjärvi-Viinijärvi ko-konaisuudessaan 120 kilomet-riä tunnissa.

Siilinjärveltä Kuopioon matka tahtuisi jo 140 kilomet-riin tuntivauhdilla, mutta las-kelmassa käytetty kalusto ra-jaa vauhdin 120:n kilometriin tunnissa.

Aikatauluesityksen väli-pysähdykset ovat Joensuusta lähdeittäessä Ylämyllyllä, Outo-kummussa, Luikonlahdessa, Juankoskella ja Siilinjärvellä.

**SEISAKKEINA** ja junien koh-taamispaikkana Luikonlahti ja Juankoski kaipaavat myös laiturit. Konsulttiselvitykses-sä Luikonlahden laituritöihin on laskettu kuluva miljoona euroa.

Kämäräinen on nipistänyt kustannusarvion 340 000 eu-roon liikennepaikan rakenteita keventämällä. Juankosken laiturirakan miljoonan eu-roon kustannusarvio kutistuu 240 000 euroon.

Konsulttiselvityksessä Kaavin liikennepaikalle on laskettu viiden miljoonan euron kus-tannukset. Minimalistisessa versiossa kiskobussi sivuuttaa

Kaavin pysähtymättä.

Tosin Kaavi on mahdollista liittää liikennepaikkaksi, mikä toisi muuttaman minuutin pi-dennystä aikatauluun.

**MILJOONAN** euron säästö vi-ralliseseen esitykseen tulee siir-tymäkaarien ja kallistusten osalta Viinijärvi-Siilinjärvi-osuudella.

”Miettämisen jälkeen jä-tin ne pois olettamuksella, et-tä lähtökohtana on 120 kilome-trin tuntinopeus. Se ei eh-kä edellytä rataa muutoksia, kun rataa ei kohdistu sieta-mättömiä lisärasitusta” Kämäräinen karsii virallisen las-kelman kustannuksia kohta kohdalta.

Lähtökohta kun on henkilöliikenteen palauttaminen radalle suhteellisen halvalla ja helposti.