

Rautatien aika

Pamfletti Suomen raideliikennepolitiikasta

Rautatieliikenteellä olisi Suomessa selvästi nykyistä suuremmat mahdollisuudet, jos ne haluttaisiin käyttää. Junalla voitaisiin hoitaa kannattavaa paikallisliikennettä, ja tavara kulkisi turvallisemmin kiskoilla.

Mutta Suomi on rautatiepolitiikassaan jälkijunassa.

Tämä pamfletti on terävä faktapaketti aiheesta, josta päättäjillä on liian vähän oikeaa tietoa. Samalla kirja on tiukka puheenvuoro vanhoihin asenteisiin jäməhtäneeseen rautatiekeskusteluun.



9 789529 217779

ISBN 978-952-92-1777-9
Anria Kustannus Oy
2007



www.raideryhma.fi

Rautatien aika

Rautatien aika

Pamfletti Suomen raideliikennepolitiikasta



RAIDERYHMÄ

RAIDERYHMÄ

Rautatien aika

Pamfletti Suomen rautateistä ja liikennepolitiikasta

”Liikennepolitiikassa tulen seuraavissa hallitusneuvotteluissa vahtimaan henkilökohtaisesti yhtä asiaa yli muiden: kevyen liikenteen reittien rakentamisvauhti on kaksin- tai kolminkertaistettava.” ... Hänen puolestaan ”nämä pienet rahat” voidaan ottaa suurista maantie- ja ratahankkeista.

(Pääministeri Matti Vanhanen (kesk.) Helsingin Sanomissa 11.1.2007)

RAIDERYHMÄ

Kansikuva:
Timo Laukkarinen, 2005

© Raideryhmä ja tekijät 2007

Kustantaja: Anria Kustannus Oy
Toimitus: Kalevi Kämäräinen, Timo Louhikari
Ulkoasu: Petrin Viestintä, Helsinki
Paino: Punamusta, Joensuu 2007
Internet: www.raideryhma.fi

ISBN 978-952-92-1777-9

Sisältö

Hevosmiesten tietotoimisto	5
----------------------------	---

1 Junalle olisi tilaus

• Raideliikenne osaksi ympäristöpolitiikkaa	10
• VR:n monopoliasema ei vastaa matkustajien tarpeisiin	15
• Britannian rautateiden yksityistäminen – luuloja, valheita ja tosiasioita	17
• Samaan aikaan Arkadianmäellä: Britanniassa kaikki on huonosti	24
• Samaan aikaan raiteilla – Pendolinoon ei voi luottaa	26
• Pendolinon musta kirja – junatyyppejen täsmällisyystilastoa	29
• Elävätkö poliitikkomme tsaarin ajassa?	30

2 Paljon tukea, vähän junia

• Henkilöliikenteen ostot – kannattamattomien junien vai VR Osakeyhtiön tukemista?	36
• Kerava–Lahti-oikorata – menestys vai fiasko?	47
• Konginkankaan tuomio ja fysiikan lait	55
• Tallinnan rautatietunneli – haihattelua vai hyvä liikeidea?	59

3 Paikallisjuna on tabu

• Oliko paikallisliikenteen taantuminen välttämätöntä?	65
• Visio Suomen alueellisesta paikallisjunaliikenteestä	73
• VR Osakeyhtiön ja HKL:n paikallisjunat hintavertailussa	85
• Mistä koulutettua henkilökuntaa, kun kilpailu avautuu?	89
• Raideliikenne aluetalouden ja maakuntakehityksen ehtona	93

4 Puretaan, suljetaan

- Kiintoisia käänteitä Suomen makuuvaunuliikenteessä 96
- Teräsvaunujen romutukset –
veronmaksajan selkänahasta romuttajan polttopilliin 104
- Liikenteeltä suljetut ja puretut rataosat
nyky-Suomen alueella 110

5 Vuosikatsaus

- Vuosikatsaus toukokuusta 2005 helmikuuhun 2007 114
- Kolme termiä, joiden ero olisi hyvä ymmärtää 146

6 Kysely

- Kansanedustajat: omistajaohjaus ei toimi,
mutta monopolista ei luovuta 149
- Ongelmia on, keinot puuttuvat 155
- Kansanedustajien vastaukset Raideryhmän kysymyksiin
Vastaukset: Rataverkon ylläpito 157
Vastaukset: Radat kuntoon vai lisää sähköratoja? 161
Vastaukset: Toimiiko VR:n omistajaohjaus? 165
Vastaukset: Tulisiko henkilöliikenne vapauttaa? 169

Hevosmiesten tietotoimisto

Suomen lainsäädäntö edellyttää, että julkisten hankkeiden valmistelusta on tiedotettava kansalaisille ja valmistelijoiden tulee kuunnella kansalaisten mielipiteitä. Englannissa vastaava lainsäädäntö edellyttää lisäksi, että kansalaisilla tulee olla mahdollisuus vaikuttaa asioihin. Ja sen vuoksi kansalaisjärjestöjä on tuettava jopa taloudellisesti. Sillä tavoin taataan, että syntyy kansalaismielipide: viranomaisten suunnittelulle vastakkaiset argumentit eivät jää tulematta esille siksi, ettei kansalaisilla ollut varoja hoitaa oikeuksiaan.

Suomessa kansalaisten osallistumista koskevaa lainsäädäntöä ollaan kehittämässä maankäytön osalta. Ympäristöministeriön asettama tonttitarjontatyöryhmä esitti vuonna 2006, että kansalaisten valitusoikeutta kaavoitusasioissa tulisi vähentää, koska kansalaiset viivyttävät ja haittaavat viranomaisten toimintaa. Sillä ei ollut työryhmän mielipiteeseen vaikutusta, että yli 90 % kaikista hankkeista etenee ilman valituksia tai että 15 % valituksista osoittautuu aiheelliseksi. Työryhmän esitystä arvioi oikeustieteiden tohtori Olavi Syrjänen muun muassa A-talk-ohjelmassa 6.2.2006 ja kaavavalitusten kohtaloa on tutkinut Ympäristöministeriölle HTM Susanna Wähä.

Valitusoikeutta pohtineen työryhmän esitys kuvanee valitettavalla tavalla suomalaista hallintokulttuuria. Sitä nähtiin käytännössä A-talk-ohjelmassa 22.2.2006. Studioissa olivat vieraina liikennepalveluysikön päällikkö Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä, henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen VR Osakeyhtiöstä, Sallan kunnanjohtaja Kari Värynen ja Pyhänturi Oy:n toimitusjohtaja Miia Porkkala.

Ohjelman aiheena oli yöjunaliikenne Kemijärvelle. Saman aamun MTV3:n uutisissa VR Osakeyhtiön toimitusjohtaja Tapio Simos oli sanonut, ettei vuoden 2007 alusta enää junalla Kemijärvelle pääse "näillä suunnitelmilla, joita on tehty". A-talk-ohjelmassa kunnanjohtaja Värynen ja toimitusjohtaja Porkkala tuntuivat olevan VR Osakeyhtiön ja ministeriön edustajia paremmin perillä junaliikenteen edellytyksistä ja mahdollisuuksista. Silloin Tervala moitti Väyrystä ja Porkkalaa "hevosmiesten tietotoimiston" tietojen kertomisesta.

Alkuvuoden 2006 aikana VR Osakeyhtiö esitti useita syitä, joiden vuoksi Kemijärven junaliikenne oli pakko lopettaa. Yhtä usein esitetyt syyt tulivat kansalaisten taholta kumotuiksi muun muassa lehdistössä. Julkinen kinastelu kulminoitui 11.7.2006 lappilaisten ja VR Osakeyhtiön välisissä neuvotteluissa. Koillis-Lappi-lehden (13.7.) mukaan VR Osakeyhtiö oli neuvottelussa myöntänyt, ettei mitään teknistä syytä ole esteenä Kemijärven junaliikenteen jatkamiseksi. Hevosmie-

het olivat siis olleet oikeassa. Mutta VR Osakeyhtiö ei junaliikennettä jatka, ellei maan hallitus niin päättä. Ja lopulta hallitus päätti.

Tässä tapauksessa ei ollut kyse valitusoikeudesta, sillä valitusoikeus ei laissa koske asioiden valmistelua vaan vasta päätöksiä. Eikä valitusoikeus edes koske ylipäätään VR Osakeyhtiötä, koska se ei ole viranomainen, vaan osakeyhtiöksi muutettu entinen viranomainen. Mutta tälläkin kerralla kansalaisten valitusoikeus olisi ollut perusteltu. Jos olisi valitettu, se olisi osoittautunut aiheelliseksi. Aiheellisuuden myönsi VR Osakeyhtiö itse.

Valitusoikeus perustuu ajatukseen yhteiskunnan sisäisestä kontrollista. Avoin valmistelu perustuu ajatukseen välttää tilanteet, joissa vasta sisäisellä kontrollilla korjataan asiat. Onhan kaikin puolin tarkoituksenmukaisempaa välttää virheitä kuin korjata niitä jälkikäteen. Kansalaisten osallistuminen ja heidän kuulemisensa ovat nimenomaan avointa valmistelua, ja se on tarkoitettu viranomaisten avuksi tehdä parempia päätöksiä.

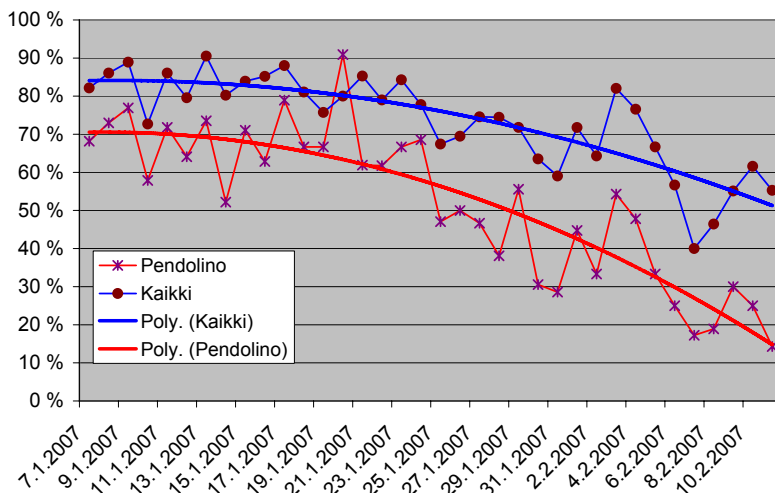
Korkean viranomaisen asenne julkisuudessa ei osoita viranomaisen ymmärtäneen avoimen valmistelun ja kansalaisten kuulemisen tarkoitusta. Jos sama on tilanne yleisestikin, ei olekaan yllätys, että tehdään päätöksiä, joihin kansalaiset eivät ole tyytyväisiä.

Toinen keskeinen ongelma ovat päätösten perusteet. Kemijärven yöjunaliikenteen tapauksessa on osoittautunut, että mitkään esitetyt päätöksen perusteet eivät pitäneet paikkaansa. Silti päätöstä ei muutettu. Maan hallituksen mahtikäskyllä ja rahalla saatiin aikaiseksi vain keho kompromissi, jolla itse päätöstä lykättiin myöhemmäksi.

Rautateiden ja junaliikenteen kohdalla Kemijärvi näyttää olevan tyypiesimerkki, ei ikävä yksittäistapaus. Junaliikennettä supistetaan, aikatauluja muutetaan asiakkaille huonosti sopiviksi, junavuoroja lopetetaan. Jo vuosikymmeniä siten paikallisliikenne lopetettiin "luonnollisena kehityksenä" ja uskoteltiin, että autoistuminen söi henkilöjunaliikenteen edellytykset. Historian tutkiminen osoittaa kuitenkin päinvastaista. Henkilöjunaliikennettä ryhdyttiin eri tavoin supistamaan jo ennen autokannan kasvua ja autotuonnin vapautumista. Tieliikennettä haluttiin suosia ja ihmiset ohjattiin käyttämään linja-autoja tai hankkimaan auto.

Yleiseurooppalaista ja Euroopan unionin tukemaa kehitystä rautateiden vauputtamisesta yleiseen liikenteeseen muiden liikennemuotojen tapaan on vastustettu ja vastustetaan Suomessa yhä pääasiassa Britannian kokemuksilla. Sillä mitä päättäjät luulevat Britanniassa tapahtuneen ei kuitenkaan ole mitään tekemistä todellisen historian kanssa. Sen sijaan Suomessa toimitaan tällä hetkellä juuri siten, mikä johti Britannian rautatieliikenteen romahdukseen ja kieltäydy-

Junaliikenteen täsmällisyys alkuvuodesta 2007



Rataverkon vapauttaminen merkitsee monopolin puolustajien mielestä muun muassa junaliikenteen luotettavuuden romahtamista. Valtion omistaman monopoliyhtiön pitäisi siis taata täsmällinen ja luotettava junaliikenne. Henkilöjunaliikenteen täsmällisyys on romahtanut vuoden 2007 tammikuusta helmikuuhun kaikilla junilla runsaaseen 50 prosenttiin ja Pendolinoilla 14 prosenttiin. Tilaston aineistona on VR Osakeyhtiön julkaisemat tiedot junien poikkeamisesta aikatauluistaan.

tään toimista, joilla liikenne Britanniassa on käännetty jälleen nousuun.

Tietämättömyys pätee myös muihin syihin, joilla perustellaan VR Osakeyhtiön monopoliasemaa. Vapaan kilpailun väitetään merkitsevän juuri niitä ongelmia, joista Suomen junaliikenne paraikaa kärsii. VR Osakeyhtiötä kiinnostavat vain parhaiten tuottavat yhteydet. Muualla se lopettaa junat, ellei valtio niitä maksa. Junalippujen hinnat ovat nousseet ja samaan aikaan palvelu on huonontunut. Ilmaisia junalippuja saavat kansanedustajatkin harkitsevat maksullista kimpakyytiä, kun junien aikatauluihin ei voi luottaa. VR Osakeyhtiön julkaisemista ajantasaisista liikennetiedoista kootuista tilastoista nähdään, että tammikuusta helmikuun alkuun 2007 henkilöjunaliikenteen täsmällisyys on romahtanut 84 %:sta 52 %:iin.

Kilpailua vastustetaan myös aatteellisista syistä unohtaen, minkä on mielekästä olla yksityistä ja minkä julkista omaisuutta. Infrastruktuurit, joita tarvitaan vain yksi, ovat luontevasti julkista ja yhteiskunnan hallinnassa. Ne ovat julkisia sen vuoksi, että kaikilla toimijoilla pysyy oikeus kaikille tarpeellisen infran, kuten liikenneverkkojen käyttöön. Kun tiet, lentokentät ja satamat sekä vesiväylät ovat julkisia ja kaikille avoimia, miksi oikeutta rataverkon käyttöön ei saisi jakaa?

Henkilöjunaliikenne on joukkoliikennettä, joka on julkinen palvelu ja siitä vastaavat tavallisesti viranomaiset, jotka vastaavat kaavoituksesta ja tieverkostakin. Mutta nyt esimerkiksi Kemijärven kaupunki ei saa järjestää itse tarvitsemaansa junayhteyttä, kun "kermankuorintaan" keskittyvä monopoliosakeyhtiö ei junayhteyttä halua hoitaa.

Raideryhmä edustaa siis hevosmiesten tietotoimistoa. Olemme toisen kerran koonneet kirjaksi artikkeleita aiheista, joista ehkä muualta ei saisi tietää. Kirja on vapaaehtoista ja oma-aloitteista osallistumista julkiseen päätöksentekoon. Julkaistuna tämän kirjan tieto on myös kaikkien käytettävissä, joten jälkikäteen ei voi perustella, ettei tietoa ollut.

Kirjan muodossa tieto on helppo kuljettaa mukana ja sitä voi ahmia vaikka junassa matkustaessa. Kirjan lisäksi Raideryhmän tavoittaa internetistä osoitteista www.raideryhma.fi ja www.rataverkko.fi.

Suomessa 8.3.2007
Raideryhmä

Junalle olisi tilaus



Raideliikenne osaksi ympäristöpolitiikkaa s. 10
VR:n monopoliasema ei vastaa matkustajien tarpeisiin s. 15
Myytti Britanniasta s. 17
Arkadianmäki pelkää Britanniaa s. 24
Pendolinoon ei voi luottaa s. 26
Elävätkö poliitikkomme tsaarin ajassa? s. 30

Raideliikenne osaksi ympäristöpolitiikkaa

Liikenne on nopeasti etenevän ilmastonmuutoksen yksi merkittävistä aiheuttajista. Nykyisiä, kuluttavia elämäntapoja jatkamalla muutos kiihtyy, eikä sitä saada hallintaan ilman radikaaleja toimenpiteitä. Joukkoliikenne ja varsinkin raideliikenne ovat olleet joissakin Euroopan maissa nousussa, mutta valtaosa arkimatkoista tehdään edelleen omalla autolla. Raideliikenne olisi otettava osaksi maailmanlaajuisia ympäristöpolitiikkaa, mahdollisimman nopeasti.

Tärkeimmän kasvihuonekaasun, hiilidioksidin (CO₂) määrä ilmakehässä on ihmisen toiminnan seurauksena kasvanut kolmanneksella esiteolliseen aikaan verrattuna. Hiilidioksidin pitoisuus on ihmistoiminnan takia jo korkeammalla kuin ehkä koskaan aiemmin 20 miljoonaan vuoteen (Ilmasto.org 2006). Merkittävin päästöjen lähde on fossiilisten polttoaineiden eli hiilen, öljyn ja maakaasun käyttäminen energiantuotannossa ja liikenteessä.

Uusimmat ilmastomallit ennustavat, että kasvihuonekaasujen määrän kaksinkertaistuminen ihmisen toiminnan ansioista johtaisi maailman keskilämpötilan nousuun 2–5° C verran. Samoin jos maailman vuosittaiset hiilidioksidipäästöt pysyisivät nykyisellä tasolla, saati että ne kasvaisivat, ilmakehän hiilidioksidipitoisuus yli kolmin-

kertaistuisi vuoteen 2100 mennessä, joka johtaisi globaalin keskilämpötilan nousuun noin 3–10 asteella (Stern 2006: 2).

Maailmanlaajuisen tiedeyhteisön ylivoinen enemmistö on vakuuttunut, että ilmastonmuutos on vakava ja kiireellinen huoli. Tällä hetkellä maapallo on lämmennyt noin 0,7° C vuoden 1900 jälkeen. Viiden asteen keskilämpötilan nousu olisi suunnilleen samaa luokkaa kuin lämpötilaero viimeisen jääkauden ja nykypäivän välillä. Sadanta lisääntyisi pohjoisessa voimakkaasti, kun taas äärimmäisen kuivuuden alueiden osuus maapinta-alasta voisi kasvaa nykyisestä yhdestä prosentista 30 prosenttiin.

Jos napajäätiköt alkavat sulaa peruuttamattomasti, voisi merenpinta nousta seuraavien vuosisatojen kuluessa jopa 5–12 metriä (Stern 2006: 2). Näin suurilla muutok-



silla olisi dramaattisia vaikutuksia elämää ylläpitäviin ekosysteemeihin ja ihmisen ta-
loudelle. Voidaan siis täydellä syyllä sanoa,
että ilmastonmuutos on vakavin ihmiskun-
nan koskaan kohtaama ympäristöuhka.

Vaikka ilmasto on aikojen saatossa
muuttunut, erityisen ihmisen aiheuttamas-
ta ilmastonmuutoksesta tekee sen nopeus.
Käynnissä olevien muutosten nopeus ylit-
tää luonnossa esiintyvien prosessien no-
peuden moninkertaisesti. Ilmastonsuojelun
tavoitteena onkin rajoittaa kasvihuonekaa-
sujen pitoisuudet ilmakehässä tasolle, joka
estäisi ihmisen aiheuttaman ilmastonmuu-
toksen kiihtymisen ekologisesti ja sosiaali-
sesti hallitsemattomaksi.

Voimaperäiselläkin ilmastonsuojelulla
kyetään enää vain hidastamaan ilmaston-
muutosta, jolloin ekosysteemit ennättävät
sopeutua ilmastonmuutokseen, ruoantuot-
tanto ei vaarannu ja talous on kestäväällä
pohjalla.

Liikenne avainasemassa

Liikenne on meneillään olevan globali-
saatiokehityksen moottori. Se on taustal-
la vaikuttava ”voima”, joka on vähentänyt
etäisyyskitkaa mahdollistaen paikallisuu-
den eroosion, globaalin eliitin ja globaalin
paikattoman tilan syntymisen. Liikenne-
tekniikan kehitys on sellaisten nykyhetkeä
luonnehtivien ilmiöiden kuin maailmanlaa-
juisen työnjaon, kasvavan rahtiliikenteen, ja

länsimaisten kaupunkien hallitsemattoman
laajenemisen taustalla.

Varsin yleisesti uskotaan, että tekniikan
kehitys ratkaisee liikenteen ja sen pääs-
töjen ongelman. Tämä luulo saattaa olla
virheellinen, sillä liikenne- kuten muukaan
tekniikka ei omaa ”hyödyllisen työkalun”
viattomuutta, vaan valtavan potentiaalın
koko yhteiskunnan eli tässä tapauksessa
sen tilallisen järjestyksen ja sosiaalisten
odotusten muuttamiseen. Tyypillisesti siis
etäisyyskitkan pieneminen synnyttää li-
sää liikennetarvetta ja liikenteen päästöjä.
Valtaosa niistä syntyy henkilöliikenteessä,
ja huomattavaa maailmanlaajuista merki-
tystä on tällä hetkellä nimenomaan suihku-
koneiden ja yksityisautoilun aiheuttamilla
päästöillä.

Liikenneperäiset CO₂-päästöt kasvoivat
vuosien 1971 ja 2002 välillä OECD-maissa
noin 90 % ja kehitysmaissa peräti 400 pro-
senttia. Autojen energiatehokkuus on sa-
maan aikaan parantunut. Vaikka tekniikkaa
kehittämällä autojen polttoaineenkulutus
saataisiin esimerkiksi puolitettua, pitkäai-
kaisten trendien valossa näyttää selvältä,
että tällaisella käyttökustannusten alentu-
misella on taipumus muuntua lisääntyneek-
si liikenteeksi, jolloin ekologisessa mielessä
ei saavuteta paljoakaan.

Mutta eri liikennevälineet tuottavat
erilaista tilallista järjestystä. Vaikuttamalla
liikennemuotojen kulkumuoto-osuuksiin

Jarkko Voutilainen



yhdyiskuntarakennetta tiivistävän raideliikenteen hyväksi voisi pitkällä aikavälillä olla mahdollista vähentää liikennetarvetta ja liikenteen kokonaismäärää ja siten liikenteen ilmastomuutosta kiihdyttäviä vaikutuksia.

Urbanisoituvassa maailmassa arkipäiväisen kaupunkiliikenteen merkitys korostuu. Mutta kaupunkiliikenteellä ei pidä tässä ymmärtää tiukasti varsinaista kaupunkien sisäistä liikennettä, sillä myös maaseudun asukkaista suuri osa työskentelee nykyään kaupunkikeskuksissa ja kaupunkielinkeinoissa. Kotitalouksien ja alueiden omavaraisuuden väheneminen väistämättä tarkoittaa lisää liikennettä, ja liikenteen energiankulutus ja päästöt kasvavatkin tällä hetkellä maailmanlaajuisesti muuta energiankulutusta nopeammin.

Maailmanlaajuisesti liikenteen hiilidioksidipäästöt vastaavat tällä hetkellä noin 25–30% kaikista ihmisen toiminnasta aiheutuvista hiilidioksidipäästöistä. Puuttuminen mahdollisuuksien mukaan liikennetarvetta synnyttäviin syihin sekä vähiten kuormittavien liikennemuotojen suosiminen liikennepoliitikassa on siis merkitystään kasvattava osa-alue ilmastomuutoksen torjunnassa. Tehokas raideliikenne tuottaa lähes kaikkien tutkimusten mukaan ylivertaisesti vähiten päästöjä kuljettua henkilökilometriä tai kuljettua tavaratonnia kohden.

Nykyinen, maailmanlaajuinen kulutuselämäntapa on mahdottomuus

Hallitustenvälinen ilmastopaneeli IPCC on arvioinut, että ilmastomuutoksen vakavimpien seurausten torjuminen edellyttäisi päästöjen leikkaamista maailmanlaajuisesti vuoteen 2050 mennessä yli 60 prosentilla. Maailman meret ja maaekosysteemit kykenevät nykyään sitomaan arviolta 13–14 miljardia tonnia hiilidioksidia ilman keskilämpötilan nousua (Sachs 1998).

Jos tämä ”budjetti” jaettaisiin tasan maailman noin 6,6 miljardin (v. 2007) ihmisen kesken, jokaisen henkilökohtainen ”päästö-oikeus” olisi noin 2 tonnia.

Voimakkaasti teollistuvissa maissa, kuten Intiassa päästöt ovat laskutavasta riippuen tällä hetkellä noin 1–2 tonnia per capita, kun taas Suomessa noin 14, ja USA:ssa sekä Australiassa jopa 20 tonnia. Voimakkaasta kasvusta huolimatta esimerkiksi Kiinassa



CO₂-päästöt asukasta kohti ovat noin neljäsosa ja Intiassa karkeasti kahdeksasosa Suomen päästöistä.

Kun otetaan huomioon, että ylivoimaisesti merkittävin ilmastomuutoksen syy tällä hetkellä ovat teollisuusmaiden 150 vuoden aikana tuottamat, ilmakehässä jo olevat kaasut, oikeudenmukaisuus edellyttää teollisuusmaiden leikkaavan päästöjään vielä mainittua 60 prosenttiakin enemmän.

Tämä vaatii meiltä uudenlaista etiikkaa, sillä arvojärjestelmämme kehittyi ajalla jolloin luonnonresurssit, kuten ilmakehän kyky käsitellä taloudellisesta toiminnasta syntyviä päästöjä vaikuttivat rajattomalta. Maailma on tällä hetkellä jo ylittänyt kestävätkä rajat, mutta ”kehityksestä” ovat päässeet hyötymään vain teollisuusmaissa asuva 20 % väestöstä. Aikamme polttava ongelma on, kuinka sallia köyhille maille oikeus kehittyä ja samanaikaisesti pienentää maailman ekologista jalanjälkeä.

On kiistaton tosiasia, että maailmanlaajuinen kulutuselämäntapa on fyysikaalinen mahdottomuus. Kaiken lisäksi erityisen suuri uhka ilmastomuutos on juuri köyhille maille ja niiden taloudelle, joka on voimakkaasti maanviljelyksestä riippuvainen ja joissa esimerkiksi ravintoon, veteen ja terveyteen liittyvien ongelmien vuoksi eletään usein selviytymisen rajoilla. Tarvitaan uusia, houkuttelevia visioita elämänlaadun parantamisesta, uusia hyvinvoinnin malle-



84 % liikenteen vaikutuksista ilmastonmuutokseen syntyy erään tutkimuksen mukaan autoilusta. P

ja, joissa materiaallinen kulutus ei näyttäydy päämääränä itsessään.

Kehittyvien maiden modernisaatio näyttää kuitenkin toistaiseksi noudattelevan hyvin samankaltaisia linjoja kuin esimerkiksi USA:n kehitys 1900-luvun alkupuolella. Tulotason kohotessa ja kaupungistumisen edistyessä auton omistus ja käyttö lisääntyy, mahdollistaen uudenlaisia sijoittumismahdollisuuksia yrityksille ja asumiselle.

Nykykaikaiseen joukkoliikenteeseen ei useinkaan ole investoitu, ja monet hallitukset näyttävät maksuneen hyvin samankaltaisen katsontakannan kuin USA:ssa ja esimerkiksi Suomessa omaksuttiin toisen maailmansodan jälkeen: yksityisautoilun ja materiaallisen kulutuksen lisääminen nähdään keinona elintason kasvattamiseen.

Periaatteessa kehitysmaiden modernisaation ei tarvitsisi kulkea samaa fossiilisten polttoaineiden runsaaseen käyttöön perustuvaa rataa kuin mitä länsimaat ovat kulkeneet. Niillä olisi suuri potentiaali koko energiaintensiivisen vaiheen ohittamiseen ja siirtymiseen suoraan korkean elämänlaadun mutta pienempien materiaallisen läpikiertojen vaiheeseen. Olennaista on kuitenkin pohjoisen maiden näyttämä esimerkki, jonka lisäksi tarvitaan myös taloudellisia ohjauskeinoja.

Markkinamekanismin viisas käyttö

Liikenteen kasvu asettaa erityisen haasteen

päästöjen vähentämiselle. Liikenneministeriön asettama tieliikenteen hiilidioksidityöryhmä on esittänyt viisi skenaariota päästöjen kehityksestä vuoteen 2010 mennessä. Näistä tiukimmassakin eli kestävän kasvun skenaariossa hiilidioksidipäästöt vähenevät vain kuusi prosenttia. Henkilöautoliikenne on kasvanut Suomessa vuodesta 1980 noin 70 % (Tilastokeskus 2001).

Kun samalla muistetaan, että tehdyistä henkilöautomatkoista suurin osa on lyhyitä, nousee raidepaikallisliikenteen sekä kevyen liikenteen voimakas kehittäminen ilmastomuutoksen huomioivan liikennepolitiikan keskiöön.

Kuitenkin raideliikenteen suurimmatkin menestystarinat ovat osoittaneet, että yksityisautoilijoiden siirtymistä joukkoliikenteeseen ei kannata yliarvioida. Esimerkiksi Freiburgissa auton kulkumuoto-osuus on laskenut 39 prosentista 33:een vuosina 1982–1999, samalla kun julkisen liikenteen kulkumuoto-osuus kasvoi yhdestätoista kahdeksaantoista prosenttiin. Muutos on kuitenkin edellyttänyt kunnianhimoista joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämistä sekä liikennepolitiikassa että kaupunkisuunnittelussa, ja joukkoliikenteen käyttäjämäärän kolminkertaistumista.” (Hass-Klau, Crampton & Benjari 2004)

Näyttää siis siltä, että raideliikenne voi parhaassa tapauksessa saada valtaosan liikenteen kasvusta tulevaisuudessa, mutta autoliikenteen varaan rakentuneiden yhdyskuntien yhteyden tehokkaan raideliikenteen piiriin ei välttämättä riitä vähentämään autoliikennettä ja sen päästöjä. Päästöjen laskeminen kestäväälle tasolle käytännössä siis edellyttää auto- ja toisaalta lentoliikenteen vähentämistä.

Erityisesti tie- ja lentoliikenne synnyttävät suuria ulkoisvaikutuksia, eivätkä ne siten joudu maksamaan todellisia kustannuksiaan. Sternin raportin mukaan lentoliikenteen ulkoisvaikutuksien arvo voisi olla maailmanlaajuisesti lähes 20 miljardia euroa vuodessa. Karlsruhen yliopistossa tehdyn ”External costs of transport” -tutki-

muksen mukaan liikenteen ulkoisvaikutuksista selvästi suurin on ilmastomuutoksen kiihtyminen. Tästä ulkoisvaikutuksesta noin 84 % syntyy tieliikenteessä, 14 % lentoliikenteessä, alle 2 % rautateillä ja vain puoli prosenttia sisävesiliikenteessä.

Henkilöliikenteen osuus näistä kustannuksista on 2/3, ja kun henkilöauto vastaa EU-maiden henkilöliikennesuoritteesta noin 80 %, tarkoittaa tämä, että henkilöautoilin ilmastovaikutukset ovat huomattavia (Infras 2004).

Sternin raportin eräs johtopäätös on, että vaikkakin ulkoisvaikutusten todellisen suuruuden laskeminen on ongelmallista, tulisi pyrkiä näiden sisällyttämiseen aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti. Karlsruhen yliopiston tutkijat suosittivat edellä mainitussa tutkimuksessa raideliikenneinvestointien rahoittamista tie- ja lentoliikenteen ulkoisvaikutuksia verottamalla.

Paradoksaalista on, että tällä hetkellä päästökauppa koskee vain ympäristöystävällisintä liikennettä eli sähköistä raide-liikennettä. Päästökaupan laajentaminen maailmanlaajuiseksi ja ulottaminen koskemaan myös muuta liikennettä sekä muiden taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto

olisi tärkeä askel kohti markkinamekanismin älykästä käyttöä yhtenä keinona kestävyiden saavuttamiseen.

”Tehokkuusvallankumouksen” ohella tarvitaan kuitenkin myös päämäärien uudeleenaarvioimista. Liikenteen kohdalla pätee nyrkkisääntönä, että suuremmat nopeudet kuluttavat yleensä aina hitaita enemmän energiaa ja tuottavat suuremmat suoritekohtaiset päästöt. Kiire on yhä useammin oivallettu merkittäväksi ympäristöongelmaksi. Junienkin energiankulutus lähes kaksinkertaistuu nopeuden noustessa arvosta 160 km/h 250 kilometriin tunnissa, ja nopeus myös itsessään lisää liikennettä muuttaessaan sosiaalisia odotuksia: tulee olla valmis liikkumaan pitkiä etäisyyksiä.

Eräs johtopäätös voisi olla, että jatkuva nopeuksien kasvattaminen ei olekaan lisännyt vapautta ja tuonut todellisia aika-säästöjä. Kiire ei vähene, vaikka yhä nopeampia kulkuneuvoja otettaisiin käyttöön, vaan pikemminkin päin vastoin. Nopeuksien jatkuvan, itseisarvoisen kasvattamisen sijaan voitaisiin suosia älykästä hitautta (Sachs 2000). Mahdollisimman suurten nopeuksien sijasta kannattaisi pyrkiä *riittävään* nopeuteen.

Lähteet:

- Infras (2004). External Costs of Transport. 11.1.2007. http://www.uic.asso.fr/html/environnement/cd_external/docs/ext-cost-summary_en.pdf
- Carmen Hass-Klau, Graham Crampton, Rabia Benjari 2004: Economic Impact of Light Rail (2004)
- Sachs, Wolfgang. (1998). Greening the North: A Post-Industrial Blueprint for Ecology and Equity. New Perspectives Quarterly, 15:2, pp. 48-54.
- Stern (2007). Stern Review on the economics of climate change. 27.1.2007 <http://tinyurl.com/2xcys5>
- Tilastokeskus (2001). 11.1.2007. <http://www.stat.fi/tk/tt/luonto2.pdf>
- KfW Entwicklungsbank (2006). Transport, Energy, and Global Climate Change. 11.1.2007. <http://tinyurl.com/ycklr3>
- Ilmasto.org (2006) 11.1.2006. <http://www.ilmasto.org/>
- Sachs, Wolfgang. (2000). Planet Dialectics: Explorations in Environment and Development. 225 p. Zed Books.

VR:n monopoliasema ei vastaa matkustajien tarpeisiin

EU:ssa rautatiemarkkinoiden vapauttaminen nähdään keinona ratkoa ympäristöongelmia lisäämällä kiskoliikenteen osuutta jäsenmaiden liikenteestä. Syntyperäistä brittiä ei voi olla hämmästyttämättä Suomen asenne: meillä vanhoista rakenteista pidetään tiukasti kiinni ja uudet operaattorit estetään hokemalla vanhentuneita tietoja Britanniasta. VR Osakeyhtiön yksioikeuden purkamisessa ei edes olisi kyse samasta asiasta kuin taannoin Britanniassa.

Tämän vuoden alusta Ratahallintokeskus (RHK) on täyttänyt EU-direktiivin vaatimukset ja avannut kotimaisen tavaraliikenteen uusille liikennöitsijöille. Kummoista muutosta ei odoteta, sillä sellaisia rahtiliikennöitsijöitä ei VR Osakeyhtiön lisäksi ole, joilla olisi kokemusta Suomen markkinoista; toisten alojen teollisuusyritykset tuskin ottavat suurta riskiä ja laajentavat toimintaansa ydintoimialueen ulkopuolelle, elleivät niiden omat tarpeet sitä vaadi. Fanfaareista huolimatta VR Osakeyhtiön monopoli ei juuri ole tällä rintamalla uhhattuna.

Mitä Suomen hallitus pelkää?

Liikenne- ja viestintäministeriö on tyypilliseen tapaan jatkanut hallituksen vanhaa linjaa: periksi annetaan niin vähän kuin mahdollista silloin, kun on täytettävä EU-direktiivien vaatimuksia kotimaisten lakien muuttamiseksi tarjoamaan vaihtoehtoja yksityisasiakkaille. Niinpä ei ole olemassa suunnitelmia sallia henkilöliikenteen harjoittamista Suomen rautateillä muille kuin VR Osakeyhtiölle. Näin siitä huolimatta, että hallitus on täyttänyt velvoitteensa ja luonut itsenäiset viranomaiset hallinnoimaan ja valvomaan useiden operaattorien liikennettä.

Mitä hallitus pelkää? Sitäkö, että liikennöitsijöitä tulee kymmenittäin, joukossa muiden EU-maiden valtionyrityksiä kuorimassa kermoja ja jättämässä VR Osakeyhtiön riutumaan ja kuolemaan? Vai Britannian kaltaista julkisen luottamuksen romahdusta, kun rataverkko ei tuotakaan niitä palveluja, joista sen asiakkaat maksavat?

Se on myöhäistä, sillä Suomessa tämän on annettu jo toteutua, kun on tuettu vah-

vasti VR Osakeyhtiötä ainoana matkustajajunaliikennöitsijänä kilpailussa, johon osallistuu vain yksi hevonen. Toisaalta hallitus on sallinut VR Osakeyhtiön luopua julkisen palvelun velvoitteistaan ja samalla kehuskella vapaan markkinatalouden kyvyillään.

On huomattava, että hallitus ei puuttanut asioihin kun tuottavat ja alueellisesti merkittävät yöjunayhteydet lakkautettiin, tai kun Hämeenlinnan, Etelä-Suomen läänin pääkaupungin välisiä nopeita junayhteyksiä karsittiin.

Samalla hallitus varmistaa, että VR Osakeyhtiön ei tarvitse taistella markkinaosuudesta kieltämällä vapaan yrittämisen. Salminen saattaisi osoittaa, että muut voivat ajaa julkisen palvelun liikennettä olemassa olevissa markkinaroissa tuottavasti.

Miten tähän on tultu? Todennäköisesti liikenne- ja viestintäministeriö ja RHK ovat liian pitkään syöttäneet hallitukselle VR Osakeyhtiön toivelistoja ja kauhuskenaroita hakematta todellisia vaihtoehtoja.

Tuorein esimerkki on Keravan–Lahden oikorata. VR Osakeyhtiö väitti, ettei sen yhteyksiä voi nopeuttaa ilman oikorataa (vaikka todellinen aikasäästö verrattuna pääradan nopeuttamiseen oli parhaimmillaan 10 minuuttia). Nyt kun veronmaksajien rahat rataa on käytetty, VR Osakeyhtiö valittaa, että pääradalla ei ole riittävästi kapasiteettia matkustajaliikenteen parantamiseksi, ilman että myös päärataa parannetaan.

Yksinkertaisella kaaviolla muistutetaan, että neliraiteisella radalla on suurempi kapasiteetti kuin kaksiraiteisella. Kakun kuorrutuksena VR Osakeyhtiö jatkaa tavarajunien ajamista pääradalla, ja pahentaa

näin kapasiteettiongelmia. Samalla Kera-
van–Lahden investointivero jää valtiolta
saamatta.

VR Osakeyhtiö niskoittelee kaikesta ja es-
tää muiden toimijoiden tulon, mikä jarrut-
taa rautatieliikenteen kehitystä. Suomessa
on kuitenkin olemassa viranomaisia, joilla
on pitkä ja laaja kokemus siitä, kuinka oh-
jalla julkista liikennettä kilpailutuksen kaut-
ta harjoittavia yksityisiä yrityksiä. Esimerkik-
si YTV on kehittänyt kilpailutusprosessiaan
ja saanut bussiliikennöitsijät parantamaan
kalustoaan, luotettavuutta ja asiakastyty-
väisyyttä saadakseen bonuksia. Entäpä jos
sama olisi mahdollista rautateiden kaukoli-
kenteessä?

RHK on onnistunut tekemään ihmeitä
alimitoitetulla budjetillaan. Mitä se saisi-
kaan aikaan, jos sopimuksin voitaisiin vel-
voittaa uusia liikennöitsijöitä osaltaan myös
rahoittamaan radoille tarvitsemiaan paran-
nuksia?

Suomen junaliikenne ei kasva

Suomessa oletetaan yleisesti, että Britanni-
an vapaan markkinatalouden junaliikenne
on raunioina, eikä siitä voi ainakaan ottaa
opiksi. Todellisuudessa Britannian rata-
verkko kasvaa Euroopan kovinta vauhtia.
Viimeisen kymmenen vuoden melskeistä
huolimatta matkustajamäärät ovat kasva-
neet enemmän kuin 40 prosenttia ja niiden
odotetaan kasvavan edelleen 30 prosenttia
seuraavan kymmenen vuoden aikana. Tä-
män saavuttamiseksi rataverkon laajenta-
misrahoitus on kaksinkertaistettu seuraavi-
en kolmen vuoden ajaksi.

Vastaavat Suomen tilastot eivät osoita
mainittavaa kaukoliikenteen kasvua. RHK:
n nykyiset surkeat budjettiodotukset seu-
raavien kahdenkymmenen vuoden ajaksi
merkitsevät vain hyvin pientä kasvua tule-
vaisuudessa.

Uusi juna-aika – koska se alkaa?

Britannian rautateiden yksityistäminen – luuloja, valheita ja tosiasioita

Yleisin peruste Suomen rautateiden henkilöliikennemarkkinoiden säilyttämiselle nykyisellään on Isossa-Britanniassa 1990-luvun alussa toteutettu yksityistäminen. Tiedot ovat voimakkaasti vanhentuneita: Britannian junaliikenne on korjausliikkeiden jälkeen hyvässä kunnossa.



Nyky-Britannian vapaalla junaliikenteellä menee paremmin kuin koskaan, mutta Suomessa siitä puhutaan enemmän kuin vuosikymmenen vanhoilla tiedoilla. [Merseyrail](#)

Kun Suomessa tulee puhe rautatieliikenteen vapauttamisesta kaikille liikennöitsijöille ja VR Oy:n monopolin purkamisesta, nostetaan aina esiin varoittavana esimerkkinä Britannian rautateiden yksityistäminen. Perusteluksi mainitaan yksi onnettomuus, joka johtui yksityistämisestä, koska yksityisen yhtiön omistamassa radassa oli vikaa. Ja tämän perusteella sanotaan, ettei

VR Osakeyhtiön monopolia ole syytä purkaa.

Rataverkon avaaminen kaikille ja VR Osakeyhtiön yksinoikeuden purkaminen eivät ole sama asia kuin rautateiden yksityistäminen. Eikä Britanniassa yksityistäminen edes ollut monopolien purkamista, vaan yksityisillä rautatieyhtiöillä oli edelleen monopoli omalla toimialueellaan. Varsinainen ongel-



Ison-Britannian rautatiet kansallistettiin 1948 ja yksityistettiin 1994. Nykymallissa liikennettä ohjaa valtio ja operaattoreina toimivat lukuisat yhtiöt. [Network Rail](#)

ma oli rataverkon omistuksen ja ylläpidon siirtäminen pörssiyhtiöön.

Yksityistämisen yhteydessä tehtiin Britanniaassa rautateiden liikennepoliitikassa selkeä muutos siirtämällä liikenteen päättävältä julkiselle vallalle. Liikennepoliittikka siirrettiin valtiolliselta monopoliyhtiöltä julkiselle viranomaiselle, jonka tehtävä oli päättää junaliikenteen tarjonnasta. Epäilemättä suurelta osin tästä johtuen henkilöliikenne kääntyi yksityistämisen jälkeen pysyvään nousuun.

Mitä Britannian rautateille tapahtui?

Britannian rautatiet kasvoivat 1800-luvulta sadoista pienistä rautatieyhtiöistä. Suurin osa näistä oli jo 1800-luvun puolivälissä yhdistynyt, mutta yhtiöt olivat paikallisia. Koko valtakuntaa kattavaa suunnitelmaa ja koordinoitua ei ollut.

Vuodesta 1923 Britanniaassa oli neljä suurta yksityistä rautatieyhtiötä. Nämä yhtiöt muodostettiin erityisellä rautatielailla kymmenistä pienistä rautatieyhtiöistä, joiden rautatieverkko oli ensimmäisen maailmansodan aikana otettu valtion hallintaan. Kun ajatus rautateiden kansallistamisesta ei saanut kannatusta, tuloksena oli vuoden 1921 laki neljästä julkisesta rautatieosakeyhtiöstä (yhtiömuoto oli joint-stock public company, joka vastaa nykyistä suomalaista julkista osakeyhtiötä eli Oyj:tä).

Toisen maailmansodan jälkeen, vuoden 1948 alusta rautatiet kansallistettiin. Sodan aikana rautatieyhtiöt olivat jo käytännössä yhdistyneet muodostettuaan yhteisen johdon. Yhtiöiden taloudellinen tilanne oli käynyt vaikeaksi jo ennen toista maailmansotaa. Julkisilla varoilla oli rakennettu tieverkko ja rautatiet olivat menettäneet kuljetuksia maanteille. Hallinnollisesti valtiollinen rautatielaitos jakautui edelleen alueellisesti, mutta nyt viiteen alueeseen.

Valtiollinen British Rail menestyi aluksi hyvin. Sodan jälkeen sekä rautatie- että tieliikenne olivat valtion ohjauksessa. Tieliikenne vapautettiin yksityiselle kilpailulle 1954, minkä jälkeen rautateiden menestys kääntyi laskuun. Kilpailukykyä yritettiin parantaa rautateitä modernisoimalla, mikä silloin tarkoitti siirtymistä diesel- ja sähkövetoon.

Modernisointi ei auttanut rautateitä kilpailussa yksityistä ja vapaasti toimivaa tieliikennettä vastaan. Pääministeri Macmillan asetti vuonna 1960 Stedefordin komitean pohtimaan rautateiden tulevaisuutta. Komitea jakautui kahteen leiriin, joista ICI-kemikaaliyhtiöstä kutsutun johtajan Richard Beechingin leiri voitti Britannian konservatiivihallituksen luottamuksen. Puheenjohtaja Ivan Stedefordin pitkän aikavälin kehityssuunnitelmat jäivät häviölle.

Vuonna 1961 liikenneministeri Ernest

Marples nimitti Beeching puheenjohtajaksi British Transport Commissioniin. Hallitus piti tieverkon rakentamista ja autoteollisuutta tärkeänä, ja Beechingin suunnittelema rataverkon supistaminen sopi niihin suunnitelmiin.

Suunnitelma sopi ilmeisen hyvin myös ministeri Marplesille, joka ministeriksi tultuaan oli siirtänyt vaimolleen omistamansa kahden kolmasosan omistussuuden teitä urakoivasta rakennusliikkeestään. Työväenpuolueen hallitukset vuosina 1964 ja 1966 jatkoivat Beechingin ohjelmaa samoin perustein kuin edeltäjänsä.

Beechingin johdolla toteutettiin kahdessa vaiheessa laaja pääasiassa sivuratojen lakkauttamisohjelma, koska Beechingin mukaan sivuradat olivat kannattamattomia. Mutta myös joitain pääratoja lakkautettiin. Beechingin näkemyksen mukaan rautateille riitti harva runkoverkko. Rataverkosta hävitettiin kolmannes, lähes 10 000 kilometriä, samoin romutettiin kolmannes tavaravaunuista.

Henkilöliikenteen tuli palvella vain suurten kaupunkien välisiä yhteyksiä ja rahtiliikenteessä tuli keskittyä konttikuljetuksiin. Nämä ajatukset on koottu Beechingin ensimmäiseen raporttiin The Reshaping of British Railways.

Beechingin toimet eivät auttaneet rautateitä. Lakkautusten tuloksena oli pääratojen liikenteen väheneminen ja matkustajien ja rahdin siirtyminen maanteille. Tämä johtui siitä, että pääratoja tukevia syöttöyhteyksiä ei enää ollut ja rautateiden maantieteellinen kattavuus supistui voimakkaasti. Beeching siirtyi jo 1965 takaisin ICI:lle.

Henkilöliikennettä elvytti 1970-luvulla aloitettu nopeiden junien liikenne. Sen jälkeen 1980-luvulla rautatiet organisoitiin aluehallinnosta sektorihallintoon, jossa eroteltiin kaukohenkilöliikenne, paikallisliikenne, Lontoon seudun paikallisliikenne, tavaraliikenne ja maantieliikenne. Rautateiden kehitys kääntyi parempaan suuntaan.

Margaret Thatcherin hallituksen aikana vuonna 1983 ehdotti Beechingin entinen työtoveri David Serpell jälleen rautatieverkon supistuksia rautateiden talouden parantamiseksi. Ehdotus sai jyrkän poliittisen tyrmäyksen.

Yksityistäminen 1994

Britannian rautateiden yksityistäminen oli konservatiivien vaaliteema, jonka John Majorin hallitus joutui vaalivoittonsa jälkeen lunastamaan. Konservatiiveilla ei alun perin ollut suunnitelmaa yksityistämisen toteuttamisesta. Majorilla itsellään oli visio jostain samantapaisesta kuin vuonna 1923 tehty neljän rautatieyhtiön järjestely.

Yksityistäminen tehtiin jakamalla British Rail yli sataan erilliseen yhtiöön. Henkilöliikenteen liikennöinti jaettiin 25:een aluemonopoliin, jotka myytiin yksityisten yritysten hoidettaviksi. Ehtoihin sisältyi vähimmäistaso liikenteen määrästä sekä sopimus valtiontuesta tai valtiolle maksettavasta hyvityksestä. Tavaraliikenne myytiin yksityisille, ostajia oli lopulta vain kaksi. Henkilöliikenteen kalusto jaettiin kolmen yhtiön omaisuudeksi, jota yhtiöt vuokrasivat liikenteen harjoittajille. Rataverkko myytiin yksityisille sijoittajille. Muodostettu yhtiö Railtrack PLC (Suomessa Oyj) listautui pörssiin 1996.

Yksityistäminen tapahtui käytännössä vuoteen 1997 mennessä, jolloin työväenpuolue sai Britanniaassa vallan. Vaikka työväenpuolue oli aiemmin luvannut peruuttaa yksityistämisen, se ei sitä tehnyt. Yksityistämisen peruminen olisikin ollut käytännössä vaikeata ja kallista, mikä varsin ilmeisesti oli ollut järjestelyn tavoite. Sen sijaan perustettiin Strategic Rail Authority (SRA), jonka tehtävä oli tehostaa julkista valtaa rautateiden suhteen.

Yksityistämisen jälkeisenä aikana tapahtui Britanniassa kolme suurta junaonnettomuutta. Southallin onnettomuudessa 1997 automaattinen kulunvalvonta oli viallinen ja suurnopeusjuna (HST, High Speed Train) törmäsi tavarajunaan. Ladbroke Groven (Paddingtonin) onnettomuudessa 1999 kuljettaja ajoi päin punaista ilman teknistä vikaa radassa tai turvalaitteissa. Hatfieldin onnettomuus vuonna 2000 johtui kiskossa olleista säröistä, joiden vuoksi kisko murtui junan alla suistaen nopean junan raiteiltaan.

Hatfieldin onnettomuus on se onnettomuus, johon rautateiden yksityistämisen vastustajat vetoavat yksityistämisen vahingollisuuden symbolina. Britannian rautatiet omistanut ja niistä vastuussa ollut Railtrack PLC ei ollut tietoinen kiskojen säröistä eikä

korjaustarpeesta. Siltä puuttui keskitetty seuranta ja vikarekisteri. Onnettomuuden jälkeen käynnistetyssä tutkimuksessa vastaavia vaurioita löytyi yli 1 200 kappaletta, ja rataverkolle asetettiin nopeusrajoituksia ja käynnistettiin mittava korjausohjelma. Tapahtumasarja johti Railtrack PLC:n kaatumiseen ja rataverkon päättymiseen valtion hallintaan.

Railtrack PLC:stä muodostettiin vuonna 2002 Network Rail Infrastructure Limited. Sen omistaa Network Rail, joka vastaa lähinnä suomalaista valtion liikelaitosta. Käytännössä Network Rail vastaa Suomen Ratahallintokeskusta, jonka tehtävä on omistaa ja ylläpitää valtion omistama rataverkko.

Network Railin myötä Britannian rautateiden yksityisomistuksen voi todeta päättyneen vuonna 2002 hyvin samantapaiseen asetelmaan, joka on EU:n rautatiepolitiikan mukainen tavoite. Rataverkko on julkinen omaisuus, joka on valtion hallinnassa. Liikenne on yksityisten tai julkisten yritysten hoidossa. Henkilöliikenteen palveluvalvointe perustuu julkisen vallan harkintaan, ja palvelun tuottamisesta tehdään operaattoriyritysten kanssa sopimukset kilpailuttamisen perusteella. Henkilöliikenne on lisäksi sallittu omalla riskillään toimiville yrityksille.

Britannian junaliikenne on kasvanut

Britannian rautateistä puhutaan usein varoittavana esimerkkinä siitä, miten vapaa kilpailu johtaa onnettomuuksiin ja ihmishenkien menetyksiin. Nämä puheet eivät perustu totuuteen ja tietoon vaan perusteettomiin mielikuviin.

Toisen maailmansodan jälkeen lähes jatkuvasti laskenut henkilöliikennematkojen määrä on Britanniassa kasvanut tasaisesti yksityistämisen jälkeen vuodesta 1994. Tavaraliikenne on myös kääntynyt 1950-luvulta alkaneen laskun jälkeen kasvuun.

Henkilöliikenteessä on pääasiassa edelleen käytössä yksityistämisestä periytyvä alueellisten liikennöintisopimusten myynti. Osa sopimusalueista on yhdistetty ja kun operaattoreita on vähemmän kuin myytäviä alueita, monilla alueilla on sama liikennöitsijä.

Tavaraliikenteessä on kuusi suurta operaattoria, jotka pääasiassa omistavat kalus-

tonsa. Henkilöliikenteen kalustoa vuokraa edelleen kolme yritystä. Lisäksi on useita pieniä lyhytaikaista vuokrausta harjoittavia yrityksiä.

Britanniasta on opiksi

Britannian rautateiden historiasta nähdään ja voidaan ottaa opiksi monta asiaa, joista hätäisesti tehty yksityistäminen on suhteessa muuhun historiaan ajallisesti vähäisen välivaihe.

1. Liikennepolitiikan ja kilpailun puute johtaa rautateiden ahdinkoon

Jo toista maailmansotaa edeltävältä ajalta nähdään, miten rautatieliikenne voidaan johtaa ahdinkoon harkitsemattomalla ja hallitsemattomalla liikennepolitiikalla. Tieliikenne ei ole mahdollista ilman teitä, ja vastikkeettomasti teiden käyttäjille tarjottavat tiet ovat julkisen vallan tukea tieliikenteelle. Tieliikenteeltä toki kerätään veroja, mutta se ei ole korvausta tien käytöstä vaan rahan keräämistä valtion menoihin yleensä.

Kun tieliikenne saa julkista tukea ja teiden käytössä kilpailu on vapaata, rataverkostaan vastuussa oleva rautatietoimiala jossa ei ole kilpailua ei voi tässä vääristyneessä tilanteessa menestyä.

Toisen maailmansodan jälkeen Britanniassa tieliikenne oli säännösteltyä ja siten raideliikenteen kanssa vastaavassa asemassa. Rautateiden alamäki alkoi jälleen heti, kun vapaa kilpailu sallittiin tieliikenteessä vuonna 1954, mutta rautatiet jäivät vaille kilpailun etuja.

Suomessa on oltu ja ollaan poliittisesti edelleen juuri tällä tiellä. VR Osakeyhtiö ei enää ole vastuussa rataverkosta ja tavaraliikenteessä laki salli kilpailun vihdoin 2007 alusta. Mutta henkilöliikennettä rasittaa yhä monopoli.

2. Runkoverkkoidea on rautateiden surma

1960-luvulla Britannian rautatieliikenteen ongelmiin reagoitiin supistamalla rautateiden mahdollisuutta kilpailla tieliikenteen kanssa. Rautateiden tappioita kuviteltiin voitavan vähentää supistamalla kuluja ymmärtämättä, mitä supistukset vaikuttavat

Britannian matkustajamäärät kovassa kasvussa



Tästä ei Suomessa puhuta: Britanniassa matkustetaan junalla enemmän kuin koskaan. Markkinoiden alkuvaikeuksia kohdannut vapauttaminen on saavuttanut tavoitteen, joka Suomellakin pitäisi olla, jos halutaan junaliikenteen, eikä yksittäisen monopoliyhtiön parasta.

tuoloihin.

Suuri osa rataverkosta lakkautettiin laskemalla sivuratojen kannattavuus erillään kokonaisuudesta. Ei ymmärretty, että sivuradoilta tuleva liikenne jatkui edelleen pääradoilla, eli merkittävä osa pääratojen kannattavuudesta oli sivuradoilta tulevan liikenteen ansiota.

Monopoliasemassa oleva rautatielaitos kuvitteli pärjäävänsä keskittymällä vain helpoimpaan ja parhaiten kannattavaan toimintaan, eli suurten kaupunkien väliseen henkilöliikenteeseen ja konttirahtiin. Suomessa tätä kutsutaan kerman kuorinnaksi.

Rataverkon supistuksen ja kermankuorinnan vuoksi rautateiden asema vain heikkeni. Tilanteen korjaamiseksi ehdotettiin ongelmia aiheuttaneiden toimien lisäämistä. Suomessa on liikenteessä noudatettu samoja periaatteita. Rataverkon osalta supistuksia on ehdotettu ja tulevaisuutta on suunniteltu siten, että vain pääratojen kunto taataan. (Katso esim. LVM:n työryhmän esitys Suomen maaliikenteen runkoväyliksi, <http://www.mintc.fi/oliver/upl358-Työryhmän%20esitys.pdf>)

3. Nopeat junat eivät yksin pelasta

Nopeiden junien käyttöönotto piristi Britanniassa rautateiden matkustajaliikennettä. Yksin se ei kuitenkaan riittänyt. Pysyvä nousu henkilöliikenteeseen saavutettiin sitten, kun julkinen valta määritteli, missä ja miten paljon henkilöliikennettä on tarjolla. Toisin sanoen ainoan operaattorin mahdollisuus keskittyä vain parhaiten tuottaviin yhteyksiin lopetettiin.

Britanniassa tämä tapahtui rautateiden yksityistämisen yhteydessä. Julkisella valalla ei ollut halua tai kykyä puuttua monopoliooperaattorin toimintaan. Kun junien ajo annettiin yksityisille yrityksille, niiltä ei voitu edellyttää tappiollista liikennettä, mutta ne eivät myöskään voineet kilpailutilanteen vuoksi sanella liikenteestä maksettavaa valtiontukea.

Suomessa henkilöliikenne saatiin kääntetyksi kasvuun nopeiden junien yhteydessä tehdyin uudistuksin. Junaliikenteen palvelutaso ei ole kuitenkaan julkisen vallan hallinnassa pääkaupunkiseudun lähiliikennettä lukuun ottamatta. Junayhteyksien tarjonta keskittyy parhaiten tuottaville

yhteyksille ja vaatimukset yhteiskunnan tuesta kasvavat. Vakavia suunnitelmia tilanteen muuttamiseksi Suomessa ei ole.

4. EU:n liikennepolitiikan

noudattaminen on johtanut kasvuun

Britannia ei poikkea muista Euroopan maista rautateiden kehityksen ja saavutettujen tulosten osalta. Mitä enemmän on noudatettu EU:n rautatiepolitiikkaa, sitä paremmin rautatiet menestyvät ja junaliikenne kasvaa.

Henkilöliikenne kääntyi pysyvään kasvuun 1990-luvun puolivälissä, yksityistämisen jälkeen. Se on jo ylittänyt 1950-luvun tason. On ilmeistä, että vuoden 2000 Hatfieldin onnettomuus ja sitä seurannut julkisuus aiheutti kasvuun tilastossa näkyvän notkahduksen, mutta sen jälkeen kasvu on jälleen jatkunut.

Suomessa ei noudateta EU:n rautatiepolitiikkaa kuin pakon edessä. Suomi ei kuulu rautateiden kehityksessä Euroopan kärkimaihin. Meillä eletään aikaa, jossa esimerkiksi mittava Kerava–Lahti-oikorata vaikeuttaa piristysruiskeena, mutta todennäköisesti junamatkustuksen kasvu olisi vielä suurempi jos liikenne olisi sallittu muillekin operaattoreille. Toisaalta meillä on edessä monopoliyhtiön väittämä liikenteen tappioiden kasvu sekä ongelmat laiminlyödyistä rataverkon ylläpidosta.

Britannia on hyvä esimerkki

Britannian henkilöliikenteen kehityksessä on havaittavissa nousukaudet nopeiden junien tultua, rautateiden organisaatiomuutoksen jälkeen 1980-luvulla sekä yksityistämisen jälkeen, kun siirryttiin julkisen vallan määrittelemään liikenteen tarjontaan.

Britannian henkilöliikenteessä jatkuu pitkä laskukausi 1950-luvun puolivälistä 1970-luvun puoliväliin. Tälle laskukaudelle ajoittuvat meillä juuri nyt ajankohtaiset ja keskustelun alla olevat ”parannustoimet”, eli rataverkon supistaminen ja keskittymisen muuttamaan runkoverkoksi laskettavan rataosaan.

Meillä ei ole tehty virhettä yksityistää rataverkon omistusta ja ylläpitoa. Siitä huolimatta meillä on noudatettu samanlaista rataverkon rahoituspolitiikkaa kuin Britannian yksityinen Railtrack PLC noudatti.

Britanniassa syynä oli osakkeenomistajien ahneus minimoida kulut ja maksimoida osakkeiden tuotto. Suomessa syynä on poliittisten päättäjien halu minimoida rataverkon ylläpidon kulut alle Ratahallintokeskuksen välttämättömäksi arvioiman tason. Kysymys voi olla myös ymmärtämättömyydestä siitä, paljonko varoja tarvitaan rataverkon ylläpitämiseksi edes ennallaan.

Hyvin kuvaavaa on, että Suomessa tapahtui 30.3.2005 lievä junaonnettomuus, jonka syy oli periaatteessa sama kuin kohuttu Britannian Hatfieldin onnettomuus vuonna 2000. Kisko oli murtunut materiaalliltaan liiallisen kuormituksen johdosta Saakosken ja Jämsänkosken välillä. Suomessa onnettomuuden syynä ei ollut kuitenkaan rataverkon seurantajärjestelmän puuttuminen kuten Britanniassa. Mutta ulkopuolisen konsultin selvityksen perusteella Ratahallintokeskus totesi kiskojen kunnan seurannassa puutteita ja seurantaa tehostettiin.

Rataverkon kunnan seurantajärjestelmän perusteella Suomessa liikennettä rajoitetaan, jos kunto heikkenee eikä rataa kunnosteta. Näin ei pääse syntymään vakavia vaaratilanteita.

Senkö vuoksi päättäjät eivät pidä rataverkon ylläpidon rahoitusta tärkeänä?

Britannian kokemukset tukevat VR:n monopolin lopettamista

Meillä Suomessa poliittiset päättäjät väittävät, että VR Osakeyhtiön monopoli tulee säilyttää niin kauan, kun EU ei pakota sitä purkamaan. Tätä perustellaan Britannian kokemuksilla. Kun tuntee Britannian rautateiden historian, sieltä ei löydy tukea tälle väitteelle.

Britannian rautateiden historia osoittaa monella tavalla täysin päinvastaista. Britanniassa on kokeiltu käytännössä monia vääriä valintoja ja nähty niiden seuraukset.

VR Osakeyhtiön yksinoikeus rataverkoon on johtanut keskittymiseen vain kaikkein helpoimpaan henkilö- ja tavaraliikenteeseen – eli todelliseen kermankuorintaan. Monopoliasemassa oleva VR Osakeyhtiö ei ole ollut kiinnostunut sivuratojen liikenteestä, ja kun kukaan muukaan ei voi junia ajaa, radat jäävät vaille käyttöä. Samanlainen Beechingin oppien mukainen kehitys johti Britanniassa rautateiden kiihtyvään

alamäkeen.

Rautatiepolitiikka on käytännössä ollut monopoliasemassa olevan VR-Yhtymän hallinnassa. Yhtymän sisällä on päätetty, missä ajetaan junia ja missä kuorma-autoja tai busseja. Siellä missä junaliikennettä on vastoin VR Osakeyhtiön tahtoa, sen hinta on kova. Käytännössä VR Osakeyhtiön taksa on miljoona euroa vuodessa muutamasta junaparista päivässä, kuten esimerkiksi Kotkan tai Hangon liikenteessä. Britanniassa rautatiepolitiikka siirtyi lopullisesti julkisen vallan hallintaan, kun rautateiden monopoli purettiin. Ja siitä on lähtenyt liikenteen pysyvä kasvu.

VR Osakeyhtiön monopolin purku ja rautateiden yksityistäminen ovat täysin eri

asiat. Britanniassa valtion omistamat rautatietoiminnot myytiin yksityisille. Mikään vakavasti otettava taho ei ole esittänyt VR Osakeyhtiön eikä rataverkon myymistä. VR Osakeyhtiön monopolin purku tarkoittaa, että rautatieliikennettä saavat harjoittaa muutkin esimerkiksi siellä, missä VR Osakeyhtiö ei ole kiinnostunut toimimaan.

Britannian rautateiden yksityistämisseikkailu johti lopulta vapaaseen kilpailuun rataverkon liikenteestä. Britannian rautatieliikenteen kasvun yksi perussy on ollut nimenomaan vapaa kilpailu. Britannian esimerkki osoittaa, että kun halutaan kääntää rautatieliikenne kasvuun, liikenne on avattava kilpailulle ja VR Osakeyhtiön henkilöliikennemonopoli on purettava.

Lähteitä: (Luettu 4.1.2007 22:40)

- LVM 2006: Työryhmän esitys Suomen maaliikenteen runkoverkoksi. <http://www.mintc.fi/oliver/upl358-Työryhmän%20esitys.pdf>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Beeching_Axe
- http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Great_Britain
- http://en.wikipedia.org/wiki/Ernest_Marples

Richard Beechingin raportit rautateiden kehittämisestä:

- British Transport Commission (1963): The Reshaping of British Railways – Part 1: Report. Her Majesty's Stationery 27.3.1963 (<http://www.railwaysarchive.co.uk/docSummary.php?docID=13>)
- British Railways Board (1965): The Development of the Major Railway Trunk Routes. 5.1965 (<http://www.railwaysarchive.co.uk/docSummary.php?docID=14>)



Vireä ilmapiiri on saanut brittejä kehittelemään juniin erilaisia oheispalveluita. Tässä markkinoidaan GNER-junayhtiön Intercity-matkustajille tarjoamia langattomia nettiyhteyksiä. Omasta mielestään rautatiepolitiikkansa paremmin hoitaneen Suomen junista tämänkin palvelu puuttuu. **GNER**

Samaan aikaan Arkadianmäellä: Britanniassa kaikki on huonosti

Raideryhmä teki tätä kirjaa varten mittavan kyselyn, jossa selvitettiin kansanedustajien rautatiepoliittisia näkemyksiä. Edustajien itsevarmuus Ison-Britannian tilanteesta on laajamittaista. Suuri osa vastaajista osaa luetella, mitkä asiat Britanniassa ovat huonosti – kaikki!

Tuoreesta tiedosta, esimerkiksi 1950-luvun kulta-aikojen tasolle nousseista matkustajamääristä ja nykyisen liikenteen hyvästä täsmällisyydestä heillä ei ole mitään tietoa. Näillä asenteilla Suomen rautatiepolitiikasta päätetään Suomen eduskunnassa vuonna 2007:

”Ei pidä toimia kuin Englannissa, jossa **junaliikenne ajettiin alas.**”
(Kansanedustaja, kok.)

”Kilpailuhan on jo mahdollista. Yksityiset tulevat vain kuorimaan kerman markkinoilta ja tähtäävät pikavoittoihin mm. turvallisuuden kustannuksella vrt. **miten Englannissa kävikään!**”
(Kansanedustaja, sd.)

”Kaikki esimerkit Ruotsista ja Englannista osoittavat, että kilpailun vaikutuksesta **junat myöhästelevät ja hinnat moninkertaistuvat**, kun suurpääoma rikastuu.”
(Kansanedustaja, sd.)

”**Tosi huonoja kokemuksia** kilpailuttamisesta löytyy vaikkapa Britanniasta.”
(Kansanedustaja, sd.)

”Englannista taitaa löytyä riittävästi **varoitettavia esimerkkejä** siitä, mihin sellainen ”kilpailuttaminen” johtaa.”
(Kansanedustaja, vas.)

”Liikenteen vapauttamisesta on sekä hyviä että huonoja kokemuksia. Huonoja kokemuksia on muun muassa Virosta ja **Englannista**. Suomen nykyinen järjestelmä toimii hyvin, enkä näe muutoksen tarvetta.”
(Kansanedustaja, vas.)

”Kilpailuttaminen on joissakin määrin mahdollista, mutta silloin on vältettävä ne virheet mitä tehtiin esimerkiksi Englannis-

sa – siellä kyllä kilpailuttamisen seuraukset kauhistuttivat. **Palvelutaso ja turvallisuus Euroopan alhaisimpia.**”
(Kansanedustaja, r.)

”Esimerkiksi turvallisuus on asia, joka saattaa kärsiä vapauttamisesta, sillä **näinhän on käynyt esimerkiksi Englannissa.**”
(Kansanedustaja, vas.)

”Englanti on hyvä (huono) esimerkki siitä mitä rautatieliikenteen yksityistäminen merkitsi. **Annetaan asian pysähtyä** nykyiseen tavaraliikenteen kilpailumahdollisuuteen.”
(Kansanedustaja, kok.)

”**Huonoja esimerkkejä** vapauttamisesta löytyy mm. Englannista.”
(Kansanedustaja, kesk.)

”Henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle on huonoja kokemuksia muun muassa Englannista, missä turvallisuus on kärsinyt ja **tasapuolinen palvelutarjonta vaarantunut.**”
(Kansanedustaja, vas.)

”Yksityistäminen voi johtaa samanlaiseen tilanteeseen kuin Englannissa, jossa on tapahtunut paljon onnettomuuksia sekä muita ongelmia junaliikenteessä. **Häiriötön ja turvallinen raideliikenne edellyttää nykyistä järjestelmää**, jota pitää koko ajan kehittää.”
(Kansanedustaja, vas.)

Liberaalipresidentti K.J. Ståhlbergin kaudella Suomen junaliikenne kukoisti. Nykyisen eduskunnan keinot vaikuttavat olevan vähissä. P



Samaan aikaan raiteilla – Pendolinoon ei voi luottaa

Suomen raiteille ei haluta useampia operaattoreita, ”koska se vaarantaisi rautatieliikenteen luotettavuuden”. Arkitodellisuudessa suomalaisten lehtien yleisönosastot täyttyvät pettyneiden Pendolino-matkustajien haukuista, eikä juna vielä kahden-toista vuoden ajamisen jälkeenkään täytä laadukkaan junaliikenteen vaatimuksia.



Lokakuun rautateillä työskentelevän veturimiesten esimies Andrei Tšelnokovin erikoisalaa ovat tavaraaliikenteen vetokaluston jarruihin liittyvät kysymykset. Italiaalaistekniikka herätti hänessä enemmän kysymyksiä kuin ihastusta. Kuva on vuodelta 2001. [TL](#)

”Rautatieliikenteessä yhden operaattorin kaluston leviäminen korpitaipaleelle saat-
taa aiheuttaa merkittävää haittaa koko ver-
kon liikenteeseen ja sitä kautta kaikkien yh-
tiöiden asiakkaille”, kirjoitti Veturimiesten
liiton puheenjohtaja Risto Elonen kilpailun
avaamisen nihkeästi suhtautuvassa Veturi-
mies-lehden kolumnissaan 1/2006.

Elosen mukaan uudet, vanhaa kalustoa
käyttävät operaattorit venyttelisivät huol-

tovälejä, jolloin ”ollaan helposti tilantees-
sa, jossa tapahtuu linjalle jääntejä tai aina-
kin tapahtuu suuria myöhästymisiä.”

VR Osakeyhtiön kilpailijat ovat toistai-
seksi kuviteltuja. Kuvittelua ei ole, että lo-
kakuun 6. päivänä 2006 VR Osakeyhtiön
lippulaiva Pendolino katkesi Helsingistä
lähtönsä jälkeen: yhden yksikön kytkin re-
pesi irti ja jäi toisen yksikön kytkimeen kiin-
ni. Sen jälkeen kalustolla on ollut ongelmia

lähes päivittäin. Pendolino-leikekirjassa on kosolti epäonnistumisia vuodesta toiseen. Talvella 2007 Pendolinon kulku aikataulusaan alkoi jo olla uutinen.

Pendolino-imagon mahalasku alkoi Lahden oikoradan myötä lanseeratusta "uudesta juna-ajasta". VR Osakeyhtiö ja liikenneministeriö katsoivat oikoradan riittäväksi syyksi lopettaa sisämaan yöjunat, joita alettiin korvata Pendolinoilla. Esimerkiksi kajaanalaiset ovat saaneet ihasteltavakseen Pendolinon, johon voivat pirteinä nousta aamulla klo 04:00.

"Uuden juna-ajan" myötä Pendolinoja ryhdyttiin entistä enemmän ajamaan yhteenkytkettyinä. Aiemmin runkoja oli ajettu pääosin yksinään. VR Osakeyhtiö päätyi yhteenajamiseen, vaikka oli todennut kytkennän kaluston heikoksi lenkiksi.

Kun yhteenkytkentä on epäonnistunut, Pendolinoja on jouduttu ajamaan vastoin aikatauluja, kahtena erillisenä peräkkäisenä junana. Tilannetta kommentoi VR Osakeyhtiön talousjohtaja Veikko Vaikkinen sanomalehti Etelä-Saimaassa (8.11.2006):

"Kyllä täällä on kaiken aikaa italialaisia insinöörejä paikan päällä".

Mies joka uskoo asiaansa

Se, että "kaikki on hyvin", ei ole uutta. YLEn Elävä arkisto tarjoaa Internetissä Yleisradion radio- ja tv- arkiston tallenteita. Siellä

on kuusi videoleikettä Pendolino-junien tilaamisesta ja tulosta Suomeen 1990-luvulla. Yhdessä (lokakuun 16. päivän tv-uutisista vuodelta 1995) tehdään koeajoa uudella Pendolino-junalla. VR Yhtymän nykyinen toimitusjohtaja Henri Kuitunen lausuu uutiskatkelmassa näin:

"Kyllä voin vakuuttaa, että Pendolinosta tulee sellainen tuote, joka ei missään tapauksessa hydydä pakkasella."

Matkustajien syytä kaikki

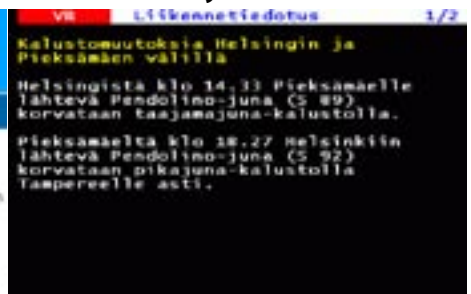
Vuonna 2007 moni ammattilainenkin on toista mieltä. Toimittaja Marika Riikonen kirjoitti 13.2. Hämeen Sanomissa, että konduktöörit pyrkivät kaikin keinoin säilyttämään kasvoillaan hymyn, vaikka saavat vastata matkustajien kiukkuihin tervehdyksiin joka ikinen aamu. Tampereelta kello 8.07 lähtevä Intercity-juna on myöhästynyt jatkuvasti syynä hieman aiemmin lähtevä Pendolino, jota on vikojen vuoksi jouduttu ajamaan kahdessa osassa. Pendolinon ensimmäinen osa lähtee välillä ajallaan, toisen on jäätävä odottamaan ja seuraavina lähtevät myöhästävät vastaavasti.

"Asiaan tuhahti kerran kommenttinsa eräs turhautunut konduktööri, joka jo viikkoja oli vastailut matkustajille, että kyllä vain, Pendolinohan se siellä taas hidadelee. Mikäpä muukaan?"

Pendolino, Virallinen Totuus:



Pendolino, käytännön totuus:



VR ilmoitti 5.1. Kainuun Radion haastattelussa saaneensa Pendolinot kuntoon, mutta todellises-
sa elämässä asiat olivat päinvastoin. Ministeriön patistelun vuoksi parantunut häiriötiedotus pal-
jastaa karun totuuden: Pendolinoilla on joka päivä ongelmia, ja iso osa kalustosta on jatkuvasti
pois liikenteestä. 4.2.2007 Ylen Teksti-tv kertoi, että Pendolino Helsingistä Pieksämäelle ajetaan
taajamajunakalustolla. Kaksitoista vuotta käyttöönotosta, helmikuussa 2007 junan epäluotetta-
vuus saa asiakkaat etsimään muita kulkumuotoja.

VR on Riikosen mielestä rautainen ammatillainen ongelmien vähättelijänä: syypäitä ovat hitaat matkustajat.

Kirjoittaja kuitenkin iloitsee, että voi myös hieman kehaista valtion rautatieyhtiötä: sen internetsivuilla on liikennetilanne-niminen palvelu, josta voi tarkistaa junien kulkutiedot.

”Monta hikipisaraa on jäänyt vuodattamatta, kun vilkaisu nettiin on kertonut junan olevan taas sen verran reippaasti myöhässä, että ennen asemalle säntäämistä ehtii vielä vaikka keittää kahvit ja kutoa sukan tai pari.”

VR Osakeyhtiön häiriötiedotteista ei voi suoraan päätellä myöhästymisten syytä, ellei sitä ole erikseen mainittu. Tavallisia selityksiä ovat mm. lumisade, pakkanen tai muu luonnonvoima. Pienimmistä häiriöistä tiedotetta ei edes julkaista.

Heikoimmillaan

14-prosenttista onnistumista

Liikenneministeriön patistuksesta aloitetun avoimen, häiriötilanteita koskevan tiedottamisen myötä Internetiin ilmaantui yksityishenkilön ylläpitämä myöhästymistilasto,

jossa lasketaan kaukoliikenteen junien täsmällisyysprosentteja VR:n yleisesti käyttämän tavan mukaan. Karu tilasto kertoo, että Pendolinon ajallaankulku on alimmillaan (11.2.2007) onnistunut vain 14-prosenttisesti. Samana päivänä kaikkien junatyypien yhteenlaskettu ajallaan kulku onnistui 55-prosenttisesti.

Jatkuvista kompasteluistaan huolimatta Pendolino kelpaa syyksi keskittää radanpidon resursseja. Liikenneministeri Leena Luhtanen (sd) lausui vuoden 2005 vappupuheessaan Turussa näin:

”Rataverkoston parantaminen on tärkeää siksikin, että VR on tehnyt mittavia panostuksia uuteen nopeaa kalustoon, mutta ei voi sitä käyttää täydessä tehossaan rataverkon huonon kunnon vuoksi.”

Tähän sanamuotoon ei voi välttää törmäämästä useissa eri asiakirjoissa, ja monet toimittajat ovat toistelleet sitä kirjoituksissaan.

Pendolino onkin omiaan sen liikennepoliittisen linjauksen symboliksi, jossa pääradat tai runkoverkko nähdään koko rataverkkoa tärkeämpänä.

Lähteet:

- VR-häiriötiedotteet
- Veturimies-lehti 1/06
- YLEn Elävä arkisto
- Etelä-Saimaan verkkolehti 8.11.2006
- Junaliikenteen seuranta (jpl.yi.org/juku/tilasto.php, 14.2.2007)
- Hämeen Sanomat 13.2.2007
- Leena Luhtasen vappupuhe (<http://www.sdp.fi/fi/ajankohtaista/puheet/?a=viewItem&itemid=541>)



Tässä pitäisi mennä Pendolino Helsingistä Turkuun, mutta myös 16.12.2006 se korvattiin Inter-City-kalustolla. Simo Toikkanen

Pendolinon musta kirja – junatyyppien täsmällisyystilastoa

	Taajamaj.	Pikajuna	InterCity	InterCity ²	Pendolino	Kaikki
11.2.2007	60.00 %	66.67 %	23.53 %	85.71 %	14.29 %	55.28 %
10.2.2007	76.67 %	39.13 %	42.86 %	90.48 %	25.00 %	61.59 %
9.2.2007	66.94 %	55.00 %	31.25 %	63.41 %	30.00 %	55.11 %
8.2.2007	61.95 %	36.59 %	15.63 %	61.36 %	18.92 %	46.44 %
7.2.2007	54.95 %	28.95 %	7.41 %	57.14 %	17.24 %	40.00 %
6.2.2007	72.50 %	51.22 %	29.03 %	64.29 %	25.00 %	56.67 %
5.2.2007	81.40 %	60.00 %	29.03 %	86.36 %	33.33 %	66.67 %
4.2.2007	79.25 %	80.49 %	55.56 %	95.24 %	47.83 %	76.57 %
3.2.2007	94.69 %	72.09 %	76.00 %	85.00 %	54.29 %	82.03 %
2.2.2007	80.47 %	47.73 %	32.26 %	85.37 %	33.33 %	64.31 %
1.2.2007	83.97 %	55.00 %	64.52 %	78.72 %	44.74 %	71.78 %
31.1.2007	79.03 %	52.63 %	25.00 %	57.14 %	28.57 %	59.04 %
30.1.2007	78.63 %	56.76 %	46.67 %	67.39 %	30.56 %	63.53 %
29.1.2007	86.26 %	55.26 %	58.06 %	65.91 %	55.56 %	71.79 %
28.1.2007	80.91 %	77.78 %	51.85 %	87.80 %	38.10 %	74.47 %
27.1.2007	87.25 %	68.57 %	68.00 %	72.50 %	46.67 %	74.57 %
26.1.2007	77.42 %	71.79 %	41.94 %	80.95 %	50.00 %	69.49 %
25.1.2007	82.11 %	55.88 %	48.39 %	64.44 %	47.06 %	67.42 %
24.1.2007	86.82 %	81.08 %	40.63 %	82.61 %	68.57 %	77.78 %
23.1.2007	93.02 %	68.42 %	71.88 %	95.56 %	66.67 %	84.29 %
22.1.2007	85.50 %	55.26 %	78.13 %	93.48 %	61.76 %	79.00 %
21.1.2007	90.74 %	82.86 %	74.07 %	92.50 %	61.90 %	85.28 %
20.1.2007	85.32 %	65.71 %	60.00 %	81.58 %	90.91 %	80.00 %
19.1.2007	84.92 %	58.33 %	58.06 %	83.72 %	66.67 %	75.74 %
18.1.2007	86.29 %	69.23 %	77.42 %	91.11 %	66.67 %	81.09 %
17.1.2007	92.54 %	85.71 %	80.65 %	89.36 %	78.95 %	88.01 %
16.1.2007	93.60 %	83.33 %	70.00 %	91.11 %	62.86 %	85.20 %
15.1.2007	90.63 %	83.72 %	61.29 %	91.30 %	71.05 %	83.92 %
14.1.2007	83.02 %	80.00 %	76.92 %	90.70 %	52.17 %	80.25 %
13.1.2007	95.54 %	90.24 %	83.33 %	95.24 %	73.53 %	90.51 %
12.1.2007	84.25 %	69.77 %	74.19 %	93.18 %	64.10 %	79.58 %
11.1.2007	92.31 %	78.57 %	74.19 %	95.56 %	71.79 %	86.06 %
10.1.2007	83.62 %	65.63 %	68.00 %	63.16 %	57.89 %	72.69 %
9.1.2007	94.70 %	80.95 %	83.33 %	93.48 %	76.92 %	88.93 %
8.1.2007	91.34 %	80.00 %	87.10 %	87.23 %	72.97 %	86.06 %
7.1.2007	85.85 %	69.77 %	77.78 %	95.35 %	68.18 %	82.16 %

Elävätkö poliitikkomme tsaarin ajassa?

**”Me Aleksander Kolmas, Jumalan Armosta, koko Venäjänmaan Keisari ja Itsevalti-
as, Puolanmaan Zsaari, Suomen Suuriruhtinas, y. m., y. m., y. m. Teemme tietäväksi:
Suomenmaan Valtiosäätyjen alamaisestä esityksestä tahdomme Me täten armosta
vahvistaa seuraavan rikoslain Suomen Suuriruhtinaanmaalle, jonka voimaanpane-
misesta, niinkuin myöskin rangaistusten täytäntöönpanosta erityinen asetus anne-
taan:”¹**

Monelle lienee yllätys, että voimassa olevan lain johtolause voi kuulua näin. Suomihan on ollut täysivaltainen tasavalta jo kohta 90 vuotta ja eduskuntammekin juhli 100-vuotista kansanvaltaa viime vuonna (juhlia tosin rahvaan piiriin ulottamatta). Elämmekö kuitenkin yhä aikakautta, jossa alamaisten esitykset armosta hyväksytään jos hyväksytään? Analysoin Kemijärven yöjunayhteyden kohtaloa tästä näkökulmasta.

VR Osakeyhtiö ilmoitti vuonna 2005 yöjunaliikenteen Kemijärvelle loppuvan muun muassa uusien makuuvaunujen tekniikan takia. Toimitusjohtaja Tapio Simoksen mukaan junayhteys oli myös valtion tukemaa ostoliikennettä, minkä vuoksi sen jatkamisesta tulisi tehdä poliittinen päätös.² Liikenneministeri Huovinenkin luonnehti yhteyttä liiketaloudellisesti kannattamattomaksi,³ vaikka joutuikin kohta korjaamaan näkemystään vierittämällä tiedotusvälineille vastuuta siitä, että yöjunan taloudesta on ollut liikkeellä väärää tietoa. Joka tapauksessa junan kannattamattomuus olikin vasta uhka eikä tosiasia.⁴

Itä-Lapin kuntayhtymä julkaisi internetissä adressin, jossa vaadittiin junaliikenteen jatkamista vanhalla ns. sinisellä makuuvau-nukalustolla, joka ei tarvitse erityistoimia voidakseen kulkea sähköistämättömällä radalla. Adressin allekirjoitti lähes 22 000 henkilöä. Myös kansanedustajat reagoivat kansanliikkeeksi kasvaneeseen asiaan.

Yksi aktiivisimmista edustajista on ollut Markus Mustajärvi (vas.). Kertomansa mukaan häntä varoiteltiin jo keväällä hallituspuolueiden taholta, ettei Kemijärven junayhteydestä saa pitää suurta ääntä,

koska ministeri voi loukkaantua. Mustajärven mielestä päätökset tulee kuitenkin aina tehdä tosiasioiden eikä tunteiden varassa. Hän muistuttaa myös ministereiden saavan kohtuullista korvausta kivusta ja särystä. Siksi tiukka taistelu ja ministerin hiillostaminen täytyy myös hyväksyä, jos asia niin vaatii Kemijärven yöjuna-asian tapaan.⁵

Kansanedustaja ja entinen opetusministeri Maija Rask valottanee puolestaan ministerinäkökulmaa. Rask kertoo kärsivänsä nykyisen liikenneministerin puolesta lukiesseen moittivia kirjoituksia lehdistä: miksi ministerin pitäisi kestää haukkuja, kun jotkut toimivat ilkeästi? Rask vertaa ministeriä paikallispankin johtajaan, jota moni tuskin julkisuudessa haukkuu osaamattomaksi tai kokemattomaksi, jos mieli tekee käydyä lainaa pyytämässä.⁶ Taitaapa tässä hovi-neiti opastaa ymmärtämättömiä ylhäisön tavoista.

Epähuomiossa paljastuneekin hallinto-mentaliteetti, jolle myös lainsäädäntövalta on alisteinen. Esimerkiksi ministeri Huovisen vieraillessa Kemijärvellä 15.12.2006 paikallisväestö mielsi käynnin yöjunan kohtaloa koskevaksi. Radiohaastattelussa⁷ ministeri kuitenkin korostaa selvittelevän-sä valtioneuvoston puolesta eduskunnassa vielä käsiteltävän⁸ ns. Paras-hankkeen etenemistä. Kemijärveläiset taisivatkin todistaa tsaarin kuriirin vierailua paikkakunnallaan.

Raskin kirjoituksista saa muutoinkin viitteitä päättäjien asenteista:

”Mustajärven käyttämä keino ministerin ”hiillostaminen” ei ole tainnut asiaa juuri edistää. Viime kädessä päätösvalta on ministerillä. Rymistelijöitä ja nyркиn



Liikenne- ja viestintäministeri lähetti kansanedustaja Maija Raskin mukana pienen veturin terveisinä kemijärveläisille junakapinataptumassa. 1.7.2006. TL

pöytään iskijöitä ei kannata päästää posliinikauppaan. Rymistelijät rikkovat posliinit ja nyrkin pöytään lyöjät satuttavat kätensä sirpaleisiin.”⁹

”Hiillostaminen” ei tosiaankaan Kemijärven yöjunaa auttanut hallinnon käsitellessä asiaa omassa todellisuudessaan. Valtioneuvosto päätti tukea liikenneministerin kannattavaksi tunnustamaa yhteyttä¹⁰ samalla kun se muuttui vaihdolliseksi taajamajunaksi. Ostoliikennevarojen vähäisyydellä ministeri puolestaan perustelee sitä, että rahoituksen kohteet on harkittava tarkoin.¹¹

Virkapukuisten poliisien sekä siviiliasuisen tuntemattoman valokuvauspuuhia viimeisen yöjunan lähtiessä pohti Koillis-Lappi pääkirjoituksessaan:

”Mitä erityisesti veturin liepeille asettuneet poliisit olisivat tehneet, jos junan lähtö olisi estetty. Aivan yksinkertainen

asia ei ole myöskään poliisin tilaisuuden kuvaaminen. Todisteiden kerääminen, vaikka mitään rikosta ei ole tapahtunut. Etäämmältä tarkasteltuna on kyse myös siitä, kenen ja mitä oikeuksia turvataan. Poliitikkojen ja virkamiesten tärkeimmät työvälineet ovat lait. Oikeusjärjestelmä puolestaan valvoo niiden toteuttamista ja äärimmäisenä poliisin käsissä ovat pakkokeinot.

Järjestelmä pitää tehokkaasti huolen oikeuksistaan. Tässä tapauksessa myös periaatteessa yksityisen, toki valtion omistuksessa olevan yrityksen oikeuksista. Mutta mitkä ovat kansalaisten ja tälläläisen elinkeinoelämän oikeudet ja asema?

Presidenttiä ja pääministeriä myöten on kaikilta poliittisilta tahoilta vakuutettu, että Kemijärven yöjunan tulee jatkaa kulkuaan keskeytyksettä. Virkamiehet ja VR puolestaan ovat jääneet kiinni val-

heesta toisensa jälkeen.

Mitkä ovat virkamiesasemassa olevan politiikan velvollisuudet, mikä on poliittisen lupauksen ja petoksen raja? Virkamiesten osalta tuosta rajasta ja velvollisuuksista kansalaisia kohtaan löytyy ja lakipykäliäkin..."¹²

Ei liene enää yllätys, että sisäministeri Rajamäki on vältellyt kertomasta, miksi poliisi-voimat olivat Kemijärven rautatieasemalla vetoamalla muun muassa lisäselvitysten tarpeeseen.¹³ Olisikohan kasakoille yhä ns. sosiaalista tilausta?

Suomen sanotaan olevan yhden to-
tuuden maa.¹⁴ Tämäkin on johdettavissa Suuriruhtinaanmaan ajasta. Jumalaisilla valtuuksillaan ministeri voi todeta jonkin seikan olemassaolon. Tarvittaessa asian voi havaita olevan toisinkin, mutta takinkään-
nöstä ei tarvitse selitellä. Hiukan kärjistet-
tynä päättäjä voinee määritellä taivaankan-
nen värienkin vaihtuvan päivittäin, jos mieli
niin tekee. Muut eivät näihin järkelyihin voi
puuttua, koska kaikki tapahtuu päättäjän
armosta.

Raideryhmän 18.9.2006 julkaistussa kan-
nanotossa Rautateiden henkilöliikenne-
politiikkaa on kehitettävä todettiin muun
muassa, että¹⁵

- Julkisen vallan on luotava pelisään-
nöt kansallisomaisuuteemme kuuluvan
rautatieverkon mahdollisimman tehok-
kaaksi ja läpinäkyväksi hyödyntämiseksi.
- Liikennepolitiikka kuuluu yhteisiä asi-
oitamme hoitaville elimille eikä VR Osa-
keyhtiölle.
- Erityisesti Kemijärven yöjunayhteydes-
tä käyty taistelu on tuonut esiin nykyis-
ten menettelytapojen jälkeenjääneisyys-

den ja liikenneministeriön despoottiset
otteet.

- Oman paikkakunnan yhteyksien puo-
lustaminen ei voi olla kumouksellista
toimintaa Suomen tasavallassa.

- Liikenneministeriön ja VR Osakeyhtiön
harjoittamasta yhteispelistä on siirryttä-
vä järjestykseen, joka kohtelee matkus-
tajia ja asianomaisia kuntia muuten kuin
hallintoalalaisina.

Vakiintuneen tavan mukaan kannanotto
lähetettiin kaikille kansanedustajille. Lyhyt
ja ytimekäs sekä ainoa kommentti saatiin
liikenneasioihin perehtyneeltä edustajalta.
Vastaus on yllättävä, ehkäpä jopa järkyttä-
vä, mutta jälleen kerran linjassa Suuriruhti-
naanmaan perinteiden kanssa:

"Kysyn vain itseltäni, voisinko olla enem-
män eri mieltä."¹⁶

Verratkaamme käytäntöjämme esimerkiksi
tanskalaisiin tapoihin:

"Jos voidaan todistaa, että ministeri on
todistanut vastoin totuutta, tai että hän on
antanut parlamentille harhaanjohtavaa tie-
toa, se johtaa tanskalaisen parlamentaari-
sen perinteen mukaan ministerin eroon."¹⁷

Ei liene perusteetonta vaatia, että vastoin
totuutta puhuneen ministerin on vaihdut-
tava. Harhaanjohtavan tiedon antaminen
puolestaan voitaneen ymmärtää eroperus-
teena siksi, ettei ministeri ole ollut tehtä-
viensä tasalla.

Lieköhän Suomen tasavallassa vallan-
kumous tarpeen Tanskan kuningaskunnan
parlamentaaristen käytäntöjen omaksumi-
seksi?

Lähteet:

- 1** Vuoden 1889 rikoslaki; <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1889/18890039001>
- 2** Helsingin Sanomat 13.1.2006
- 3** Ministeri Huovisen vastaus Markus Mustajärven ym. kirjalliseen kysymykseen 982 / 2005 vp maku-uvaunu- ja autojunaliikenteen turvaamiseksi Kemijärveltä; <http://www.eduskunta.fi>
- 4** Ministeri Huovisen vastaus Markus Mustajärven kirjalliseen kysymykseen 1086 / 2005 vp yöjunan Rovaniemi–Kemijärvi kannattavuudesta; <http://www.eduskunta.fi>
- 5** Koillis-Lappi 31.8.2006 Budjettiporua aiheesta ja aiheetta
- 6** Jaa Kemijärvelle – Ei populismille; Rautatieläinen 7 / 2006; <http://www.rautl.fi/easydata/customers/rautl/files/Rautatielainen072006/>
- 7** <http://lotta.yle.fi/rswebroi.nsf/ramagent?openagent&rs7510200612150002351.ram>; haastattelu säilyy kuultavissa noin kolme kuukautta julkistamisen jälkeen
- 8** Eduskunnan tiedote 15.12.2006: Hallintovaliokunta antoi mietintönsä hallituksen esityksestä 155 / 2006 vp. kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta; <http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/pubman/templates/14.htx?id=606>
- 9** Koillis-Lappi 11.9.2006 Kuulopuheet ovat luulopuheita
- 10** <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2006/20060265.pdf>; s. 46
- 11** SKT 183 / 2006 vp. Rataverkkosuunnitelma vuodelle 2030 (Markus Mustajärvi); <http://www.eduskunta.fi>
- 12** Koillis-Lappi 7.9.2006 Kenen oikeudet?
- 13** Ministeri Rajamäen vastaus Markus Mustajärven kirjalliseen kysymykseen 663 / 2006 vp. poliisin valvontatoimista laillisessa mielenilmauksessa; <http://www.eduskunta.fi>
- 14** Kts. esim. <http://studiamedia.tut.fi/lehdet/20031203/paakirjoitus.shtml>
- 15** Koko teksti on osoitteessa <http://www.raideryhma.fi>
- 16** Kansanedustaja X:n sähköpostiviesti allekirjoittaneelle 18.9.2006
- 17** Helsingin Sanomat 6.12.2006: Dokumentti: Tanska luovutti afgaanivankeja kidutettavaksi (kertojana Tanskan sosiaalidemokraattisen puolueen ulkopoliittinen puhemies Mogens Lykketoft)

"Yksi politiikan ongelmallisimmista piirteistä on ollut sen itseään ruokkiva luonne ja sen heikko kyky ottaa vastaan kansalaispalautetta aiheuttamistaan seurauksista" ... "on tehty tavallaan tieto-opillinen arvovalinta: ihmisten omat kokemukset on sivuutettu ja alettu pitää asiakirjoja ja numeroita niitä luotettavampina."

*Vääryyskirja, Toim. Tuula Helne ja Markku Laatu,
Kustantaja: Kelan tutkimusosasto, Helsinki 2006*

Paljon tukea, vähän junia



Mitä henkilöliikenteen ostoilla tuetaan? s. 36
Kerava–Lahti-oikorata – menestys vai fiasko? s. 47
Konginkankaan tuomio ja fysiikan lait s. 55
Rautatietunneli Tallinnaan s. 59

Henkilöliikenteen ostot – kannattamattomien junien vai VR Osakeyhtiön tukemista?

VR Osakeyhtiö saa 41,35 miljoonaa euroa vuodessa tukea pääkaupunkiseudun ulkopuolisille junavuoroille. Tuen määrä on kasvanut, vaikka liikennettä on vähennetty. Valtion tukeman junaliikenteen tuen perusteita on vaikea arvioida, koska junaliikenteen kustannuksista ei Suomessa julkaista juuri mitään tietoa. On ilmeistä, että nk. ostoliikenteen kautta tuetaan ”kannattavaa” liikennettä ainakin epäsuorasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa VR Osakeyhtiöltä yhtiön tappiolliseksi määrittelmän, mutta ministeriön, valtioneuvoston ja eduskunnan päätösten mukaan yhteiskunnallisesti tarpeellisen henkilöjunaliikenteen. Lisäksi Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV ostaa alueellaan liikennöitävän lähijunaliikenteen sekä korvaa VR Osakeyhtiölle sen lippujen kelpoisuuden Liikenne- ja viestintäministeriön ostamassa liikenteessä. VR Osakeyhtiön ja YTV:n välillä on tästä erillinen sopimus.

Ennen Uutta juna-aikaa (3.9.2006) valtion ostoliikennettä koski yksi ostosopimus, joista viimeisin oli voimassa 1.1.2005–31.8.2006. (<http://www.raideryhma.fi/osto04/index.htm>)

Nykyisin valtion ostoliikenne on jaettu kahteen sopimukseen:

”Lähiliikenteen ostosopimus 3.9.2006–31.12.2007”, joka koskee liikennettä Helsingistä Karjaalle, Riihimäelle ja Lahteen. (<http://www.raideryhma.fi/osto07/index.htm>)

”Kaukoliikenteen ja alueellisen henkilöliikenteen ostosopimus 3.9.2006–31.12.2011” joka koskee muun Suomen liikennettä. (<http://www.raideryhma.fi/osto11/index.htm>)

Oheisissa kartoissa on esitetty YTV-alueen ulkopuolinen ostoliikenne 3.9.2006 asti ja siitä alkaen.

Tuki lisääntynyt lakkautuksista huolimatta

Nykyisten sopimusten mukaan kaikki lähijuna taajamajunan nimikkeellä liikennöitävä

junaliikenne, lukuun ottamatta kannattavaksi siirrettyjä Vaasan–Seinäjoen taajamajunia ja Parikkalan–Savonlinnan rataosien moottorivaunuja on ostoliikennettä.

Ns. kiskobussirataosia liikennöidään Dm12-vaunuilla, jotka eivät ole kiskobusseja vaan raskaita dieselmoottorivaunuja. VR Osakeyhtiön ja liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennesopimuksessa puhutaan silti kiskobussiliikenteestä ja kiskobussirataosista.

Sitä vastoin kaikki IC-, IC2- ja Pendolino-nimikkeillä liikennöitävät junat ovat nykyisin ”itsekkannattavia”. Aikaisemman ostoliikennesopimuksen aikana myös eräät IC-junat olivat ostoliikennettä. Nykyisin 3.9.2006 alkaen reitillä Helsinki–Kouvola–Lappeenranta–Imatra–Joensuu liikennöidään ainoastaan itsekannattavaa IC- ja Pendolino-liikennettä.

Pikajunista osa on ostoliikennettä, osa VR Oy:n vastuulla olevaa liikennettä. Tilanne on selvästi muuttunut Uuden juna-ajan myötä. Pikajunien määrää on vähennetty poistamalla kaikki pikajunat Kerava–Lahhti–Kouvola-reitiltä. Yöjunaliikenne reiteillä Turku–Tampere–Pieksämäki–Joensuu sekä Helsinki–Kouvola–Pieksämäki–Kajaani–Oulu on lakkautettu. Samalla yhteydet Vaasa–Seinäjoke ja Turku–Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki siirrettiin kannattaviin.

Aikaisemman sopimuksen nojalla VR Oy:lle maksettiin korvauksia vuositasolla seuraavasti (2005):

- YTV-alueen ulkopuolinen Helsingin lähiliikenne 7,6 M€/v

Liikenne- ja viestintäministeriön ostama henkilöjunaliikenne Suomen rataverkolla 3.9.2006 alkaen

LVM:n ostama henkilöjunaliikenne

Suomen rataverkolla

VR oy:n omalla riskillään ajamaa liikennettä

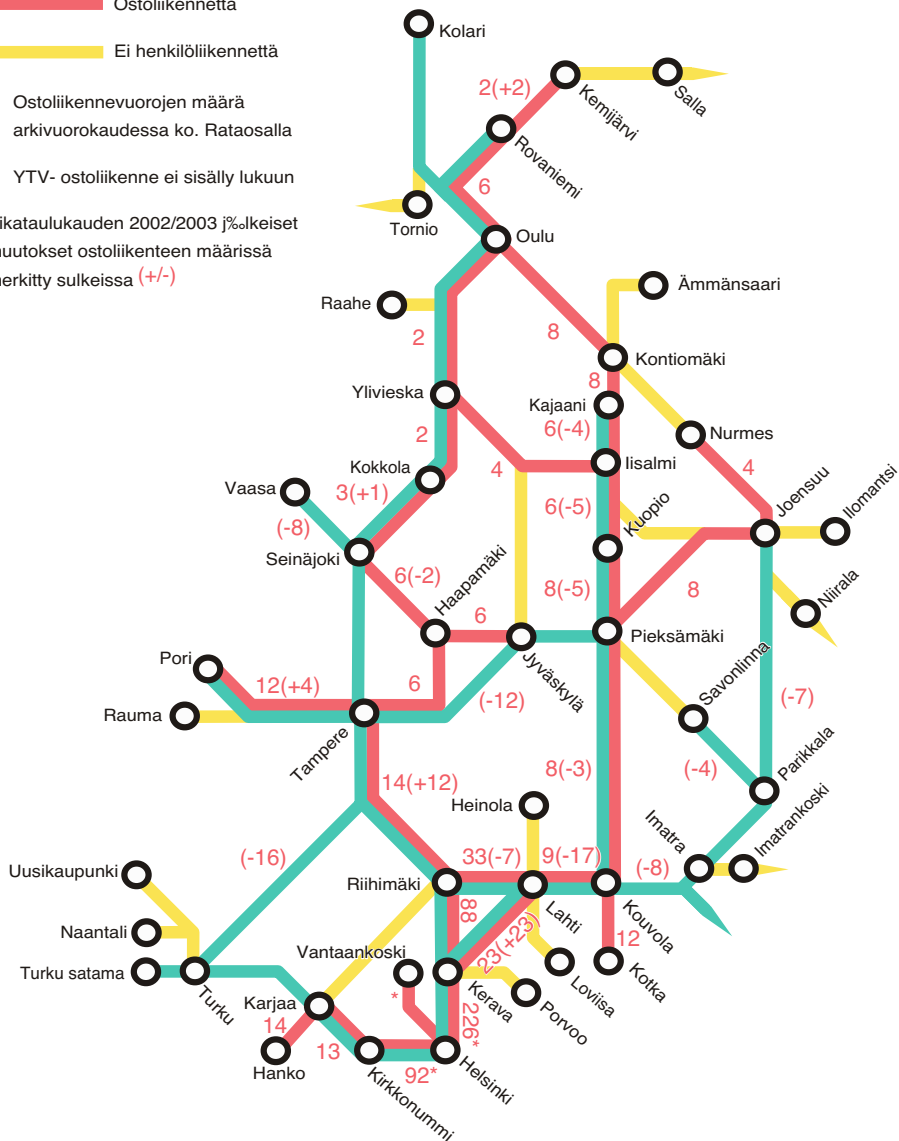
Ostoliikennettä

Ei henkilöliikennettä

6 Ostoliikennevuorojen määrä arkivuorokaudessa ko. Rataosalla

* YTV- ostoliikenne ei sisälly lukuun

Aikataulukauden 2002/2003 j%olkeiset muutokset ostoliikenteen määrissä merkitty sulkeissa (+/-)



Ostoliikenteen tuki vuosina 2005 ja 2007

	km	tuki	tuki / km
Lähiliikenne 2005	3 167 894	7 600 000 €	2,40 €
Lähiliikenne 2007	4 225 740	10 950 000 €	2,59 €
Muutos	1 057 846	3 350 000 €	0,19 €
Muutos %	33,4 %	44,1 %	8,0 %

	km	tuki	tuki / km
Dm12-vaunut 2005	1 483 176	7 600 000 €	5,12 €
Dm12-vaunut 2007	1 616 550	8 155 834 €	5,05 €
Muutos	133 374	555 834 €	-0,08 €
Muutos %	9,0 %	7,3 %	-1,5 %

	km	tuki	tuki / km
Kaukojunat 2005	7 930 206	24 100 000 €	3,04 €
Kaukojunat 2007	4 914 806	22 081 170 €	4,49 €
Muutos	-3 015 400	-2 018 830 €	1,45 €
Muutos %	-38,0 %	-8,4 %	47,8 %

- Alueellinen henkilöjunaliikenne (Dm12-vaunut, "kiskobussit") 8,0 M€/v
- Kaukojunaliikenne ja muu alueellinen junaliikenne 24,1 M€/v
- Yhteensä 39,7 M€/v

Nykyisin voimassaolevien sopimusten ja valtion budjetin mukaan VR Osakeyhtiölle maksetaan korvauksia vuonna 2007:

- YTV-alueen ulkopuolinen Helsingin lähiliikenne 10,95 M€/v
- Dm12-vaunut ("kiskobussit") ja muu alueellinen junaliikenne 30,4 M€/v (Dm12-vaunut n. 8,2 M€, kaukojunat 22 M€, IC2-vaunujen osto 0,163M€)
- Yhteensä 41,35 M€.

Tuki on lisääntynyt, vaikka voimakkaasti tappiollisiksi väitetyt yöjunat on lakkautettu.

Osa lisäyksestä voidaan selittää Helsingin keskeisten lähijunien lisääntymisellä ja tuen siirtämisellä tähän tarkoitukseen.

Kauko- ja alueellisen junaliikenteen tuki on pysynyt lähes samana: vuonna 2005 32,1 M€/v ja vuonna 2007 30,4 M€/v, vaikka tuetusta junaliikenteestä on lakkautettu kokonaan yöjunaliikenne ja merkittävä osa junaliikenteestä on siirretty "itsekkannattavaksi".

Ostoliikenteen muutokset vuosilta 2005 ja 2007 on analysoitu taulukossa. Vuoden 2007 tukiluvut perustuvat valtion vuoden 2007 budjettiin, jossa on varattu sopimuksen mukaiseen liikenteeseen tarvittava lisäraha.

Taulukosta voidaan havaita muutamia tärkeitä kysymyksiä.

Voidaan kysyä, miksi VR Osakeyhtiö ei pysty liikennöimään Helsingistä lähteviä lähijunia itsekkannattavasti. Liikenteessä käytetty kalusto ei ole oleellisesti muuttunut, mutta tukitaso junakilometriä kohden on noussut 8 %. Toisessa tämän kirjan artikkelissa on eritelty se, että YTV-alueen lähijunaliikenteessä kustannustaso on merkittävästi korkeampi kuin HKL-metroliikenteessä. Samoin toisaalla käsitellään sitä, että Kerava-Lahti-oikoradan lähijunien matkustajamäärä on ylittänyt merkittävästi odotukset.

Kaikkien VR Osakeyhtiön liikennöimien lähi- ja taajamajunien matkustajamääriä ja lipputuloloja vähentää YTV-alueen ulkopuolella se, että seutuliput eivät kelpaa junissa. Helsingin lähijunille on tarjolla jonkin verran kuntakohtaisia jatkolippuja. Seutulippujen kelpaamattomuus merkitsee pienempiä matkustajamääriä ja siten suuria tulonmenetyksiä. YTV-alueen ulkopuolisissa seutu-

lippujärjestelmissä liikennöitsijä saa seutulipulla tehdystä matkasta korvaukseksi sarjalippumatkan hinnan. Tästä huolimatta valtio ei edellytä, että seutuliput esimerkiksi kävisivät kaikissa ostetuissa lähi- ja taajamajunissa, vaikka se alentaisi merkittävästi junaliikenteen tappiollisuutta.

Voidaan myös kysyä, miksi kaukojuna-liikenteen tarvitsema tuki junakilometriä kohden on merkittävästi lisääntynyt. Kannattavuuden edellytyksestään ovat päinvastoin yleisesti lisääntyneet oleellisesti:

VR Osakeyhtiön kaikkein kalleimmiksi väittämät yöjunat on kokonaan lakkautettu. Oulu–Kontiomäki–Kajaani–Iisalmi-sähköistyksen jälkeen kaikki sopimuksen tarkoittamat kaukojunat liikennöidään edullisella sähköveturikalustolla

Sopimuksen mukaisia ostettuja pika-junia liikennöidään Sr1-vetoisella sinisistä vaunuista koostuvalla kalustolla. Sekä veturit että vaunut on jo käytännössä kuoletettu.

Tampere–Riihimäki, Riihimäki–Lahti–Kouvola sekä Kotka–Kouvola-liikennettä liikennöidään Sm1-, Sm2- ja Sm4-sähköjunilla, jotka ovat käyttökustannuksiltaan kaikkein edullisinta kalustoa. Sm1- ja Sm2-kalusto on jo kuoletettu ja VR Osakeyhtiö suunnittelee junien romutusta.

Jo yleisen tarkastelun perusteella vaikuttaa siltä, että tuen absoluuttinen nousu Helsinkiin kulkevien lähijunien sekä junakilometrikohdaisen tuen lisääntyminen sähkömoottorijuna- ja sininen vaunu -kaluston osalta ei voi perustua junien todellisiin käyttökustannuksiin.

Vanhasta uuteen juna-aikaan, ostoista ”itse kannattavaksi” ja päinvastoin

Oleellinen ajatus Uuden juna-ajan tukisopimuksessa on, että Uusi juna-aika muutti eri junien kannattavuuksia siten, että toisien yhteyksien junien tappiollisuus lisääntyi ja toisten väheni. Sekä LVM:n että VR Osakeyhtiön oletusten mukaan tappiot kohdistuvat niille junille, jotka ostoliikennesopimuksessa on esitetty.

Miten näiden junien tappiollisuus sitten muuttui Uuden juna-ajan myötä?

Ratainfrastruktuurissa tapahtui viime vuosina kaksi olennaista muutosta: Kerava–Lahti-oikorata sekä Pohjois-Suomen

sähköistykset (Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Oulu ja Oulu–Rovaniemi), joilla on voinut olla oleellista vaikutusta junien kannattavuuteen.

Seuraavassa on tarkasteltu näiden uudistusten vaikutuksista junien kannattavuuteen.

Kannattaviksi muuttuneilla osuuksilla yöjunavuorojen poistaminen ei paranna jäljelle jäävien päiväjunavuorojen kannattavuutta oleellisesti, ja päiväjunavuorotkin olivat aikaisemmin tuettuja.

Tapahtuneiden palvelutason nostojen eli Pendolino- ja IC-liikenteen lisäämisen ei tulisi olla vaikuttanut muiden junavuorojen kannattavuuteen oleellisesti.

Tarkastelussa ei ole Helsingin seudun lähiliikennettä.

Kannattavaksi muuttuneet:

• Turku–Tampere

Kerava–Lahti-oikoradan vaikutukset ovat todennäköisesti matkustajamääriä vähentäviä, koska Turusta lähdettäessä Toijalan–Riihimäen vaihtoyhteydet menettivät merkityksensä Pasilan vaihtoyhteyksien nopeuduttua oleellisesti. Yksi uusi vaihdoton yhteys Ouluun ei muuta tilannetta oleellisesti.

• Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki

Ei oleellisia vaikutuksia.

• Joensuu–Lappeenranta–Kouvola

Kerava–Lahti-oikorata lisäsi reitin liikennöintinopeuksia ja alensi liikennöintikustannuksia oleellisesti

• Parikkala–Savonlinna

Kerava–Lahti-oikorata lyhensi yhteyden Savonlinna–Helsinki matka-aikaa merkittävästi.

• Seinäjoki–Vaasa

Ei mitään vaikutuksia.

Ostettu liikenne, veturijunat:

• Seinäjoki–Jyväskylä (3 paria, 6 vuoroa)

Ei mitään vaikutuksia.

• Seinäjoki–Kokkola (2 junavuoroa, 1 juna-pari)

Ei mitään vaikutuksia.

• Kokkola–Oulu (2 junavuoroa, 1 juna-pari)

Ei mitään vaikutuksia.

• Kouvola–Kotka (6 paria, 12 vuoroa)

Kerava–Lahti-oikorata lisäsi Kouvolan junatarjontaa sekä Kouvolan vaihto-



yhteyksien nopeutta oleellisesti. Reitin kannattavuuden olisi tullut parantua merkittävästi.

- Pori–Tampere (6 paria, 12 vuoroa)
Ei mitään vaikutuksia.
- Kouvola–Kuopio–Kajaani–Oulu
Kerava–Lahti-oikorata lisäsi Kouvolan junatarjontaa sekä Kouvolan vaihtoyhteyksien nopeutta oleellisesti. Ostetuille junille tuli Kouvolaan kuitenkin vaihto. Liikennöintitalous parani oleellisesti osuudella Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Oulu. Reitin kannattavuuden olisi tullut parantua merkittävästi.
- Oulu–Rovaniemi
Ei mitään vaikutuksia.

Erikoistapaus:

- Rovaniemi–Kemijärvi (1 pari, 2 junaa)
Ei mitään vaikutuksia

Dm12-vaunut:

- Hanko–Karjaa (7 junaparia, 14 vuoroa)
Jatkoyhteydet muualle maahan Pasilasta paranivat. Vaikutus ei kovin suuri.
- Tampere–Vilppula–Haapamäki (3 junaparia, 6 vuoroa, aamun ensimmäinen ja illan viimeinen vain Vilppulaan, nyttemmin kaikki Haapamäelle asti)
Ei mitään vaikutuksia
- Iisalmi–Ylivieska (2 junaparia, 4 vuoroa)
Ei oleellisia vaikutuksia
- Joensuu–Nurmes (2 junaparia, 4 vuoroa)
Kerava–Lahti-oikorata lisäsi Joensuun junatarjontaa sekä Joensuun vaihtoyhteyksien nopeutta oleellisesti. Samalla kuitenkin Joensuun yöjunayhteydet menetetttiin.
- Joensuu–Pieksämäki (4 junaparia, 8 vuoroa)
Kerava–Lahti-oikorata lisäsi sekä Joensuun että Pieksämäen vaihtoyhteyksien nopeutta. Vaikutukset eivät kuitenkaan oleellisen suuria.

Yhteenveto, havainnot

Kannattavaksi muuttuneista junista Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki ja Seinäjoki–Vaa-

nostojunat eivät useinkaan kulje tyhjiillään. Iisalmen asemalle saapuneessa kiskobussissa oli ahdasta kesällä 2006. P

sa-yhteyksien kannattavuuden edellytykset eivät muuttuneet. Turku–Tampere-yhteyden kannattavuuden edellytykset vähenivät.

Ostoliikenteenä säilyneistä junista Kotka–Kouvola sekä Kouvola–Pieksämäki–Kuopio–Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Oulu-reittien junien kannattavuuden olisi tullut parantua oleellisesti Kerava–Lahti-oikoradan sekä Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Oulu-sähköistyksen seurauksena.

Dm12-moottorivaunuliikenteeseen ratainfrastruktuurin muutoksilla ei ollut vaikutuksia lukuun ottamatta Parikkala–Savonlinna-osuutta, joka muutettiin kannattavaksi.

Yhteissummana ainoastaan Turku–Tampere-yhteyden kannattavuus saattoi heiketä muutosten seurauksena selvästi, mutta tämä yhteys siirtyi kuitenkin ”itsekkannattavaksi” liikenteeksi.

Voidaan siis todeta, että VR Osakeyhtiön sekä Liikenne- ja viestintäministeriön sopimat junien kannattavuuden muutokset eivät pääosin perustu Kerava–Lahti-oikoradan sekä Iisalmi–Kajaani–Kontiomäki–Oulu-sähköistyksen vaikutuksiin. Ainoat kannattaviksi muuttuneet reitit, joille muutoksilla oli vaikutusta, olivat Parikkala–Savonlinna sekä Kouvola–Lappeenranta–Parikkala–Joensuu.

Mitkä ovat ostoliikenteen todelliset kustannukset?

Ostoliikennesopimusten perusteiden arviointi on vaikeata. Sopimus listaa tuen piirissä olevat junavuorot, niiden ajoajat ja ajokilometrit sekä viitteellisesti käytettävän kaluston. Sopimuksesta näkee, käytetäänkö junassa dieselmoottorivaunuja, sähkömoottorijunia tai veturia erillisiä vaunuja. Mutta vaunu- ja veturikaluston määrää ja tyyppejä ei eritellä sopimuksessa. Ostoliikenne liikennöidään Dv12- ja Sr1-vetureilla vedettävillä ”sinisillä vaunuilla”, Sm1-, Sm2- ja Sm4-tyyppisillä sähkömoottorijunilla sekä Dm12-dieselmoottorivaunuilla. Muutama Helsingin lähijuna liikennöidään Eilähijunavaunuilla ja Sr1-vetureilla.

Junien aikataulujen perusteella voi päätellä tarvittavan junamäärän. Junien vaunumäärä on selvitetty asemien vaunujärjestystauluista. Mutta kalustokiertoa eli sitä,

Itsekannattavat junat eivät ole aina täysiiä. Inter-Cityssä oli hiljaista Joensuussa kesällä 2006. P

mihin näiden junien kalustoa käytetään silloin kun sitä ei tarvita sopimuksessa lue-
teltuihin juniin, on käytännössä mahdoton
selvittää ilman VR Osakeyhtiön antamia tie-
toja.

Junien liikennöinnin kustannuksien
määrittämisen tekee vaikeaksi se, ettei VR
Osakeyhtiö julkaise toteutuneita kustan-
nuksiaan kuten aikanaan teki Valtionrau-
tatiet joka oli virasto. Suomesta junaliiken-
teen tilastoituja kustannuksia saadaan YTV:
n ostaman junaliikenteen sopimuksesta
sekä HKL:n metro- ja raitioliikenteestä. VR
Osakeyhtiön uuden kaluston hankinta-
hinnat ovat olleet julkisuudessa. Liikenne-
vahinkolautakunta on julkaissut kaluston
jälleenhankinta-arvot. Muilta osin on tur-
vaututtava kansainväliseen tietoon tai pää-
teltävä kustannukset esimerkiksi tiedossa
olevan palkkatason perusteella.

Junien kannattavuus riippuu tietenkin
kulujen ja tulojen erotuksesta. Jälleen ol-
laan tiedon puutteessa. RHK julkaisee ra-
taosakohtaisia matkustajatilastoja. Mutta
tietoa tuettujen junien matkustajamääristä
ja lipputuloista ei ole saatavilla. Niinpä tu-
kisummaa voi verrata vain tuettujen junien
kustannuksiin.

Helsingin seudun lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteen tukisopimuksen mu-
kaan Helsingistä Karjaalle, Riihimäelle ja
Lahteen kulkevan lähiliikenteen arvioitu lii-
kevaihto vuonna 2007 on 36,1 M€. Tuki on
tästä 10,95 M€, jolloin lipputulot ovat 25,15
M€. Junakilometrejä ajetaan 4 225 760, ja
kulut kilometriä kohden ovat 8,54 €/km.

Toisaalla tässä kirjassa esitetyn YTV-alu-
een raideliikenteen kustannusvertailun
mukaan YTV-lähijunien kustannustaso HKL-
metroliikenteen liikennöimänä olisi 6,17 €/
km ja vastaava VR Osakeyhtiön ilmoittama
kilometrikustannus oli 8,86€. Voidaan kar-
keasti arvioida, että jos HKL-metroliikenne
liikennöisi myös Karjaalle, Riihimäelle ja
Lahteen ulottuvat junat, liikennöintikus-
tannukset olisivat $6,17 \text{ €} \times 4\,225\,760 \text{ km}$ eli
noin 26 M€.

On huomattava, että pidemmän matkan



paikallisjunien keskinopeus on korkeampi,
jolloin pääoma- ja henkilöstökustannukset
kilometriä kohden ovat alhaisemmat kuin
YTV-alueen sisällä. Onkin selvää, että HKL-
metroliikenteen kustannustasolla liikennöi-
tynä paikallisjunat Helsingistä Karjaalle, Rii-
himäelle ja Lahteen olisivat itsekannattavia,
ja valtio säästäisi 10,95 M€/v.

Taajama- ja kaukojunat

Kaukoliikenteen ja Helsingin seudun ulko-
puolisen taajamajunaliikenteen sopimuk-
sessa maksetaan tukea kaikkiaan 49 223
junavuorosta vuodessa. Nämä junat ovat
ajossa 78 831 tuntia ja ne ajavat 6 561 776
junakilometriä. Sopimuksessa lasketussa ju-
nakilometrien summassa on yksi junavuoro
tipahtanut pois, joten siksi tässä esiintyvä
luku poikkeaa sopimuksen luvuista.

Käytettävissä olevien tietojen perusteel-
la voi laskea, että kauko- ja alueellisen juna-
liikenteen tukisopimuksen junien kaluston
kueletus maksaa vuodessa 7,0 milj. euroa
ja kilometrikohtaiset kustannukset (huolto,
varaosat ja energia) 12,5 milj. euroa. Hen-
kilökunnan palkkakuluja voi arvioida sekä
VR Osakeyhtiön YTV:ltä perimän 187 euron
kahden henkilön tuntihinnan että HKL:n
30 euron yhden henkilön tuntihinnan pe-



rusteella. Kun junassa on kahden hengen miehistö, VR Osakeyhtiön hinnalla palkkakulut ovat 14,7 milj. euroa ja HKL-hinnalla 4,7 miljoonaa, siis 10 miljoonaa vähemmän. Ero on erittäin suuri.

Voivatko VR Osakeyhtiön junahenkilökunnan palkkakulut olla yli kolminkertaiset HKL:n kuljettajien palkkoihin verrattuna? Kaukojunaliikenteessä on kaupunkiliikennettä enemmän työaikaa, jolloin juna ei ole aikataulunsa mukaisessa liikenteessä. Veturinkuljettajan sopimuspalkka on kaupunkiliikenteen kuljettajan palkkaa korkeampi, ja VR Osakeyhtiön henkilökunta on iäkästä ja siten kokemuslisät nostavat toteutuvaa palkkatasoa. Junaliikenteessä on enemmän yö- ja viikonlopputyötä kuin kaupunkiliikenteessä, mikä myös nostaa käytännön palkkatasoa. Kolminkertaiset palkkakulut eivät kuitenkaan ole.

Taajama- ja kaukojunien arvonlisäveron tuki valtion budjetissa on 28,1 milj. euroa. Jos tästä vähennetään kaluston, huollon ja energian kustannukset, jää tukisummasta henkilökunnan palkkakuluihin 8,6 milj. euroa. Valtion tuki kattaisi ostoliikennesopimuksen junien kustannukset, jos henkilökunnan palkkakulut ovat 84 % HKL:n palkkakuluja suuremmat. Tällöin junista ei

tarvitsisi saada lainkaan lipputuloja.

Kun verrataan työehtosopimusten mukaisia palkkoja ja otetaan huomioon edellä esitetyt junaliikenteen henkilökuluja nostavat seikat, on mahdollista, että osa HKL:n ja VR Osakeyhtiön kustannuserosta selittyy korkeammilla palkkakuluilla ja osa kalliin lippujärjestelmän ja hallinnon kuluilla. Kuitenkaan ei voi välttyä ajatukselta, että ostoliikennesopimuksen tukisumma on yksinkertaisesti sama kuin VR Osakeyhtiön arvio tuetun liikenteen kustannuksista.

Ostoliikenne on siis VR Osakeyhtiölle erittäin kannattavaa. Se ei ole pelkästään riskitöntä, vaan takaa 7 miljoonan euron vuositulot kaluston investointien kuoletuksina. Ilman ostoliikennettä tämä tulo jäisi saamatta ja kalusto seisoisi jouten.

Tuettu junaliikenne ei kulje ilman matkustajia. Vuoden 2005 tilaston mukaan Rovaniemi–Kemijärvi-osuutta lukuunottamatta sellaisilla rataosilla, joilla on vuonna 2007 pelkästään tuettua henkilöliikennettä, matkamäärä on yhteensä yli miljoona matkaa vuodessa. Lisäksi useilla rataosilla on sekä osto- että ”itsekkannattavaa” liikennettä, joita on mahdoton erotella.

Tällaisista matkamääristä saatavat lipputulot eivät ole merkityksettömiä liikenteen

kuluihin nähden. Tämän artikkelin tiedoilla laskettuna esimerkiksi Kouvolan ja Kotkan väliltä lipputulot ovat noin 0,63 milj. euroa ja niillä katetaan 80 % liikenteen kuluista. Karjaan ja Hangon väliltä vastaavat tiedot ovat 0,48 milj. euron tulot ja 66 % lipputulojen kattavuus. Näiden lukujen perusteella vaikuttaa oudolta, että sopimuksen mukainen alijäämä Kouvolan ja Kotkan välillä olisi vuositasolla 0,99 miljoonaa ja Hangon liikenteestä 1,02 miljoonaa. Rataosien liikenteen kulut jäävät alle tukitason, eli Kotkassa kulut ovat 0,76 milj. euroa ja Hangossa 0,64 miljoonaa.

Sopimuksen erikoisuudet

Valtion tukeman junaliikenteen tuen perusteita on vaikea arvioida, koska junaliikenteen kustannuksista ei Suomessa julkaista juuri mitään tietoa. Tämä on siitä erikoinen tilanne, ettei ainoalla henkilöliikenteen operaattorilla ole kilpailijoita, joten tietojen salaamiselle liikesalaisuuksina ei ole perusteita. Kun VR oli virasto, toiminta oli julkista. Silloinkin eduskunta päätti junaliikenteen tukemisesta, mutta sen oli mahdollista selvittää itse, mitkä olivat kulut.

Nyt eduskunta VR Osakeyhtiön omistajan Suomen valtion ylimpänä päättävänä elimenä ei tiedä, mitä sen oma yhtiö tekee ja mistä se yhtiölle tukea maksaa.

Molempien sopimuksien mukaan korvaus käsittää toteutuneen alijäämän. Lähiliikenteen sopimus käsittää lisäksi "Liikenteenharjoittajan laskennallisen tuoton liikenteestä", jota kaukoliikenteen sopimukseen ei ole sisällytetty. Sopimusten mukaan VR Osakeyhtiön tulee pitää ostoliikenteen kustannuksista ja tuotoista erillistä laskelmaa ja antaa siitä määräajoin tiedot Liikenne- ja viestintäministeriölle. Sopimusten viimeinen maksuerä maksetaan, kun viimeisen sopimusvuoden toteutunut alijäämä on tiedossa.

Kuitenkaan sopimuksessa ei määritellä, että korvaus milloinkaan alenisi sen perusteella että alijäämä olisi pienempi esimerkiksi oletettua suurempien lipputulojen tai alhaisempien liikennöintikustannusten takia. Korvausta voidaan muuttaa vain sopimuksessa esitetyillä perusteilla, joihin alijäämän pienentyminen ei kuulu.

Mikäli Liikenne- ja viestintäministeriö

haluaa tarkastaa VR Osakeyhtiön tekemän laskelman käyttämällä "tietokannoissa olevia VR:n luottamuksellisia tietoja", se tapahtuu KHT-tilintarkastajan kautta. Tässä kohdassa voidaan kuitenkin ihmetellä, miten KHT-tilintarkastaja pystyy todentamaan muuta kuin kulujen ja tulojen oikeellisuuden. Pystyykö tilintarkastaja esimerkiksi tarkastamaan, että henkilöstökulut koskevat nimenomaan tiettyjen junien kuljettajia ja konduktöörejä?

Liikenne- ja viestintäministeriö on myös vastuussa valtion 100 % omistaman VR-Yhtymän omistajaohjauksesta. Tällöin pitäisi olla selvää, että ministeriön edustajan pitää voida saada yhtiöstä myös luottamuksellisia tietoja. Miten muutoin omistajaohjaus voi toteutua?

Tukisopimukseen on sisällytetty IC-vaukunaluston hankintaa varten tuki vuosille 2007–2011, joka on vuodesta 2009 alkaen 1,3 M€/v. Tätä tukea ei ole kohdennettu millekään junille. Käytännössä IC-vauunja käytetään kuitenkin vain "itsekkannattavissa" IC- ja IC2-junissa, jolloin tosiasiallisesti valtio tukee myös "itsekkannattavia" junia, joskin vain 1,3 M€/v. vuosina 2009–2011.

Tukisopimuksissa on määritelty säännöllisyyden tavoitetasot, joiden alittamisesta enemmän kuin prosentilla VR Osakeyhtiö maksaa sanktioita ja ylittämisestä enemmän kuin prosentilla se saa bonuksia. Lähiliikenteessä säännöllisyyden tavoitetaso on 96 %, ja säännöllinen on juna, joka on myöhässä vähemmän kuin 3 minuuttia. Kaukoliikenteessä säännöllisyyden tavoitetaso on 90 %, ja säännöllinen on juna, joka on myöhässä vähemmän kuin 5 minuuttia.

Säännöllisyyden arvioinnissa ei oteta huomioon vaikeista keliolosuhteista tai energiansaannin keskeytyksestä aiheutuneita myöhästymisiä. Ajamattomien vuorojen arvioinnissa ei puolestaan lasketa sääolosuhteista, rautatieinfrastruktuurista tai jatko yhteyksien turvaamisesta aiheutuneita viivästymisiä.

Kun täsmällisyyden ja ajamattomien vuorojen arvioinnista jätetään huomiotta "perustellut syyt", voidaan ihmetellä, miksi kaukoliikenteessä sallitaan joka kymmenennen junan jäävän myöhään. Myös kaukoliikenteessä täsmällisyysvaatimuksen tulisi olla sama kuin lähiliikenteessä.



Joidenkin "itsekkanttavien" Pendolino-vuorojen vähäiset matkustajamäärät antavat aiheetta epäillä, että muuta liikennettä rahoitetaan ostoliikenteen tuloilla. P

Johtopäätöksiä ja suosituksia

Edellä olevan perusteella on syytä epäillä sitä, että VR Osakeyhtiön omistajaltaan ostoliikenteen nimellä saama tuki ei perustu tämän liikenteen todellisten lisäkustannusten ja lipputulojen erotukseen. Näyttää siltä, että VR Osakeyhtiön tappiolliseksi ilmoittama liikenne tuottaa yhtiölle ostoliikenteestä saadun tuen perusteella merkittävän tuloksen.

Näihin epäilyihin voi päätyä sekä arvioimalla saatavilla olevien tietojen perusteella liikenteen taloutta että sopimuksissa kannattamattomista kannattaviksi ja päinvastoin muutettujen junavuorojen olosuhteita. Ostoliikenteen muodossa valtio siis tukee VR Osakeyhtiötä, jotta se saavuttaisi tulostavoitteensa.

Voidaan toki perustella, että junien suorien liikennöintikulujen lisäksi VR Osakeyhtiöllä tulee olla oikeus periä myös välillisiä toiminnan kuluja. Jos valtio ostaisi junaliikennettä itsenäisiltä yksityisesti omistetuilta yhtiöiltä, olisi liikenteen myyntihinnassa silloinkin oltava kate yhtiön yleiskustannuksia varten. Tällaisia eriä on laskettu myös HKL:n kustannuksiin.

VR Osakeyhtiön ostoliikenteen tapauksessa tilanne on kuitenkin sellainen, ettei ostoliikenteen ajamatta jättäminen vähennä yhtiön yleiskustannuksia. Toisaalta koko

ostoliikennejärjestelyn henki on kattaa vain juuri tästä liikenteestä aiheutuvat välittömät tappiot. Siis VR Osakeyhtiön tuloksen heikkeneminen siihen tilanteeseen nähden, ettei sopimuksen junia ajettaisi.

Sen vuoksi onkin syytä epäillä, että sopimuksen perusteena oleviin laskelmiin on mahdollisesti sisällytetty seuraavia kuluja:

- Suhteettoman suuri osuus hallintokuluista tai lippujärjestelmän ylläpidosta
- Muiden kuin ostettujen junien eli pikajunien, IC-, IC2- tai Pendolino-liikenteen henkilöstö-, huolto- tai kalustokuluja

Liikenne- ja viestintäministeriön on sopimusten perusteella vaikea osoittaa jälkimäistä vaihtoehtoa eli kannattavaan liikenteeseen liittyvien kulujen osuutta todeksi, vaikka siitä olisi perusteltuja epäilyksiä. Jotta tällainen kulujen kohdentaminen voitaisiin arvioida, olisi pakko esimerkiksi voida tutkia se, ovatko tietyt henkilöt ja kalusto olleet "kannattavan" vai "kannattamattoman" liikenteen käytössä ja millä jaolla.

Sopimusten mukaan VR Osakeyhtiön on pakko luovuttaa tietoja vain KHT-tilintarkastajan kautta. Mutta mikä on tilintarkastajien mahdollisuus ja taito selvittää rautatieteknisii tietoja ja työvuorolistoja yksityiskohdalla?

Jälkimmäinen vaihtoehto toteutuu jo siinä tapauksessa, jos jotkut "kannattavat" IC-, IC2- tai Pendolino-vuorot ovat kannattamattomia. Esimerkiksi Kajaanin ja Joensuun Pendolino-liikenteen matkustajamäärät ovat olleet havaintojen mukaan yllättävänkin vähäisiä edeltävään yöjunaliikenteeseen verrattuna. VR Osakeyhtiön henkilöliikennettä ei ole taloudellisesti jaettu "ostoliikenne" ja "kannattava liikenne"-osioon, joten "kannattavan" liikenteen tappiot rasittavat myös "ostoliikenteen" taloutta.

On ilmeistä, että nk. ostoliikenteen kautta tuetaan "kannattavaa" liikennettä ainakin epäsuorasti. Ostoliikenteessä käytettävää nk. sinistä vaunukalustoa ja vetureita voitaisiin myös käyttää "kannattavassa" liikenteessä, johon on hankittu kallista uutta kalustoa. Uuden kaluston hankinta olisi ollut tarpeetonta, jos ostoliikennettä ei liikennöitäisi.

Lisäksi tukisopimuksen mukaan "kannattavaan" liikenteeseen käytettävää uutta IC-vaunukalustoa tuetaan siten, että tuki vuonna 2009 on 1,3 miljoonaa euroa.

Nykyisten sopimusten perusteella ostoliikenteen tuesta osaltaan:

- Turvataan VR Osakeyhtiön tuottotoivotteen täyttyminen eli "ostoliikenne" tuottaa hyvän katteen.
- Tuetaan ainakin epäsuorasti "kannattavaa" liikennettä.

Tärkein parannusehdotus tilanteeseen on Raideryhmän useasti toistama kanta:

1. VR Osakeyhtiön monopoli kannattamattomaan, tuettuun henkilöjunaliikenteeseen tulee purkaa.
2. Henkilöjunien nk. ostoliikenne rataverkolla tulee kilpailuttaa.
3. Kaikkien paikallisjunien liikennöinti-

oikeus tulee sallia paikallisille joukkoliikenneviranomaisille.

Tällöin ainakin kaikki sähkömoottorijunilla liikennöitävä Helsinki-keskeinen taajamajunaliikenne Helsingistä Karjaalle, Riihimäen kautta Tampereelle ja Lahteen sekä Lahden kautta Kouvolaan tulee olemaan itsekkannattavaa, joka säästää vuosittain vähintään 10,95 M€ valtion joukkoliikennetukea. Todennäköisesti kokonaissäästöt olisivat vähintään noin 50 % nykyisestä valtion tuesta eli noin 20 miljoonaa euroa vuodessa. Säästöt voitaisiin käyttää raideliikenteen lisäämiseen Suomessa eri keinoin.

Muita parannusehdotuksia, jotka voidaan toteuttaa jo ennen kuin monopoli saadaan puretuksi ja jotka ovat myös edellytys kokonaissäästöille.

1. Valtio edellyttää, että seutulippu kelpuutetaan maksuvälineeksi kaikissa ostoliikenteen junissa.

2. Sähköistetyillä radoilla liikennöitävä "taajamajunaliikenne" ajetaan käyttökustannuksiltaan edullisella Sm1-, Sm2- tai Sm4-kalustolla.

3. "Kannattamattomien" junien reittejä, aikatauluja ja pysähdyksiä tarkistetaan siten, että matkustajia voidaan saada lisää eli palvelutasoa parannetaan.

4. Yhteysväleillä, joilla nykyisin kulkee 6–8 "taajamajunaa" (esim. Riihimäki–Tampere, Riihimäki–Lahti–Kouvola, Kouvola–Kotka, Karjaa–Hanko, Pori–Tampere), liikenne muutetaan tunnin välein kulkevaksi paikallisjunaliikenteeksi. Tämä toki noin kaksinkertaistaa liikennöintikulut, mutta muiden maiden kokemuksen perusteella matkustajamäärät moninkertaistuvat ja liikenteen kannattavuus paranee.

Kerava–Lahti-oikorata – menestys vai fiasko?

Syyskuussa 2006 avattu uusi rata maksoi 331 miljoonaa euroa ollen yksi kaikkien aikojen suurimmista rautatieinvestoinneista. Valtiontalouden kannalta radan käyttö on ollut vajavaista: tavaraliikenteen hyödynnettäväksi rakennettu asema seisoo tarpeettomana ja lähijunaliikenne saa tukea.



Oikorata toi Lahden osaksi pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta. Lähiliikenne tosin uhkasi lakata jo ennen radan avaamista. **P**

Rataosa Kerava–Hakosilta on uusin Suomeen rakennettu merkittävä rataosa. Se oikaisee Helsingin ja Lahden välisen Riihimäen kautta kulkevan rautatieyhteyden lyhentämällä matkaa 26 kilometriä. Oikoratana tunnettu rata on rakennettu suurille nopeuksille, vaikka se ei olekaan suurnopeusrata siinä mielessä kuin Keski-Euroo-

pan erilliset suurnopeusradat ovat.

Oikoradan tarkoitus oli parantaa välitömmästi rautatieyhteyksiä Helsingistä itään ja välillisesti myös pohjoiseen vapauttamaan rataosan Kerava–Riihimäki kapasiteettia. Oikoradan laskettiin tuottavan yhteiskuntataloudellista etua kaksi kertaa rakentamiskustannustensa verran. Ennen

valmistumistaan oikorata tuli kuitenkin kuuluisaksi ratana, jolta lähiliikennettä lopetettiin jo ennen radan valmistumista.

Kun rata sitten avattiin 3.9.2006, ihmeteltiin miksi oikoradalla ei kuljekaakaan tavarajunia. Ja miksi Riihimäen suuntaan ei pääradan liikenne vähentynytäkään, vaikka niin piti olla ja lisää lähijunia piti siten saada vanhalle radalle.

Oikorata on siitä erikoinen ratahanke, että se syntyi ja valmistui kuin tyhjästä. Tavallisesti ratahankkeet näkyvät vuosikymmeniä rataverkon kehittämissuunnitelmissa, kuten edelleen toteuttamattomat nopeat uudet radat Helsingistä länteen ja itään. Idea oikoradasta esitettiin Lahdessa 1988. Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti Itä-Suomen ratayhteyksien kehittämistä 1992, ja päättyi suosittelemaan ns. Mikkelin linjausta, jossa oikorata oli osana.

Oikoradasta tehtiin tarveselvitys, ja vuonna 1994 – vain kuusi vuotta idean esittämisestä – tehtiin hankepäättös radan rakentamisesta. Oikorata saatiin mukaan myös yleiseurooppalaiseen TEN-liikenneverkkoon, minkä ansiosta oikoradan rakentamiseen saatiin pieni osuus myös Euroopan unionilta.

Hanke eteni yleissuunnitelman valmistumiseen 1998 ja budjettipäätökseen rakentamisen rahoituksesta 2002. Radan pituus on 63 km ja kustannuksiksi laskettiin 331 miljoonaa euroa. Tällä summalla oikorata on yksi Suomen suurimmista rakennushankkeista. Rakentaminen eteni ripeästi ja rata avattiin liikenteelle 3.9.2006. Oikorata oli ajanut kirkkaasti vuosikymmeniä suunniteltujen ELSA- ja HELI-ratojen ohii.

Voi arvata, että ainakin HELI-radan eli Helsingistä itään suuntautuvan radan oikorata siirsi kauaksi tulevaisuuteen. HELI-radan ainoaksi toteutuneeksi osuudeksi jää Haminan radan vuonna 1984 korvanneen Juurikorpi–Salmenkylä-radan se osa, joka linjattiin HELI-radan eteläisen Kotkan vaihtoehdon mukaisesti. Tähän osaan kuuluu myös Suurivuoren tunneli, jonka itäpää on louhittu valmiiksi HELI-radan suuntaiseksi, vaikka nykyinen rata kaartuukin etelään kohti Haminaa. Lisäksi HELI:n alkupää elää Helsingin ja Vantaan asemakaavoituksessa tilavarauksena.

Länteen suuntautuva ELSA-hanke (Es-



poo–Lohja–Salo) elää edelleen nykyisen rantaradan ongelmien vuoksi.

Lobbauksen riemuvoitto

Oikoradan syntyminen voi sanoa olevan lobbauksen riemuvoitto. Ajatus syntyi Lahdessa siitä oivalluksesta, että rautateitse lähempänä Helsinkiä olevasta Hämeenlinnasta sukkuloitiin Helsinkiin enemmän kuin Lahdesta, vaikka maanteitse molemmat olivat yhtä etäällä. Lahti siis voisi menestyä paremmin Helsingin lähikaupunkina, jos sieltä olisi suora rata Helsinkiin.

Lahti sai ajatukseen mukaan 11 muuta kuntaa, jotka yhdessä Lahden kanssa perustivat Savonrata-projektin. Oikoradan lisäksi parannettaisiin rataa Lahdesta Heinolaan ja rata voisi jatkua Heinolasta edelleen pohjoiseen.

Silloinen Liikenneministeriö ei ollut nostanut hankkeesta, joka kilpaili jo pitkälle suunnitellun itäisen rantaradan, HELI:n kanssa. Käynnistyi sitkeä "alueellinen edunvalvonta" jonka tuloksena Liikenneministeriö saatiin käynnistämään Itäradan tarveselvitys. Siinä vertailtiin oikoradan avulla muodostuvaa Helsinki–Lahti–Mikkeli-yhteyttä HELI-radan vaihtoehtoihin ja päädyttiin lopulta siihen, että Mikkelin rata on kannattavampi. Kouvolan kautta kulke-



Keravan ja Lahden välinen rata syntyi ennätysvauhtia. Siitä ryhdyttiin puhumaan vasta 1990-luvulla, ja avajaisia juhliittiin jo 2006. Kuva Mäntsälästä. P

näjoelle vuonna 1971 ja Jämsänkосki–Jyväskylä-radan avaaminen 1977 hiljensivät Haapamäen ennen niin tärkeän risteysaseman ja vanhan pääradan. Vuonna 1985 lakasi liikenne Haapamäen–Porin-radalla ja rataosa suljettiin. Rata katkesi käytännössä kuorma-auton rikkottua sillan, ja myöhemmin on annettu lupia täyttää ja tasoittaa taseoristeiksi.

Oikoradan kanssa elettiin vastaavaa odotusta kuin 1900-luvun alussa suurten ratarakennusten aikana. Mäntsälä tuli saamaan rautatieaseman, ja kunnan kehitys kääntyi kasvu-uralle. Omakotitontit tekivät kauppaansa, sillä luvassa oli nopea ja tiheä lähijunayhteys. Lahdessa oli samanlaista intoa. Pääradan varressa odotettiin paranevia yhteyksiä, koska lähiliikenteen vuorojen lisääminen oli aiemmin torjuttu sillä, ettei radalle mahtunut lisää junia.

Oikoradan rakentamispäätöksen yhteydessä tuli esille kysymys siitä, kuinka rakentamiskustannukset katetaan. Kannattavuuslaskelmista havaittiin, että junia ajava VR Osakeyhtiö oli merkittävä edunsaaja. Lipputulosten oli ennustettu nousevan ja liikennöinnin kulujen laskevan lyhentyneen matkan ansiosta. VR Osakeyhtiön hyödyiksi laskettiin vuonna 2001 noin 6,7–8,3 milj. euroa (40–50 Mmk) vuodessa. Syntyi ajatus investointiverosta, jolla osa VR Osakeyhtiön hyödyistä peritään kattamaan radan rakentamiskuluja. Esitettiin, että VR Osakeyhtiö maksaisi vuodessa neljä miljoonaa euroa oikoradasta.

Pelkästään VR Osakeyhtiölle kohdistuvaa investointiveroa ei kuitenkaan lopulta asetettu. Kun rataverkolle oli tulossa muita operaattoreita jotka myös käyttäisivät oikorataa, maksun tuli kohdistua radan käyttöön, ei ainoastaan yhteen käyttäjään. Maksua tulotisiin perimään 15 vuoden ajan, ja VR Osakeyhtiön monopoli tulisi tuona aikana lakkaamaan myös henkilöliikenteessä. Maksu on määrätty investointiveroksi, joka koskee ainoastaan liikennettä rataosalla Kerava–Lahti. Sekä henkilö- että tavaraliikenteessä vero on 0,5 senttiä bruttotonni-

va HELI-radan vaihtoehto oli hyöty-kustannussuhteeltaan parempi, mutta Mikkelin vaihtoehdolla oli yhdyskuntarakenteellisia etuja sekä positiivisia vaikutuksia muualla rataverkolla. Lähinnä oli kyse siitä, että oikorata vapauttaisi ratakapasiteettia Keravan ja Riihimäen välillä enemmän kuin Lahden ohittavat HELI-radan vaihtoehdot.

Oikorata arvioitiin itäratojen kehittämiseen liittyvistä hankkeista kannattavimmaksi vuonna 1994, ja Liikenneministeriö teki sillä perusteella oikoradasta hankepäätöksen. Siinä esitettiin, että radan yleissuunnittelu tehtäisiin valmiiksi kahdessa vuodessa.

Hankepäätös riitti oikorataa ja Mikkelin suuntaa ajaneelle Savonrataprojektille ja sen toiminta lopetettiin koska tavoite oli saavutettu.

Edunvalvontaa päätettiin kuitenkin jatkaa, sillä oikoratapäätös ei vielä tuonut parannusta ja jatkoa Heinolan radalle. Jatkossa ”Nopeat itäradat” -hankkeessa on mukana 22 kuntaa ja kahdeksan maakuntaliittoa.

Paluu arkeen

Suurten ratahankkeiden aika Suomessa oli ennen oikorataa kääntynyt jo keskusteluun ratojen purkamisesta. Merkittävät rataoikaisut Tampereelta Parkanon kautta Sei-

kilometriltä.

Lähiliikenne lakkaa ennen radan avaamista?

VR Osakeyhtiö oli vastustanut oikorataan perustuvaa maksua jo vuonna 2001 kun radan rahoitusvaihtoehtoja tutkittiin. Kun asian päättäminen tuli ajankohtaiseksi, VR Osakeyhtiö ilmoitti, että sen mielestä oikoradan lähijunaliikenne on kannattamaton. Liikenteen hoitamisesta piti siksi tehdä sopimus, jonka mukaan VR Osakeyhtiössä omistajanvaltaa käyttävä ministeriö maksaa lähiliikennetukea yhtiölle. Vaadittu summa oli noin neljä miljoonaa euroa vuodessa.

Syntyi jupakka, jossa alkoi jo näyttää siltä, että koko lähiliikenne oikoradalla kaatuu. Helsingin Sanomissa julkaistiinkin Karlssonin pilapiirros junaliikenteen lakkauttamisen ennätyksestä: oikoradan lähiliikenne lakkautetaan ennen kuin rata valmistuu.

Kun radan valmistuminen lähestyi vuonna 2006, VR Osakeyhtiö julkaisi suunnitelmansa Uudesta juna-ajasta. Oli selvä, että nopea oikorata muuttaa aikatauluja voimakkaasti ajoajan lyhentyessä noin puolella tunnilla. Junakalustoa muutettaisiin nopeiksi Pendolino-juniksi, minkä ansiosta aikataulut itään olisivat kaikkiaan muutenkin nopeampia.

Käytännön matkustamisen kannalta kaikki ei ollut kuitenkaan parannusta. Nopeiden pikajunien liput olivat entisiä junia kalliimpia. Erityisesti kritisoitiin Pendolinola ajettavia työmatkoihin soveltuvia vuoroja ja niiden kalleutta suhteessa varsin pieneen matka-aikaeroon muihin juniin nähden Helsingin ja Lahden välillä. Itä-Suomen yöjunat muuttuivat päivävaunujuniksi, monet lipunhinnaltaan kalleimmiksi Pendolinoiksi ja aikataulut epäinhimillisiksi. Olihan Pendolino nopeampi kuin yöjuna. Niinpä matka Helsinkiä kohden alkoi illan sijasta aamuyöllä.

Kaiken kaikkiaan oikorata kyllä lyhensi matkaa, mutta se ei näkynyt matkustajien kukkarossa. Toisaalta, eikä nopeampi matka olekin matkustajalle arvokkaampi kuin hidas, eli miksi sen pitäisiikään olla entisiä pitkiä ja hitaita matkoja halvempi? VR Osakeyhtiö säästi kuluissa, mutta matkustajat eivät säästäneet lippujen hinnoissa. Näin oli ajateltu jo arvioitaessa oikoradan kan-

nattavuutta vuonna 2001. Kannattavuusarvion lähtökohta oli, että oikorata kasvattaa junamatkustajien määrää, mutta lippujen hinnat eivät laske, vaikka matka lyhenee 26 km. ja siten myös junan kustannukset Helsingin ja Lahden väliltä laskevat.

Kannattava vai ei

Uhkaus lähiliikenteen jäämisestä toteutumatta tai sen voimakkaasta supistamisesta aiheutti kohun sekä julkisuudessa että eduskunnassa. Kohu toimi VR Osakeyhtiön kannalta toivotusti, koska eduskunta taipui lisäämään VR Osakeyhtiön valtiontukea oikoradan lähiliikenteen saamiseksi käyntiin. Vuoden 2006 syyskuusta joulukuuhun ostoliikennesopimusten mukainen tuki oli 1,21 M€ ja vuodelle 2007 3,63 M€.

Toivottua lisäystä pääradan liikenteeseen ei kuitenkaan tullut. Selitys saamatta jääneelle henkilöjunavuorojen kasvu Keravalta pohjoiseen oli, ettei radalla ole kapasiteettia. Kapasiteettia tarvittiin mm. tavarajunille. Tämä oli kummallista, piti hän oikoradan kautta kulkea vuodessa neljä miljoonaa tonnia tavaraa.

VR Osakeyhtiön kannalta tavarajunien ajaminen oikoradan kautta merkitsi ylimääräistä rataveroa. Kun vero on 0,005 € bruttonnikilometriltä ja verotettavan rataosan pituus 73 km, oikoradan tavaraliikenteen vero koko matkalta on 0,365 € tonnilta. Tämä hinta maksetaan sekä rahdista eli nettotonneista että itse junan painosta.

Oikoradan kannattavuuslaskelmassa tavaraliikenteen tuotantokustannuksiksi oli käytetty noin 0,0065 € nettotonnikilometriltä. Kun vanha reitti on 26 kilometriä pidempi, sen käyttö maksaa 0,169 € nettotonnilta. Ratavero on siis suurempi kuin veron kiertämisestä aiheutuva kustannus. Ja kun tavaraliikenteellä ei ole kiire kuten ihmisillä, verotettuna oikorataa ei kannata tavaraliikenteessä käyttää.

Kun rata avattiin, tavarajunat jatkoivatkin kiertoaan vanhan radan kautta. Helsingin Sanomien uutisessa 28.12.2006 oikoradalta puuttuvia tavarajunia selitettiin sillä, ettei tavarajunia kulje lainkaan. Uutisen antaman käsityksen mukaan öljyjunia Venäjältä Kilpilahteen ei enää ole ja Helsingin sataman kaikki rautatieasemat suuntautuukin Tampereen suuntaan eikä lainkaan Lahden



Lähdemäen asema Orimattilassa rakennettiin tavaraliikenteen sivuusraiteeksi, mutta sen kiskot ruostuvat käytön puutteessa. Vanhan reitin käyttäminen tulee VR:lle halvemmaksi. **P**

suuntaan. Vakinaisesti kulussa olevien junien luettelon mukaan junia Lahden suuntaan kyllä on, mutta lähes kaikki kulkevat Riihimäen kautta. Vain kolme tavarajunaa kulkee oikoradan kautta.

Oikoradan kannattavuuslaskelmassa oli arvioitu radalla kulkevan neljä miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa. Kun otetaan huomioon, että rataveroa maksetaan myös

junan painosta eli bruttotonneista, neljän miljoonan nettotonnin kuljettamisesta olisi pitänyt kertyä noin kaksi miljoonaa euroa eli puolet kerättäväksi halutusta rataverosta.

Oikoradan vaikutuksen selvittämiseksi on tehty tutkimus tilanteesta ennen oikorataa. Tässä tutkimuksessa oikoradalle siirtävän liikenteen suuruus oli 1,8 miljoonaa

tonnia vuonna 2004. Toisin kuin oikoradan kannattavuuslaskelmassa vuodelta 2001, nyt ei ennustettu tavaraliikenteen merkittävää kasvua. Puolitunut ennuste oikoradan tavaraliikenteestä merkitsee myös mahdollisen rataveron tulon puolittumista noin miljoonaan euroon.

Oikoradan kannattavuus ei kuitenkaan perustunut merkittävästi tavarajuniin. Tavaraliikenteen hyödyt on kannattavuuteen laskettu 10,5 miljoonaksi euroksi 30 vuodessa. Merkittävän hyöty kannattavuuslaskelmassa oli henkilöliikenteen matkustajien aikasäästö sekä oikoradalla että pääradalla.

Aikasäästön arvoksi on laskettu 402 M€. Henkilöliikenteen rahallinen hyöty eli lipputulojen nousun ja ajokustannusten muutoksen erotus on 245 M€. Kannattavuuslaskelma ei erottele oikoradan ja pääradan liikenteen osuutta hyödyissä. Ja jos pääradan kapasiteettietu ei toteudukaan, ei toteudu myöskään sieltä saatava hyöty. Siten henkilöliikenteen kaikki hyödyt jäävät vähäisemmiksi.

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma aikasäästöineen ei ole todellista rahaa, mutta ratauran maksaminen on. Rahoituksen perustana oli saada VR Osakeyhtiöltä vuosittain 4 M€. Valtio ei laskenut, että se joutuisi maksamaan tukea oikoradan liikenteestä. Rahoituslaskelma ei nyt toteudu.

Ilman tavarajunia investointiveroa kertynee vain 2 M€. Valtio maksaa oikoradan henkilöliikenteestä arvonlisäverotonta tukea VR Osakeyhtiölle 3,36 M€. Riihimäen kautta kiertävät tavarajunat maksavat yhteiskunnalle ainakin 1 M€ enemmän kuin ajaminen oikoradan kautta. Lisäkulu maksetaan VR Osakeyhtiön taloudesta, joten VR Osakeyhtiön tulos ja kyky maksaa osinkoa vähenevät miljoonalla. Valtion kassalle oikorata maksaa 1,36 M€ vuodessa, kun radasta piti tulla tuloja 4 M€.

Lovi on 5,36 M€, joka kerätään veronmaksajilta tai karsitaan ehkä rataverkon ylläpidosta.

Lähi liikenteen odottamaton tappiollisuus

Kun oikoradan rakentamisesta päätettiin, luotettiin kannattavuuslaskelmaan sekä laskelmaa täydentäviin arvioituihin hyötyi-

hin, joille ei oltu laskettu rahallista arvoa. Yksi olennainen tekijä oli, että radalle tulevan henkilöliikenteen katsottiin olevan taloudellisesti kannattavaa. Eli lipputulot kattavat liikenteen kulut. Mutta toisin kävi.

Kannattavuuslaskelma ei erotellut junalajeja, vaan laski henkilöliikennettä kokonaisuutena. VR Osakeyhtiö ei kuitenkaan tee näin, vaan se jakaa junansa kannattaviin ja kannattamattomiin. Niistä junista, jotka VR Osakeyhtiö laskee kannattamattomiksi, yhtiö vaatii valtiolta eli omistajaltaan tukea. Muista junista keräämänsä voiton VR Osakeyhtiö katsoo oikeudekseen pitää itsellään ja käyttää haluamallaan tavalla. Omistaja eli Liikenne- ja viestintäministeriö ei edellytä, että kannattavien henkilöjunien tuloilla VR Osakeyhtiö kattaisi ensin kannattamattomien henkilöjunien kulut eli käsitteisi henkilöliikennettä yhtenä kokonaisuutena. Kannattavuuslaskelman ministeriö kuitenkin laski ikään kuin se tätä edellyttäisi.

Oikoradan kannattavuuslaskelman perusteella uskottiin, että oikorata ei tuota valtiolle lisää tukivaatimuksia. VR Osakeyhtiön näkökulmasta voi sanoa, ettei kannattavuuslaskelma sitä tarkoittanut vain siksi, ettei se erotellut oikoradan liikennettä yksittäisiin juniin. Eihän Liikenne- ja viestintäministeriölle ollut mikään yllätys, että osa oikoradalle siirtyvistä junista oli kannattamattomia, ja niistä maksettiin VR Osakeyhtiölle tukea. Olihan vuonna 2006 päättäneellä junaliikenteen tuen eli ostoliikenteen sopimuskaudella Riihimäen ja Lahden välillä kulussa 51 henkilöjunaa, joista 40 oli ostosopimuksen piirissä ja sai valtiontukea. Ei siis olisi pitänyt luulla, että tämä ostoliikenne katoaa oikoradan valmistuessa.

Oikoradan avauduttua Riihimäen ja Lahden välillä oli 33 tuettua junaa, 7 vähemmän kuin ennen oikorataa. Oikoradan junista vain paikallisjunat olivat tuettuja. Tuettujen junavuorojen määrä oli 23.

Oikoradan tuettu paikallisliikenne

Oikoradan avauduttua siellä kulki arkisin 22, lauantaisin 16 ja sunnuntaisin 15 paikallisjunaa, jotka pysähtyvät oikoradan asemilla Haarajoella ja Mäntsälässä. Helsingistä Kouvolaan kulkeva juna H235 alkoi 8.1.2007 lähtien pysähtyä oikoradan asemilla, mutta

ei Keravalla.

Aluksi paikallisliikenteeseen luvattiin puolen tunnin vuoroväliä, mutta nyt junat ajavat tunnin välein työmatka-aikana, muutoin vuoroväli on kaksi tuntia. Junia ajetaan pääasiassa Sm4-moottorijunayksiköllä. Osassa junia on kaksi Sm4-yksikköä.

VR Osakeyhtiö ei julkista henkilöliikenteen kustannuksiaan, joten oikoradan paikallisliikenteen kustannuksia on arvioitava julkisista lähteistä saaduista tiedoista. Sama koskee oikoradan paikallisliikenteen tuloja. Ainoa tiedossa oleva summa on junien arvonlisäverollinen valtiontuki, 3,63 M€ vuodessa, joka arvonlisäverottomana ja siten vertailukelpoisena seuraaviin laskelmiin on 3,36 M€ vuodessa.

VR Osakeyhtiön YTV:lle myymän lähiliikenteen kustannukset on julkaistu HKL:n kustannusselvityksessä 2004. Nimitän näihin kustannuksiin perustuvaa hintaa YTV-hinnaksi. Toista hintaa nimitän Raider ryhmän hinnaksi (RR-hinta). Sen perusteena on yhtäältä se, että oikoradan liikenteen Sm4-junat ovat uudempia, kalliimpia ja erilaisia kuin YTV-liikenteen junat keskimäärin ja toisaalta se, että junahenkilökunnan palkkatason perusteella oikoradan junien henkilökustannuksia ei ole syytä pitää YTV-hinnan junatunnin hinnan suuruisena.

Oikoradan 11 edestakaisen Z-tunnuksella olevan paikallisjunavuoron liikennöinti 8.1.2007 lähtien voimassa olevan aikataulun ja yhden moottorijunayksikön kanssa vuoroa kohden maksaa YTV-hinnalla noin 4,25 M€ ja RR-hinnalla 3,1 M€.

Oikoradan kautta Helsingistä Kouvolaan kulkee arkinen veturivetoinen henkilöjuna H235. Aamun yksi Z-juna ajetaan veturivetoisena. Tämän junaparin kustannusten arvioimiseksi ei ole tiedossa mihin kalustoa käytetään muuna aikana. Liikennöinnin lisäkustannus edellisiin on noin 0,25 M€ vuodessa.

Tätä kirjoitettaessa ei ole julkaistu oikoradan paikallisliikenteen matkustajatilastoja. Etelä-Suomen Sanomissa 19.12.2006 olleen tiedon mukaan VR odotti Z-junien vuotuisiksi matkustajamääräksi 400 000 matkustajaa vuodessa. Tammikuun alussa uutisoitiin yleisesti, että oikoradan matkustajamäärät ovat olleet odotuksiin nähden kaksinkertaiset. Jälleen ollaan puutteellisen

Oikoradan piti olla valtiolle kannattava hanke, mutta liikennöinnin alettua reitillä kulkee 23 tuettua junaa, eikä tavarajunatuloja kerry odotetusti.

tiedon varassa, mutta havainnot junista antavat viitettä siitä, että matkustajat jatkautuvat ehkä suunnilleen tasan Keravalle, Mäntsälään ja Lahteen. Suuri osa matkustajista käyttänee 30 päivän vyöhykelippua. 800.000 vuotuisen matkustajan lipputulot lienevät luokassa 3,2 M€ vuodessa.

Ennusteen mukaiset lipputulot olisivat 1,6 M€. Ennusteen mukaisessa tilanteessa liikenne olisi hoidettu ilman veturijunia. YTV-hinnalla liikenteen tappio olisi 2,65 M€ ja RR-hinnalla 1,6 M€. Miksi VR Osakeyhtiö on halunnut tälle liikenteelle tukea 3,36 M€, joka vastaa noin 220 000 matkustajaa? Tukisopimus on kuitenkin kirjoitettu niin, että tukea maksetaan vain toteutuneen tappion mukaan. Kysymykseksi jääkin lopulta se, mitä VR Osakeyhtiö ilmoittaa liikenteen tappioksi.

Jos arvioidaan oikoradan paikallisliikenteen kannattavuutta toteutuneen matkustajamäärän perusteella, näyttää siltä, että YTV-hinnoilla liikenne tuottaisi 1,3 M€ tappiota ja RR-hinnalla 0,15 M€ ottaen huomioon veturijunan ja lisäkaluston kustannuksia.

Kuinka liikennemäärät ja tulot kehittyvät ja miten paljon aikataulut lopulta muuttuvat jää nähtäväksi. Kun kovin moni asia on avoimena, kaikkia mahdollisuuksia on tässä vaiheessa tarpeetonta laskea.

Onko laskelmissa virhe?

Eduskunnan puheenvuoroissa on kysytty, johdettiinko edustajia kannattavuuslaskelmilla harhaan, jotta oikoradan rakentamisesta saatiin päätös. Kannattavuuslaskelmissahan ei ole laskettu, että oikoradan liikenne olisi tappiollista ja VR Osakeyhtiölle maksettaisiin siitä tukea. VR Osakeyhtiön tuloiksi oli laskettu vain lipputulot.

Kannattavuuslaskelmassa ei ole virheitä, siinä ei ylipäätään oteta kantaa VR Osakeyhtiön saamaan valtiontukeen. Mutta pohdittaessa oikoradan rahoitustapaa,

päättäjille olisi tullut selvittää, että radan uusi liikenne tulee kasvattamaan VR Osa-
keyhtiölle maksettavaa valtiontukea. Tätä
tietoa on pidettävä olennaisena tietona
päättöksenteon kannalta, koska nyt sovittu
tukisumma on lähes yhtä suuri kuin päätök-
sessä keskeinen oikoradan ratavero.

Oikoradan paikallisliikenne ei ollut mi-
kään yllätys. Alusta saakka on ollut selvä,
että rata tulee mahdollistamaan junaliiken-
teen Mäntsälään. VR Osa-
keyhtiö on ollut jo
vuonna 2001 mukana rahoitusta pohtivas-
sa työryhmässä. Se on ollut tietoinen tule-
vasta paikallisliikenteestä ja sen kannatta-
vuudesta jo kannattavuuslaskelman teon
vaiheessa.

Miksi VR Osa-
keyhtiö ei tuonut esille ra-
hoitukseen keskeisesti vaikuttavaa seikkaa
silloin, kun rahoitusta pohdittiin ja viimeis-
tään ennen rahoituspäätöstä vuonna 2002?
Siksikö, että vaatimus junaliikenteen val-
tiontuen noususta mitätöimään oikoradan
rataveron tuoton olisi voinut kaataa koko
hankkeen, jonka VR Osa-
keyhtiö kuitenkin
halusi toteutuvan.

Kun oikoradan paikallisliikennettä tar-
kastellaan ilman VR Osa-
keyhtiön mono-
polin rajoituksia, sitä ei voi pitää kannat-
tamattomana. VR Osa-
keyhtiöllä ei vain ole
liikenteeseen soveltuvaa kalustoa eikä lii-
kennöntikäytäntöä. Junakalusto Oy:n tilaa-
mat Stadler FLIRT -paikallisjunat edustavat

nykyaikaista ja edullista oikoradan tyy-
piseen liikenteeseen soveltuvaa kalustoa.
Junat ovat pidempiä ja matkustajapaikkaa
kohden halvempia kuin VR Osa-
keyhtiön
Sm4-junat.

On varsin todennäköistä, että oikoradan
paikallisliikennettä voidaan hoitaa kannat-
tavasti puolen tunnin vuorovälillä nykyai-
kaisin pitkin junayksiköin. Tällöin matkus-
tajiakin lienee jo 1,5 miljoonaa vuodessa,
kuten esimerkiksi Ruotsissa Upptåget-yhti-
öllä, joka liikennöi vastaavanlaista yhteyttä
Gävlen ja Upplands Väsbyn välillä. Sielläkin
kasvu oli kaksinkertainen odotuksiin näh-
den – tosin luokkaa kolme miljoonaa mat-
kaa vuodessa.

Jos Eduskunnalle olisi vuonna 2002 ker-
rottu, että VR Osa-
keyhtiö ei aio ajaa tavara-
junia oikoradalla ja vaatii oikoradan vuoksi
lisää valtiontukea paikallisliikenteestä, ra-
dan rakentamispäätös olisi saattanut jäädä
tekemättä. Onneksi päätös ja rata kuitenkin
tehtiin, ainakin nimenomaan paikallisjuna-
liikenteen näkökulmasta. Vuoden 2002 pe-
rustelut sattuivatkin vastaamaan silloin vie-
lä tulevaisuudessa hämmöttävää tilannetta
vapaasta rataverkosta ilman VR Osa-
keyhtiön monopolia, jolloin valtiolta ei vaadita tu-
kea oikoradan liikenteestä. Siten perustelut
olivat pitkällä tähtäimellä oikeat.

Nyt vain on olosuhteet järjestettävä kan-
nattavuuslaskelman tilanteen mukaisiksi.

Lähteet:

- Ahonen, Liisa (2006): Kerava–Lahti-oikoratahankkeen tausta ja tavoitteet. Artikkelijulkaisussa Ernvall, Timo; Luttinen, Tapio R; Ojala, Jouni (2006): Liikennetekniikan seminaari 2005–2006, Raideliikenne. Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, julkaisu 109. ISBN 951-22-8324-7
- Helaakoski R, Meriläinen A, Tervonen J, Murto R, Jylänki P (2005): Kerava–Lahti-oikoradan ennen – jälkeen vaikutusarviointi. Ennen-vaiheen selvitys. RHK A 2/2005. ISBN 952-445-123-9
- Jyrälä A, Riikonen J, Vepsäläinen S (2005): Joukkoliikenteen kustannusselvitys 2004. HKL D: 2/2005. 18.8.2005 http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/eb4e8d0893c9efb/Joukkoliikenteen_kustannusselvitys_2004.pdf
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2001): Keravan–Lahden oikoradan rahoitus. 24/2001. 10.5.2001 ISBN 951-723-394-9
- Ratahallintokeskus (2001): Oikorata Kerava–Lahti, Hankearvioinnin yhteenveto 30.4.2001. Liite 1 lähteessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001).
- Ratahallintokeskus (2003): Oikorata Kerava–Lahti. Esite. PP-Viestintä Oy, Hämeen Kirjapaino Oy 2003
- Ratahallintokeskus (2004B): Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiot 2050. Hankekuvaukset 26.3.2004. http://www.rhk.fi/@Bin/35751/hankekuvaukset_260304.pdf
- Ratahallintokeskus (2006): Verkkoselostus 2008. F 1/2006. ISBN 952-445-162-x
- <http://www.mantsala.fi/yleista.htm> luettu 5.1.2007
- www.rhk.fi/oikorata

Konginkankaan tuomio ja fysiikan lait

Ratainvestoinneista huolimatta kolme neljäsosaa suomalaisesta tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä. Keväällä 2004 tapahtuneessa Konginkankaan suuronnettomuudessa tiellä liukasteli rekka, jonka lasti olisi voitu viedä myös rautateitse. Silti onnettomuuden syylliseksi on julistettu lähinnä yhdistelmäajoneuvon kuljettaja.



Raideryhmän ensimmäisessä pamfletissa ”Rautatie on mahdollisuus” käsiteltiin Konginkankaan tuhoisaa rekkaonnettomuutta. Asia kytkeytyy rautateihin, koska osallisena olleen täysperävaunun kuorma-auto-yhdistelmän omisti VR-konserniin kuuluva Transpoint Oy. Yhtiö kuljetti paperirullia maanteitse, vaikka rahdin lähtö- ja määräpaikoissa on rautatie ja tavarajuna olisi ollut kuorma-autoa nopeampi.

Kirjoituksessa arveltiin kuorma-auton kuljettajan saavan langettavan tuomion, vaikka hänen mahdollisuutensa vaikuttaa onnettomuuden syihin olivat hyvin vähäiset. Lainsäädäntömme mukaan tieliikenteessä ilmenevistä ongelmista tuomion saa

kuljettaja, jos hän ei ole varautunut ennalta arvattaviin tilanteisiin kuten liukkauteen tiettyinä vuodenaikana.

Vaikeampaa on langettaa tuomio työnjohdolle, joka käskää ajaa autoa, vaikka johdollekin liukkaus on ennalta arvattavissa. Lainsäädäntö ei myöskään ota kantaa siihen, että myös rautatieverkko on olemassa. Siksi on jäänyt pohtimatta, miksi VR-konserni ei kuljettanut paperirullia riskittömästi rautateitse.

Käräjäoikeuden käsittely

Äänekosken käräjäoikeus käsitteli Konginkankaan onnettomuutta keväällä 2006. Käräjäoikeus totesi 31.5.2006 kuljettajan



Turmarekan kuljettajan käyttämää tilannenopeutta pidettiin Äänekosken käräjäoikeudessa syynä onnettomuuteen, vaikka fysiikan lait sanovat, että kaikki olisi voinut tapahtua millä nopeudella tahansa. **TL**

syyllystyneen liikenteen vaarantamiseen sekä bussimatkustajien vammautumiseen ja kuolemaan.

Myös Transpoint Oy sai tuomion. Tuomio tuli työturvallisuusrikoksesta, koska yhtiö ei ollut valvonut noudatettuja työaikoja ja sitä, ettei autoja ylikuormata. Syyttäjä vaati tuomiota työturvallisuusrikoksesta myös yhtiön toimitusjohtajalle, mutta häntä ei tuomittu.

Syyttäjän mielestä Transpoint Oy:n toimitusjohtaja oli myös syyllinen onnettomuuteen seurauksineen. Nämä syytteet jätettiin tutkimatta, koska toimitusjohtajaa vastaan oli jo vireillä toinen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomista koskeva oikeusprosessi, joka koski myös Konginkankaan tapahtumia eli samaa tekoa.

Mainittu juttu oli käsitelty Helsingin käräjäoikeudessa. Tähän tuomioon syyttäjälaitos oli tyytynyt, mutta toimitusjohtaja oli valittanut hovioikeuteen. Syyttäjällä olisi ollut mahdollisuus Helsingin käräjäoi-

keudessa vedota Äänekoskella esitettyihin seikkoihin. Käräjäoikeuden mukaan syytesidonnaisuuden periaatteen vuoksi helsinkiläisellä syyttäjällä olisi myös ollut velvollisuus tehdä niin. Tällaiset laiminlyönnit eivät voi kuitenkaan koitua syytetyn vahingoksi. Samasta rikoksesta ei saa tuomita kahta kertaa.

Muita syytettyjä saati tuomittavia ei tapahtumaan ollut.

Kuljettaja valitti tuomiostaan Vaasan hovioikeuteen, koska hänen mielestään onnettomuus johtui paikallisen sadekuuron jäätämästä muuten kuivasta tiestä. Kyse oli siis rankaisematta jäävästä tapaturmasta eikä ylinopeudesta ja huolimattomuudesta.

Hovioikeus piti tuomion muuten ennallaan, mutta ei tuominnut kuljettajaa ylikuormasta, koska syyttäjäkään ei vaatinut siitä rangaistusta. Vaikka ylikuorma oli kiistattomasti osoitettu, sitä ei voine pitää kuljettajan vikana. Hän ei ollut valvomassa

kuormausta lähtöpaikassa, eikä hänellä olisi ollut edes keinoa keventää kuormaa ottamaan auton vastaan.

Fysiikan lait ja oikeuskäytäntö

Käräjäoikeudessa käytiin kiinnostava keskustelu turmapaikan olojen vaikutuksesta ajoneuvoyhdistelmän käyttäytymiseen. Asiasta oli todistamassa Tiehallinnossa työskentelevä yli-insinööri Olavi H. Koskinen, joka oli tehnyt laskennallista simulatiota onnettomuusoloista.

Syyllisyyden kannalta merkityksellistä oli ajoneuvoyhdistelmän nopeuden vaikutus tapahtuneeseen. Jos tapahtumat eivät johtuisi ajoneuvon nopeudesta, kyse olisi tapaturmasta, josta ei voi tuomita syylliseksi. Jos tapahtumat johtuivat nopeudesta, kyseessä olisi joko ylinopeus tai liian suuri tilannenopeus. Syyllisyys olisi helppo ratkaista, jos siis voitaisiin sanoa ajoneuvon nopeuden olleen yli hyväksyttävän tilannenopeuden tai nopeusrajoituksen.

Tällainen ylinopeuden raja tuntuu teknisen koulutuksen saaneesta erikoiselta, koska fysiikassa on harvoin täsmälleen tietyistä raja-arvosta kiinni olevia tapahtumia. Erityisesti tieliikenteessä kitkan varassa pyörillä liikkuvan esineen käyttäytymisestä erilaisilla alustoilla ei ole yksiselitteisiä raja-arvoja. Laissa määritelty raja onkin fysiikan kannalta vain suuntaa antava sopimus, joka parhaimmillaan merkitsee tilastollisesti pienen osan tapauksista osuvan raja-arvon toiselle puolelle.

Yli-insinööri Koskiselta kysyttiin, olisiko onnettomuus vältetty, jos nopeus olisi ollut ajopiirturin lukemaa pienempi. Koskisen mukaan tätä ei voi selvittää. Kuorma-auton tai sen perävaunun osuminen vastaan tulevaan bussiin on liian monesta seikasta riippuvainen, eikä todettu nopeuskaan aina johda onnettomuuteen. Todistajan mukaan tie oli onnettomuushetkellä myös niin liukas, että rekka olisi lähtenyt liukumaan jäisellä tienpinnalla ja mahdollistanut törmäyksen bussiin vaikka ajoneuvon alkunopeus olisi ollut nolla.

Paikalla olleille juristeille tällainen selitys ei tuntunut kelpaavan. He halusivat yksinkertaisen kieltävän tai myöntävän vastauksen, koska se oli tarpeen selvitetessä syyllisyyskysymystä. Koskista jopa arvosteltiin

Jutun esitutkintavaiheessa erään edesmenneen omaiset käsittelivät loppulausunnossa asiaa otsikolla ”Paperirullien kuljetustavan valinta, sitä koskeva sopimus ja kuormien suuruus”.

todistajana, koska hän oli tutkinut ajoneuvoyhdistelmän käyttäytymistä omalla ajallaan eikä työnantajansa määräyksestä.

Tilannenopeuden merkitys

Äänekosken käräjäoikeuden tuomion mukaan onnettomuus johtui ylinopeudesta ja kuljettajan huolimattomuudesta johtuneesta kuorma-auton liian suuresta tilannenopeudesta. Ennen onnettomuuspaikkaa kuljettajan nopeus oli ollut ainakin 90 km/h ja keskinopeus Viitasaarelta Konginkankaalle 74 km/h. Oikeuden mielestä kuljettajan olisi pitänyt ymmärtää käyttäneensä keliin nähden liian suurta nopeutta. Lisäksi hänen olisi pitänyt kokemuksesta tietää onnettomuuspaikan tieurista. Siksi tien kunto oli ennalta arvattavissa.

Ylinopeus, liiallinen tilannenopeus, sää, keli, näkyvyys, kuormitus, kuorman laatu sekä keliolot johtivat oikeuden mukaan siihen, että ajoneuvo lähti heittelehtimään ja kuljettaja menetti ajoneuvonsa hallinnan.

Tuomiossa painotetaan tilannenopeutta, joka oli siis liian suuri onnettomuushetkellä. Mutta oliko tässä tapauksessa mahdollista sovittaa nopeus vallitseviin oloihin kuten laki edellyttää? Jos ajoneuvo fysiikan lakien mukaan lähtee liikkumaan paikallaankin ollessaan, kuljettaja ei voi hallita ajoneuvoa nopeuden avulla. Näin myös paikaltaan liukumaan lähtenyt ajoneuvo olisi voinut ajautua vastaan tulevien kaistalle ja aiheuttaa törmäyksen.

Käräjäoikeuden mukaan onnettomuuspaikan ohi oli juuri ennen tapahtumaa ajanut autoja heittelehtimättä. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, ettei joku ajoneuvo voisi lähteä heittelehtimään varsinkin, jos hallitsematon liukuminen on mahdollista, vaikka ajoneuvo aluksi seisoi paikallaan.

Fysiikan lait ja lainsäädäntö

Fysiikan lakien kannalta Konginkankaan onnettomuus olisi ihmisen toimin voitu ehdottomasti välttää vain, jos jäätyneellä tiellä ei olisi ajettu. Oikeusprosessissa ei tullut esille se, että onnettomuus olisi estetty, jos rahti olisi kuljetettu rautateitse. Jutun esitutkintavaiheessa erään edesmenneen omaiset käsittelivät loppulausunnossaan asiaa otsikolla "Paperirullien kuljetustavan valinta, sitä koskeva sopimus ja kuormien suuruus". Omaiset toteavat muun muassa, että turmarekan lähtö- ja pääteasteissa on raideyhteys, vaikka monelta Etelä-Suomen puunjalostustehtaalta rautatiekiskot on poistettu ja kaikki tavaraliikenne tapahtuu autoilla. He kysyvät saako VR Osakeyhtiön

tytäryritys Transpoint Oy subventioetua emoyhtiöltä tavarankuljetusten hinnoissa ja kuljetusten saamiseksi konsernille. Myös maantieliikenteen onnettomuusriski mainitaan.

Omaisten kriittisyys on kadonnut oikeusprosessiin mennessä kaiketi siksi, etteivät esitetyt kysymykset ole olleet rikoslain kannalta merkityksellisiä. Tuomioistuimessa asioita ratkaistaan voimassa olevien lakien mukaan eikä sen mukaisesti, miten asioiden ehkä pitäisi olla. Tällainen pohdinta kuuluu lähtökohtaisesti poliittisille päättäjillemme.

Mitkä ovat ne syyt, jotka estävät rautateiden tehokasta hyväksikäyttöä koskevan keskustelun maassamme?

Lähteet:

- Äänekosken kihlakunnan poliisilaitoksen esitutkintapöytäkirjat 6890 / R / 10336 / 04, 6890 / R / 10336 / 04 Li 1 ja 6890 / R / 10336 / 04 Li 2 liitteineen
- Äänekosken käräjäoikeuden tuomio 06/321 31.5.2006
- Nauhoitukset Äänekosken käräjäoikeuden käsittelystä ennen käräjäoikeuden tuomiota
- Iltalehden verkkolehti 18.12.2006 17:09 http://www.iltalehti.fi/uutiset/200612185507110_uu.shtml

Tallinnan rautatietunneli – haihattelua vai hyvä liikeidea?

Jos Suomessa haluttaisiin rakentaa jotain oikeasti uusia näköaloja avaavaa, kannattaisi toteuttaa rautatietunneli Tallinnaan. Mutta sen sijaan että näin tehtäisiin, tunneliin puuhataan autoja, nimittäin Helsingin keskustan alle. Samalla ollaan valmiita investoimaan kyseenalaisiin ratkaisuihin, kuten Länsimetroon ja Marja-rataan.

Ratahallintokeskuksen pitkän aikavälin visiotyössä yhtenä mahdollisena hankkeena oli rautatietunneli Helsingin ja Tallinnan välille. Lopulliseen visioon vuodelle 2050 tunneli ei kuitenkaan päässyt.

Tunneli on hypännyt julkisuuteen aina silloin tällöin, mutta aikaisemmin sitä ei ole otettu oikein vakavasti. Ajatusta tunnelista on helppo verrata Englannin kanaalin alitavan tunnelin historiaan. Vuosisatojen saatossa ideoita esiteltiin ja tunnelia ryhdyttiin kaivamaankin lähes yhden miehen yrityksenä, mutta lopulta tunnelista tuli totta – ja taloudellinen katastrofi.

Tallinnan tunneli on tullut vakavammin ajankohtaiseksi 1990-luvulla. Neuvostoliiton romahdettua Viron miehitys päättyi ja maasta tuli jälleen itsenäinen tasavalta. Säännöstelty votkaturismi räjähti vapaaksi votkaturismiksi, mutta naapurikaupunkien välinen liikenne on kehittynyt sittemmin nykyiseen luonteeseensa. Tallinnan laivoilla matkustetaan toki edelleenkin runsaasti vain huvin vuoksi, mutta suuri osa matkoista on työ- ja liikematkvoja. Lisäksi välillä kulkee rahtia.

Viron tultua jäseneksi Euroopan unioniin matkailu kaupunkien välillä on muuttunut unionin sisäiseksi liikenteeksi. Viisumeita ei tarvita, ja kaupankäynti on yksinkertaistunut. Tallinnasta on yhteys Keski-Eurooppaan maitse, kun Suomesta matkustetaan muualle Eurooppaan aina meren yli. Tällä hetkellä tie- ja rautatieyhteydet ovat vielä teknisesti kehnot, mutta on vain ajan kysymys, milloin Tallinna on keskieuropalaisen nopean junaliikenteen päässä. Silloin 80 kilometrin päästä Helsingistä etelään on mahdollista matkustaa junalla yön yli Euroopan sydämeen.

Kenen etu?

Tunnelin historiassa hankkeesta ovat olleen enemmän kiinnostuneita virolaiset. Helsinki on monelle tallinnalaiselle ja virolaiselle työpaikka. Laivayhteys tekee päivittäisen työmatkailun erittäin raskaaksi tai mahdottomaksi. Siksi on ymmärrettävää, että Tallinnassa on oltu innostuneita ajatuksesta päästä reilusti alle tunnissa Helsinkiin.

Suomessa suhtautuminen on ollut pen-seää. Suomenlahden alittava 80 kilometrin tunneli on tietenkin kallis hanke. Se on tuomittu siksi, että se maksaa tolkuttoman paljon. Kokemukset kanaalin tunnelista eivät tietenkään ole tukeneet vastaavaa ajatusta. Maksaisiko Tallinnan tunnelikin todellisuudessa monta kertaa niin paljon kuin on arvioitu? Menisivätkö rahoittajat konkurssiin ja tunneli lopulta maksettaisiin Suomen valtion rahoista?

Mutta entä pitkän aikavälin tulevaisuus? Mitä merkitsee, että Helsingistä voisi kuljettaa raskastakin rahtia muun Euroopan suuriin kaupunkeihin 12–15 tunnissa? Illalla voisi asettua yöpuulle junassa Helsingissä ja aamulla heräisi levänneenä Berliinissä tai Pariisissa ilman stressiä lentokenttien ruuhkissa ja turvatarkastuksissa, kenttien taksijonoissa sekä matkoilla kentän ja keskustan välillä.

Entä liikenne Venäjän ja Euroopan välillä? Suorin tie ei kulje Suomen, vaan Baltian kautta. Suomenlahden etelärannan satamien heikko kunto samoin kuin rautatieyhteyksien kunto Venäjän ja Euroopan välillä ovat tehneet Suomen kautta kiertämisen kaupallisesti järkeväksi. Mutta jo nyt tilanne on muuttunut. Eikä rekkaliikenteen takkuilu Suomen rajalla osoita Suomen kilpailukyvyn kauttakulkumaana kehittyvän kaupan kehittymisen tahdissa. Liikennevir-



rat siirtyvät väistämättä suorimmalle ja me-
rettömälle reitille, se on vain ajan kysymys.

Sitten kun Baltian ja Keski-Euroopan väliset yhteydet ovat kunnossa, Suomi on paljon kauempana Keski-Euroopasta kuin Tallinnan lauttojen kolmen tunnin purjehdusaika. Pääsy laivaan ja laivasta junaan Tallinnassa vievät helposti lähes saman verran kuin itse laivamatka. Todellista eroa voi kuvata sillä, miten Kanaalin tunneli muutti Englannin ja Manner-Euroopan suhdetta. Nyt Lontoosta pääsee tunnissa Ranskaan, parissa tunnissa Pariisiin. Pariisissa voi piipahtaa yhtä helposti kuin Helsingistä Tampereella.

Laivamatka Helsingin ja Tallinnan välillä on lähes sama asia kuin matka yöjunalla Tallinnasta muualle Eurooppaan. Virolaisten kiinnostus tunneliin haihtunee sitä mukaa, kun he alkavat olla lähemmin yhteydessä Keski-Eurooppaan. Silloin tunneli onkin enää Helsingin ja Suomen etu. Eikä sitä tarvita enää edes paikkaamaan Suomen kilpailukykyä Venäjän kauttakulkuliikenteessä, vaan paikkaamaan Suomen kilpailukykyä ja toimeentuloa täällä Euroopan reunalla.

Kannattava vai ei

Ratahallintokeskuksen tarkastelussa Tallinnan tunnelille on laskettu laaja hintahaarukka, 1,3–2,1 miljardia euroa. Tunneli voisi alkaa Porkkalanniemeltä, jolloin itse tunneliosuus olisi lyhyempi kuin Helsingin keskustan tuntumasta alkava tunneli.

Kuinka kallis tämän hintainen hanke olisi? Helsingissä on vireillä muutamia mittavia hankkeita, kaikki erillisiä, mutta tarkoitus on, että ne toteutettaisiin muutamassa vuodessa. Suurimmat hankkeet ovat:

- Länsimetro n. 500 M€
- Marja-rata n. 300 M€
- Keskustatunneli n. 350 M€

Pelkästään nämä yhdessä ovat lähes saman hintaiset kun Tallinnan tunnelin pienin kustannusarvio. Eivätkä seudun liikennehankkeet kuitenkaan loppu tähän. YTV:n tekemässä liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa väyläinvestointeja seudulle on listattuna 1,65 miljardilla eurolla vuoteen 2015 mennessä. Seuraavalle 15 vuoden jaksolle halutaan 2,38 miljardia vielä lisää.

Seudulliset liikenneinvestoinnit ovat kaikki budjettirahoitteisia. Niistä siis ei ole suoraa rahallista tuloa. Autoilijat eivät maksa teiden käyttämisestä, eivätkä joukko liikenteen lipputulot kata edes liikenteen kuluja.

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee nykyään 6–7 miljoonaa laivamatkustajaa vuodessa. Keskimäärin päivässä matkustajia on 17.000. Tällä hetkellä nämä matkustajat maksavat matkojensa kulut kokonaan itse. Laivayhtiöt eivät tee tappiota vaan menestyvät hyvin.

Jos kaupunkien välillä olisi tunneli ja junamatkaa 90 kilometriä, päivittäisen matkustajamäärän kuljettamiseen tarvittaisiin 15 junaparia päivässä, kun junat koostuisivat kolmesta Sm4-junan tapaisesta lähiliikennejunasta. Junaliikenteen kustannukset olisivat nykyisellä hintatasolla noin 0,5 euroa matkustajaa kohden.

Jos tunneli maksaisi 1,7 miljardia, eli keskimäärin Ratahallintokeskuksen arviohaurukan hinnan, rakentaminen kuoletettaisiin 40 vuodessa asuntolainan korolla hintaan 15 euroa yhtä matkaa kohden.

Olisiko Tallinnan tunnelin kannattava vai ei? Laivalippu Tallinnaan maksaa 20 euroa. Nykyinen laivalipun hinta kattaa siis sekä itse matkan että tunnelin kustannukset.

Kysymyksiä ja riskejä

Suuret investoinnit voivat tietää myös suuria riskejä. Tämä nähtiin Kanaalin tunnelin tapauksessa – jos sitä vastaavana hankkeena halutaan verrata. Kanaalin tunneli ei lopettanut laivaliikennettä eikä lentoja. Ennustetut matkustaja- ja rahtimäärät eivät ole toteutuneet. Ja rakentaminen maksoi niin paljon, etteivät nykyiset tunneliyhtiön tulot riitä edes korkojen maksuun.

Onko oikein romuttaa laivaliikenteen menestys rakentamalla tunneli, joka tarjoaa nopean matkan joko samalla hinnalla kuin laivamatka tai halvemmalla? Toisaalta, onko oikein suojella muutaman yrityksen liiketoimintaa pysäyttämällä liikennejärjestelmän kehitys? Laivamatkan hinnalla pääsisi kolmasosan matka-ajalla, eikä matka olisi sääoloista riippuvainen. Myös riskit ovat pienemmät.

Onko ylipäätään oikein vaatia, että tunnelin rakentamisen hinta pitää perä tun-

nelin käyttäjiltä 40 vuoden kuluessa? Eihän seudun muitakaan liikenneinvestointeja kateta tiemaksuilla eikä lipputuloilla. Miksi tämän hankkeen pitäisi olla liiketaloudellisesti kannattava, kun kaikkiin muihin hankkeisiin riittävät vakuutellut siitä, että niiden hyöty on seudun menestyminen ja kilpailukyky?

Liikennehankkeeksi rautatietunneli Hel-

singin ja Tallinnan välillä on huippukannattava, jos sen kannattavuus lasketaan siten kuin Liikenne- ja viestintäministeriö edellyttää ohjeissaan liikenneväylähankkeiden kannattavuutta laskettavaksi. Suomessa tuskin mikään väylähanke on kannattavuudeltaan edes lähellä Tallinnan tunnelia.

Miksi hanketta siis hyljeksitään?

Lähteet: (Internet-viittaukset 1.1.2007)

- Liikenne- ja viestintäministeriö (2003): *Liikenneväylähankkeiden arvioinnin yleisohje*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 34/2003. <http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/julkaisusarja/2003/a342003.pdf>
- Ratahallintokeskus (2004A): *Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiotarkastelut 2050*. Tiivistelmäraportti. 18.5.2004. http://www.rhk.fi/@Bin/35731/Tiivistelmarap_190504_LOW.pdf
- Ratahallintokeskus (2004B): *Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiot 2050*. Hankekuvaukset. 26.3.2004. http://www.rhk.fi/@Bin/35751/hankekuvaukset_260304.pdf
- YTV (2006): *PLJ 2007 Liikennejärjestelmäluonnos*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2006:22 http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/1DD55C53-B83A-4C8F-9AD3-61855414699F/0/PLJluonnos_061101_B2006_22.pdf

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee 6–7 miljoonaa matkustajaa vuodessa.

Päiväkeskiarvo on 17 000, joten junaliikenne olisi reitillä kannattavaa. **P**



Paikallis- juna on tabu



Oliko paikallisliikenteen taantuminen välttämätöntä? s. 65
Visio Suomen alueellisesta paikallisliikenteestä s. 73
VR :n ja HKL:n paikallisjunat hintavertailussa s. 85
Mistä koulutettua henkilökuntaa kun kilpailu avautuu? s. 89
Raideliikenne maakuntakehityksen ehtona s. 93

Pieksämäen lättähattu ja
Parikkalan porkkana palvelivat
Savonlinnassa 8.7.1984
Jarkko Voutilainen



Oliko paikallisliikenteen taantuminen välttämätöntä?

Junalla hoidettavan paikallisliikenteen vähenemisen syyksi on usein esitetty auto-liikenteen kasvu. Lähihistorian tutkiminen osoittaa, että paikallista kiskoliikennettä ajettiin tietoisesti alas jo ennen autokannan nopeaa kasvamista. Paikallisjunalla olisi ollut mahdollisuus, jos siihen olisi uskottu ja panostettu.

Suomessa on jo 1930-luvulta nähty massa-tavaroiden ja henkilöliikenteen pitkämatkaiset runkokuljetukset sekä pääkaupunkiseudun lähiliikenne rautateille kuuluvana osuutena eri liikennemuotojen välistä työnjakoa. Pääkaupunkialueella tehdäänkin ylivertaisesti suurin osa Suomen junamatkoista. Alueen radat sähköistettiin 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa; samaan aikaan parannettiin palvelua junavuoroja nopeuttamalla ja tarjontaa lisäämällä. Matkustajamäärät kasvoivat jyrkästi 1970-luvun puoleenväliin, ja kasvu on jatkunut 1990- ja 2000-lukujen kehittämisinvestointien seurauksena näihin päiviin.

Muualla Suomessa, esimerkiksi Turun seudulla rautateiden paikallisliikenne sen sijaan oli jo vuoteen 1970 mennessä supistettu minimiinsä ja loppui vuosikymmenen aikana kokonaan.

Tarkastelen tässä rautatiepaikallisliikenteen alasarjoa liikennepoliittisena valintana. Monet tutkimukset osoittavat raideliikenteen kykenevän houkuttelemaan selvästi linja-autoja suurempia matkustajamääriä. Niinpä Suomen linja-autovaltaista joukko-liikennejärjestelmää voidaan pitää 1950- ja 1960-lukujen uudenaikaistumisen huomasta kumpuavan politiikan suorana seurauksena: rautatiet ja varsinkin niiden paikallisliikenne katsottiin aikansa eläneiksi, ja kehittämisresurssit suunnattiin pääasiassa tieliikenteeseen.

Nykyään raideliikennettä puolustetaan erityisesti ympäristösyillä. Se nähdään osatarkaisuna autoliikenteen aiheuttamiin, paisuviin ympäristöongelmiin sekä alhaisen suoritekohtaisen energiankulutuksen ja yhdyskuntarakennetta tiivistävien vaikutustensa vuoksi.

Ympäristövaikutuksiin perustuvilla argu-

menteilla ei juuri ollut kantavuutta 1950-1960-luvuilla, jolloin paikallisliikennettä alettiin ajaa alas. Esimerkiksi poliittinen vasemmisto kyllä kantoi huolta tasa-arvoisista liikkumismahdollisuuksista, mutta taloudellinen kasvu ja modernisaatio olivat yhteiskunnallisia tavoitteita, joista oltiin laajasti yksimielisiä. Niinpä rautateiden paikallisliikenteen korvaamisesta linja-autoilla saavutettiin poliittinen konsensus.

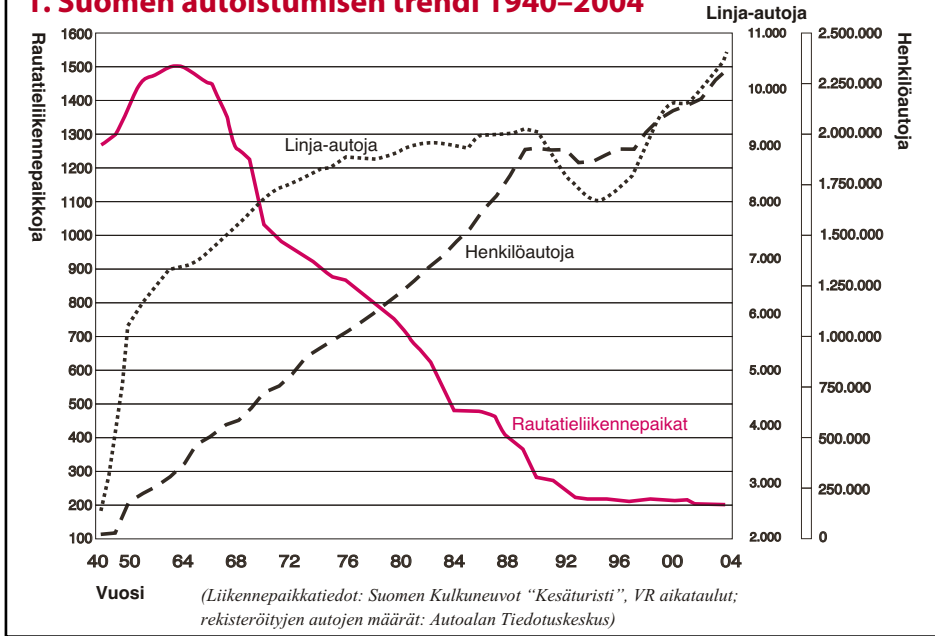
Sodan runtelema Eurooppa oli USA:n taloudellisesta avusta ja myös esikuvasta voimakkaasti riippuvainen. Johanna Hankosen (1994: 34) mukaan fordismi tulikin esikuvaksi kokonaisvaltaiselle rationalisoinnille, jonka avulla Eurooppa Suomi mukaan luettuna uudelleenrakenteistettiin kasvavaa kulutusta varten.

Tuntuu selvältä, että rautatiepaikallisliikennettä olisi voitu ainakin Turun ja Tampereen seuduilla sekä myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla kehittää suotuisasti, jos sitä olisi haluttu. Mutta valittu liikennepoliittikka vei toiseen suuntaan; enemmän tai vähemmän julkilausuttuna tavoitteena oli kansakunnan elintason kasvattaminen, jonka osaksi autoistuminen nähtiin.

Suomen autoistuminen

Rautateiden lähes monopoliasema maaliikenteessä alkoi horjua ensimmäisenä Yhdysvalloissa. Autoilun ja fordistisen massatuotannon kotimaassa 90 prosenttia kaupunkilaisperheistä omisti auton jo vuonna 1928. Vaikka Suomen taloudellinen ja teollinen kehitys kulki huomattavasti jäljessä, uudet ajatusvirtaukset luonnollisesti kulkeutuivat meillekin, erityisesti läntisen ja puolueettoman Euroopan jouduttua toisen maailmansodan jälkeisenä jälleenrakennuskautena Yhdysvaltojen ”poliittisen

1. Suomen autoistumisen trendi 1940–2004



oppipojan” asemaan. 1950- ja 1960-lukujen kehitysoptimistinen henki luonnollisesti vaikutti myös rautatiehallituksessa, jota paikallisliikenteen osin laskentaperusteistakin johtuva alijäämä rasitti. Tieliikenteen uskottiin korvaavan rautatiehenkilöliikenteen vähitellen. Se oli ennuste, joka politiikan välityksellä käytäntöön sovellettuna pitkälti toteututtiin itsensä. Mutta on syytä uskoa, että tällainen mieliala ei ole 1950-luvun keksintöä.

Koko moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlaskettu matkustajakilometrimäärä ylitti rautateiden vastaavan jo vuonna 1932 (Valtionrautatiet 1962: 5). Valtionrautateiden vuosien 1912–1937 historiikista poimittu lainaus maan hallituksen esityksestä vuoden 1930 ensimmäisille valtiopäiville kertoo omaa kieltään:

Rautateiden luonnollinen toiminta-alue näyttää olevan siellä, missä on odotettavissa pitkämatkaista tavaraj- ja henkilöliikennettä, ja lyhyempimatkaistakin tavaraliikennettä kun kuljetettavana on joukkotavaraa kuten selluloosaa – – Sitä vastoin autoliikenteen – – on katsottava riittävän siellä, missä kysymyksessä on

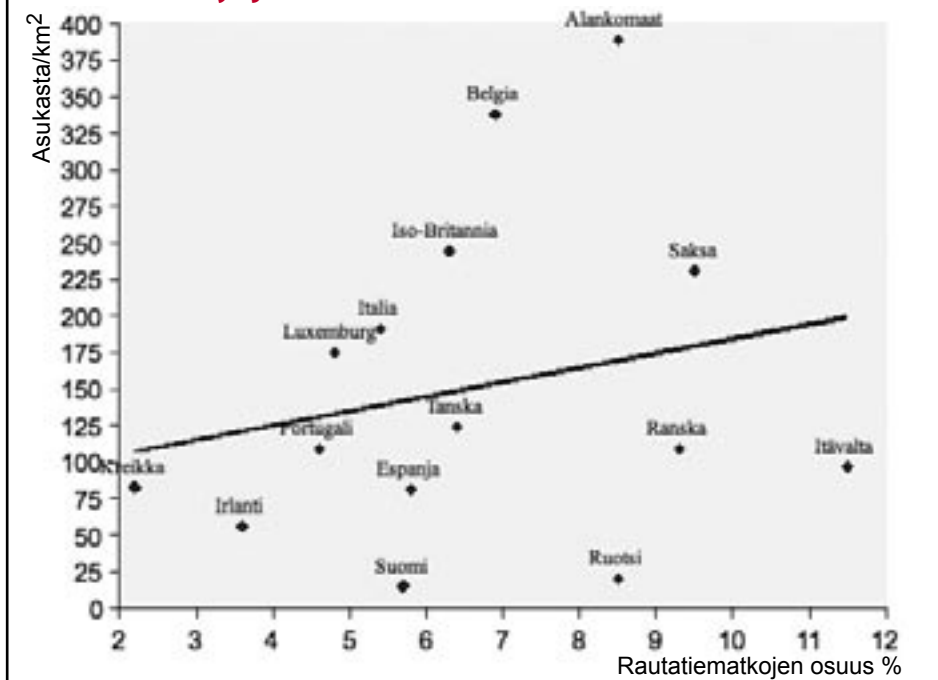
lyhytmatkainen henkilö- taikka vähäisempi tavaraliikenne (Valtionrautatiet 1937: 204).

Vuonna 1939 autoliikenteen henkilökilometrimäärän arvioitiin ylittäneen rautateiden henkilökilometrimäärän jo lähes 75 prosentilla. Noin 4/5 tästä suoritteesta (2000 miljoonaa henkilökilometriä) syntyi linja-autoliikenteessä. Sotavuosien aikana romahtaneet tieliikenteen suoritteet elpyivät sodan jälkeen nopeasti. Vuonna 1949 pelkkä linja-autojen suorite jälleen ylitti rautateiden henkilöliikenteen.

Maanteiden matkustajaliikenteestä linja-autojen osuus oli tuolloin noin 80 prosenttia (Valtionrautatiet 1962: 11–12; 23). Vajaa kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 1957, myös henkilöautojen suorite nousi henkilökilometreissä mitattuna rautateiden henkilökuljetustyön tasolle.

Linja-autokanta kasvoi voimakkaasti 1940- ja 1950-luvuilla ja yksityisautokanta 1950-luvulta alkaen (kuvi 1). Mutta yhä myös junavuorojen sekä seisakkeiden määrä kasvoi. 1960-luvun alkuun asti rautatiepaikallisliikenne sai oman osuutensa liikenteen kokonaisvolyymin kasvusta.

2. Asukastiheys ja rautatieliikenteen osuus kulkumuodoista



Ns. vanhojen EU-jäsenmaiden keskimääräisen asukastiheyden ja rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden välillä ei vallitse merkitsevää lineaarista korrelaatiota (kerroin 0,22). Kulkumuoto-osuuden suhteen Kreikka ja Itävalta muodostavat ääripäät huolimatta maiden suunnilleen samasta asukastiheydestä, kun vastaavasti Alankomaissa (385 as/km²) ja Ruotsissa (20 as/km²) rautateiden kulkumuoto-osuus on samaa luokkaa (Mäkelä ym. 2002, STV 2005). Pystyakselilla on asukastiheys ja vaakakselilla kulkumuoto-osuus prosentteina.

Vielä 1950-luvulla rautateiden vahvaa asemaa henkilöliikenteessä ei siis Suomessa juurikaan uhannut yksityisauto vaan linja-auto. Rautatielaitos vastasi kilpailuun tiivistämällä liikennepaikkavälejä ja siten parantamalla palveluaan. Heti jälleenrakennuskauden päätyttyä rautateihin kohdistuvat investoinnit jäivät kuitenkin huomattavasti pienemmiksi kuin tieverkkoon kohdistetut; rautatiehallituksessa määrärahoja pidettiin riittämättöminä rautateiden kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi.

Nykyään usein esitetään, että henkilöauto tappoi rautatiepaikallisliikenteen. Näkemys edustaa edustaa ns. teknologista determinismia, joka sivuuttaa arvot ja niihin perustuvat aktiiviset valinnat teknologisten ratkaisujen – tässä henkilöautojärjestelmän – taustatekijöinä. Toinen usein esitetty nä-

kemys on, että paikallisliikenteen puuttuminen Suomesta selittyisi tyhjentävästi maan harvalla keskimääräisellä asukastiheydellä. Viidentoista ns. vanhan EU-jäsenmaan perusteella rautateiden kulkumuoto-osuuden ja keskimääräisen väestötiheyden välillä ei vallitse yhteyttä.

Suomen taloudellinen nousu ja rautateiden itseymmärrys

Keynesin oppien mukaisesti taloudellinen kasvu määriteltiin suomalaisen yhteiskunnan kehittämisen päätavoitteeksi 1950-luvulta alkaen. Alkuvaiheessa tähän pyrittiin ensisijaisesti teollista pääomaa lisäämällä mutta 1960-luvulta alkaen korostui myös yksityisen kulutuksen lisääminen. Suomen historiassa neljää viimeistä vuosikymmentä luonnehtiikin suurimittakaavainen kaupun-

gistumisen sekä varakkuuden ja liikkuvuuden, *mobiliiteetin*, valtaisa kasvu. 1960-luku ja Suomen uudenaikaistuminen¹ merkitsi luopumista omavaraisuudesta ja luontais-taloudesta. Suomea lähdettiin kehittämään alikehittyneestä maasta kansainväliseen elintasokilpailuun osallistuvaksi kansantaloudeksi. Kulutuksessa tämä tarkoitti sitä, että työläisperheen ei sopinut jatkaa entisellä elintasollaan², vaan ihanteeksi tuli, että kohoavat ansiot käytettiin välittömästi elintason nostamiseen.

Suomen 1960-luvun henkistä ilmapiiriä leimasi teknologista kehitystä ihannoiva ajatusmalli. Siinä paikallinen raideliikenne nähtiin jos ei kokonaan väistyvänä niin ainakin marginalisoituvana välttämättömyyshyödykkeenä siellä, missä on niin suuria matkustajavirtoja, ettei tieliikenne niistä selviäisi. Näin oli Suur-Helsingin työmatkaliikenteessä. Sama ydinajatus toistui mm. Valtionrautateiden kehittämistoimikunnan raportissa vuodelta 1964, jossa ennustettiin ”kollektiivisen henkilöliikenteen” matkustajamäärien kasvua tulevaisuudessa vain lentoliikenteessä.

Samassa raportissa myös otettiin kantaa rautateiden paikallisliikenteen linja-autoilla korvaamisen puolesta. Rautateiden maa-seutupaikallisliikenteen lopettaminen palveli sekä ”uudenaikaistumista” että osaltaan kaupungistusstrategiaa – siinä autolle oli niin ikään varattu kunniapaikka funktionalistisessa kaupunkirakenteessa, jossa asuminen oli irroitettu kiinteästä kaupunkirakenteesta.

Kaupunkiraideliikenteen osalta Hanna Sirkiän pro gradu-tutkielma (Sirkiä 2003) selvittää seikkaperäisesti, kuinka Turku lak-kautti raitiotiensä tarpeettomina autojen tieltä taloudellisesti varsin kyseenalaisin perustein. Raitiovaunujen kustannuksiksi mm. laskettiin erillinen rahastaja, mutta vain bussien myötä katsottiin mahdolliseksi siirtyä kuljettajarahastukseen.

Paikallisliikennetoimikunnan mietinnössä vuodelta 1972 kiskobussien korvaaminen linja-autolla saatiin näyttämään edulliselta laskemalla kiskobussin miehityskustannukset lähes kolminkertaiseksi: Vaikka 40 matkustajaa kuljettavan linja-auton polttoainekulut olivat laskelmissa yli kaksinkertaiset 63 matkustajapaikan kiskobussiin verrattuna, toimikunnan mukaan jopa niinkin suuri matkustajamäärä kuin 140 henkilöä olisi ollut vielä edullisempaa kuljettaa neljällä linja-autolla kuin kolmivaunuksella kiskobussijunalla.

Viimemainittuun tarvittiin henkilökuntaa – kaksi, kuljettaja ja konduktööri (paikallisliikennetoimikunta 1972:84,85,87,90). Kuten Turun raitioteidenkin tapauksessa, rautatieliikenteen rationalisoimista ei esitetty. Toimikunta päätyikin yleisohjeenaan suosittamaan rautateiden paikallisliikenteen korvaamista pääsääntöisesti linja-autoliikenteellä. Paikallisliikennetoimikunnan seuraaja *Paikallisliikenteen kehittämistoimikunta* (1973) päätyikin seuraavana vuonna hyvin erilaisiin suosituksiin, joiden ansioksi voidaan katsoa kannattamattoman liikenteen korvaaminen Valtionrautateille vuoden 1973 budjetista alkaen.

Alkaneet seisakkeiden lakkautukset kuitenkin jatkuivat lähes entiseen tahtiin, eikä paikallisliikennettä kehitetty joskin alasajo hidastui.

Tappoiko henkilöauto paikallisliikenteen?

Matkustajat siirtyivät junista maanteille välikappaleenaan useissa tapauksissa linja-auto. Kuviosta 1 näkyy, että linja-autojen määrä Suomessa kasvoi etenkin 1950-luvulla ja myös 1960-luvun alussa henkilöautokantaa nopeammin. Tämä taas kävisi yksiin rautatiehallituksen pyrkimysten kanssa korvata rautateiden paikallisliikenne linja-autoilla. Näin tehtiin esimerkiksi Turun ja Salon välisessä paikallisliikenteessä jo

1 Uudenaikaistuminen liittyy tässä ”modernin projektiin”, ajatukseen jatkuvasta (materiaalisesta) edistyksestä. Erityisesti ekologisen kriisin myötä jatkuvan kasvun ajatus ja sen itsestään selvä siunauksellisuus on tullut yhä useammin kyseenalaistetuksi. Vaikka voidaan sanoa, että myös raideliikenteen kehittäminen autoliikenteen kustannuksella on poliittisena tavoitteena uudenaikaistumishanke, nousevat tällaiset vaatimukset edellä määritellyn edistysajattelun kriittikiistä.

2 Erityisesti 1960-luvulla mutta myös sen jälkeen ”elintason kasvu” on samaistettu materiaalien ja energian kulutuksen kasvuun ja määrätietoiseen kiihdyttämiseen.



Auto ei tapanut paikallisjunaa, vaan 1960–1970-luvuilla tapahtunut autoistuminen kiihtyi, kun paikallisjunavuoja ryhdyttiin lakkauttamaan kovalla kädellä jo 1960-luvun alussa. P

1950-luvulla.

Tennysonin (1989) Yhdysvalloissa tekemä empiirinen tutkimus raideliikennejärjestelmien korvaamisesta busseilla toisen maailmansodan jälkeen osoittaa raide liikenteen houkuttelevan bussia selvästi suurempia määriä matkustajia. Tennysonin mukaan juna houkuttelee 34–43 prosenttia enemmän matkustajia *siinäkin tapauksessa*, että matka-aika, hinta, palvelun säännöllisyys ja vuoroväli olisivat suunnilleen samat.

Jos raideliikenne vielä tarjoaa paremman palvelutason, niin kuin yleensä on, ero on suurempi sen hyväksi. Näin ollen on hyvin todennäköistä, että paikallisjunavuojen lakkauttaminen kiihdytti autoistumista ja junista busseihin siirtyneet matkustajat olivat autoilun halpenemisen myötä lisääntyvissä määrin ns. joukkoliikenteen pakko-käyttäjiä – ajokortittomia ja autottomia.

Valtionrautateiden 25-vuotiskertomuksissa ja muissa lähteissä yleensä ilmoitetaan paikallisliikenteen supistusten alkanen vasta vuonna 1966, jolloin paikallismatkustajien lukumäärä oli jo romahtanut. Pöhlö (1974: 88) kuitenkin esittää, että supistukset todellisuudessa alkoivat heti 1960-luvun alussa; ne olivat alkuvuosina vähäisiä,

eikä liikennettä liioin kokonaan lopetettu miltään rataosilta vuosina 1958–1962 ja 1964.

Mikä tärkeintä, junavuojen vähentäminen on Pöhlön mukaan selvästi suurin syy matkustajamäärien vähenemiselle. Tähän johtopäätökseen hän on tullut perehtymällä vuosien 1966–1970 rataosakohtaisten matkustajalaskentojen tuloksiin.

Kehitysjärjestys on ollut seuraava: joku junavuo on jätetty pois, minkä seurauksena rataosan matkustajamäärä on vähenenyt hieman enemmän kuin lopetetun junan matkustajamäärällä, jolloin matkustajamäärän kehitys on jälleen puoltanut uusia junavuojen vähennyksiä, ja edellä mainittu kehitys on toistunut.

Yleisenä periaatteena junavuojen poistamisessa on ollut, että ne junat lakkautetaan, joissa on vähiten matkustajia, joskaan tätä periaatetta ei läheskään aina noudatettu (Pöhlö 1974: 88).

Miksi matkustajat siirtyivät rautateiltä maanteille?

Yksi tärkeä selitys on aikataulujen sopimattomuus työ- koulu- ja huvimatkoihin. Pöhlön (1974: 108) mukaan on olemassa selviä

viitteitä matkustajille sopimattomien aikataulujen tahallisuudesta käyttämisestä matkustajamäärien vähentämiseen.

Koska Valtionrautatiet ei valtion virastona voinut toteuttaa lakkautuksia omavaltaisesti, matkustajia pyrittiin tietoisesti karsimaan, jotta poliittiset päättäjätkin saataisiin vakuutettua vuoron tappiollisuudesta. Valtionrautateiden tulos oli ollut tappiollinen vuodesta 1955 alkaen lukuun ottamatta vuotta 1960. Rautatiehallituksessa uskottiin tuloksen parantuvan, kun aika olisi kypsä: rautateiden ”sosiaaliset palvelutehtävät” siirtyisivät maanteille ja rautatielaitos voisi keskittyä parhaiten kannattaviin, nopeisiin yhteyksiin.

Valtionrautateiden historiikki vuosilta 1937–1962 antaa ymmärtää, että paikallisliikenteen kasvun hidastuminen ja edessä oleva taantuminen ei aiheuttanut huolestumista tai ollut ylipäänsä seikka, jota pitäisi vastustaa. Sitä pidettiin ”yleisestä kehityksestä” johtuvana väistämättömänä ilmiönä:

Vaikka ennen sotia kehitetty seisakejärjestelmä ei erityisen hyvin sovellukaan rautatieliikenteen hoidon periaatteisiin – rautateiden on vastattava seisakeliikenteestä ainakin siihen saakka, kunnes kehittyvät radanvarsitiet pystyvät ottamaan sen välittääkseen (Valtionrautatiet 1962: 383).

Valtioneuvosto asetti joulukuun 4. päivänä vuonna 1963 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön esityksestä komitean, jonka tehtäväksi annettiin tutkia ”Valtionrautateiden talouden nykyistä tilaa ja odotettavissa olevaa kehitystä sekä tehdä ehdotuksia VR:n järjestysmuotoa ja talouden perusteita koskevien säännösten muuttamisesta siten, että laitoksen toiminnan taloudellisuus tehostuisi eikä sen vuotuinen alijäämä rasittaisi valtion taloutta” (Valtionrautateiden... 1964:3) Komitea esittää, että Valtionrautatiet voisivat säilyttää osuutensa henkilöliikenteestä vain parantamalla huomattavasti ”palvelutasoaan”. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että komitea ymmärsi palvelutasolla ennen kaikkea junien mahdollisimman suurta linjanopeutta, eikä mahdollisimman tiheää liikennepaikkojen verkostoa.

Komitea ei puhu mietinnössään nimenomaisesti paikallisliikenteestä Valtionrautateiden murheenkryyninä, koska vielä vuonna 1964 ylivoimaisesti suurin osa myös pitkämatkaisesta henkilöliikenteestä oli hoidettu tiheään ja joustavasti pysähtyvin seisakejunin. Niiden kalustona olivat kiskobussit, ”lätähätyt”. Pikajunat taas olivat nimensä mukaisesti junia, joiden keskinopeus linjalla oli suuri ja jotka pysähtyivät vain suuremmilla paikkakunnilla. Niiden vauhdissa nähtiin rautateiden toivo. Niinpä vuoden 1965 jälkeen alettiin seisakepysähdyksiä kovalla kädellä karsia. Useiden lähteiden perusteella näyttääkin siltä, että noin vuoden 1965 paikkeilla rautatiehallitus omaksui esimerkiksi Britanniassa toteutetun, sivuratojen karsimiseen tähtäävän ”Beeching Axe” -ohjelman hengessä aiempaan kohtalonuskoiseen passiivisuuteen verrattuna uuden strategian: paikallisliikenteestä on pyrittävä eroon aktiivisesti.

Pölhön mukaan paikallisjunavuorojen lakkauttamisella ei aina ollut rataosan liikenteelle sitä vaikutusta kuin voisi olettaa: kun esimerkiksi Seinäjoen-Kristiinankaupungin rataosalta lakkautettiin muutamia paikallisluonteisia kiskoautovuoroja, seurauksena olikin rataa kiskoautoilla ajettujen kilometrimäärien lisääntyminen. Syynä oli, että kalustokierron huononemisen myötä kalustoa oli kuljetettava entistä enemmän – ja tyhjänä. Pölhö toteaaakin että ”Tällaisissa tapauksissa tuskin voidaan puhua kustannusten pienentämisestä, joten supistukset on käsitettävä vallitsevan liikennepolitiikan toteuttamisena” (Pölhö 1974: 89).

Esimerkki liikennepolitiikan voimasta: rantarata

Rantaradan kummassakin päässä on Suomen suurimpia kaupunkiseutuja, ja radan halkoma maaseutu on verraten tiheään asuttua. Mutta Turun ja Salon välillä rantaradan paikallisliikennettä vähennettiin voimakkaasti jo 1950-luvulla (taulukko 3), mitä ei voi selittää yksityisautoilun aiheuttamalla matkustajakadolla vaan parantuneilla mahdollisuuksilla korvata liikennettä linja-autoilla. Valtionrautatiet oli kuitenkin juuri saamassa käyttöönsä uutta kevyttä kiskobussikalustoa, joka höyryvetoisiin paikallisjuniin verrattuna tarjosi aivan toisen-

3. Junavuoroja arkivuorokaudessa Turun suuntaan

Linja	Maanantai	Tiistai	Keskiviikko	Torstai	Perjantai	Lauantai	Sunnuntai
1000 Helsinki							
1001 Helsinki							
1002 Helsinki							
1003 Helsinki							
1004 Helsinki							
1005 Helsinki							
1006 Helsinki							
1007 Helsinki							
1008 Helsinki							
1009 Helsinki							
1010 Helsinki							
1011 Helsinki							
1012 Helsinki							
1013 Helsinki							
1014 Helsinki							
1015 Helsinki							
1016 Helsinki							
1017 Helsinki							
1018 Helsinki							
1019 Helsinki							
1020 Helsinki							
1021 Helsinki							
1022 Helsinki							
1023 Helsinki							
1024 Helsinki							
1025 Helsinki							
1026 Helsinki							
1027 Helsinki							
1028 Helsinki							
1029 Helsinki							
1030 Helsinki							
1031 Helsinki							
1032 Helsinki							
1033 Helsinki							
1034 Helsinki							
1035 Helsinki							
1036 Helsinki							
1037 Helsinki							
1038 Helsinki							
1039 Helsinki							
1040 Helsinki							
1041 Helsinki							
1042 Helsinki							
1043 Helsinki							
1044 Helsinki							
1045 Helsinki							
1046 Helsinki							
1047 Helsinki							
1048 Helsinki							
1049 Helsinki							
1050 Helsinki							
1051 Helsinki							
1052 Helsinki							
1053 Helsinki							
1054 Helsinki							
1055 Helsinki							
1056 Helsinki							
1057 Helsinki							
1058 Helsinki							
1059 Helsinki							
1060 Helsinki							
1061 Helsinki							
1062 Helsinki							
1063 Helsinki							
1064 Helsinki							
1065 Helsinki							
1066 Helsinki							
1067 Helsinki							
1068 Helsinki							
1069 Helsinki							
1070 Helsinki							
1071 Helsinki							
1072 Helsinki							
1073 Helsinki							
1074 Helsinki							
1075 Helsinki							
1076 Helsinki							
1077 Helsinki							
1078 Helsinki							
1079 Helsinki							
1080 Helsinki							
1081 Helsinki							
1082 Helsinki							
1083 Helsinki							
1084 Helsinki							
1085 Helsinki							
1086 Helsinki							
1087 Helsinki							
1088 Helsinki							
1089 Helsinki							
1090 Helsinki							
1091 Helsinki							
1092 Helsinki							
1093 Helsinki							
1094 Helsinki							
1095 Helsinki							
1096 Helsinki							
1097 Helsinki							
1098 Helsinki							
1099 Helsinki							
1100 Helsinki							

laisia mahdollisuuksia kehittää myös Turun seudun paikallisliikennettä.

Helsingin seudun lähiliikenne taas nähtiin jatkossakin välttämättömäksi, ja sitä kehitettiin sähköistyspäätöksen myötä. Ulkomaisia esikuvia olivat mm. saksalaiset S-bahn-järjestelmät ja Kööpenhaminan S-Tog, josta esimerkiksi linjojen kirjaintunnukset lainattiin. Sähkömoottorijunilla aloitettu paikallisliikenne lisäsi matkustajamääriä jyrkästi; junavuoroja lisättiin ja aikatauluja nopeutettiin.

Muuttoliikkeellä oli tietysti osuutensa matkustajamäärien kasvuun, mutta se ei liikennemuodon vapaan valinnan oloissa ole koko totuus. Matkustajamäärien kasvu on pikemminkin osoitus siitä, että matkustajat varsin todennäköisesti *valitsevat* laadukkaan raideliikenteen, mikäli sellaista heille tarjotaan. Turun seudulla paikallinen raide-liikenne päätettiin ajaa alas, koska tieliikenne oli valtakunnan liikennepoliitikassa asetettu ensisijaiseksi ja koska sen välityskyvyn uskottiin riittävän myös Turun seudun tarpeisiin.

Tieliikenteen kehittäminen, esimerkiksi teiden ja katujen parantaminen linja-autoliikenteen tarpeisiin mahdollistivat sekä

linja-auto- että henkilöautoliikenteen lisääntymisen. Kysymys raideliikenteen matkustajamäärien riittävydestä on tässä yhteydessä irrelevantti. Rantaradan osuuden Salo–Turku liikenteen kehitys on esitetty taulukossa 3.

Tilanne olisi voinut olla toinen, mikäli Turun ympäristön radat olisivat olleet sähköistettyjä. Toisaalta kerran lakkautettua liikennettä ei ole vielä missään sähköistyksen myötä aloitettu uudelleen, vaikka se tarjoaisi liikennöintimahdollisuuksia alentu-neilla kustannuksilla, eikä sähkökäyttöistä paikallisliikennekalustoa ole käytännössä hankittu Helsingin seudun ulkopuolista liikennettä varten.

Sittemmin rantarataa perusparannettiin ja sähköistettiin nimenomaan nopean liikenteen ehdoilla: sen kapasiteettia ei lisätty, ja Salon, Karjaan ja Kirkkonummen alueilla rata linjattiin kulkemaan kilometrien päässä taajamista, jotka olivat syntyneet sen varten.

Turun seudulla paikallisliikenne ajettiin alas 1950-luvun kiskobusseista ja moottorijunista huolimatta. Muualla paitsi pääkaupunkiseudulla paikallisliikenne lakkautettiin lopullisesti kiskobussikaluston (Dm7)

ikäntymisen myötä, sähköistyksistä huolimatta.

1960-luvun alun näkökulmasta rautateiden paikallisliikenteen säilyttämiselle ei näyttänyt olevan perusteita. Autoistuminen nähtiin osana kohoavaa elintasoja, eikä sitä haluttu jarruttaa. Kuten taulukosta 1 näkyy, vuonna 1960 rantaradan paikallisliikenne palveli Turun seudulla enää varsin olematonta työmatkaliikennettä. Näin vähäisellä liikenteellä ei ole vaikutuksia yhdyskuntakehitykseen.

Ilmiselvää myös on, ettei jatkuvasti su-pistuva rautateiden paikallisliikennepalvelu ole omiaan herättämään luottamusta joukkoliikenteeseen. Linja-autot hyötyivät tieverkon parantumisesta mutta eivät kyenneet säilyttämään joukkoliikennematkustajia yhtä hyvin kuin rautatiet olisivat todennäköisesti pystyneet, jos sitä olisi haluttu. Tutkimukset osoittavat linja-autojen palvelevan lähinnä joukkoliikenteen ”pakkokäyttäjää”. Joukkoliikenteen ”minimitason” – kuten esimerkiksi koululaiskyytien säilyttäminen – on Suomessa ollut enemmän tai vähemmän tietoisesti valittu linja.

Autumyönteisen 1960-luvun jälkeen asenneilmasto muuttui joukkoliikenteelle myönteisemmäksi 1970-luvun alussa, jolloin siihen alettiin liittää positiivisia määreitä kuten ympäristöystävällisyys ja viihtyisyys

kaupunkiympäristö. Muutos voi liittyä autojen kaupungeissa aiheuttamiin ongelmiin sekä ympäristötietoisuuden kasvuun. Kansainvälinen trendi kääntyi raideliikenteelle myönteiseksi; Martinlaakson rata rakennettiin yhdessä radanvarren lähiöiden kanssa ja Helsingin kaupunki päätti säilyttää raitiotiensä ja hankkia uutta kalustoa.

1970-luvulta alkaen myös Turun seudulla on ollut käynnissä useita hankkeita, joissa suunniteltiin rantaradan sekä Toijalan radan varteen uutta maankäyttöä ja tehokasta raideliikennettä, Valtionrautateiden, sittemmin VR Osakeyhtiön haluttomuuden vuoksi suunnitelmat eivät ole toteutuneet.

Länsi-Euroopan maissa nähtyjen valtiollisten rautatiemonopolioiden purkamisen jälkeen uudet, innovatiiviset liikennöitsijät ovat todistaneet, että kevyt raideliikenne voi kannattaa suunnilleen samanlaisella väestöpohjalla tai vaatia suunnilleen saman verran tai vähemmän yhteiskunnan tukea kuin bussiliikenne.

Ennen kaikkea raideliikenne tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostoon. Se houkuttelee matkustajia busseja paremmin ja tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä suurten kaupunkienkin ulkopuolella.

Liikennepolitiikan kurssia on mahdollista korjata.

Lähteitä:

- Hankonen, Johanna (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Gaudeamus, Helsinki
- Laaksonen, Mikko (2003). Miksi raitiovaunu on suosittu kuin bussi? 12.1.2007. <http://www.kaupunkiliikenne.net/Ratikka_ja_bussi.htm>
- Mäkelä, T., Säily, S., & Mäntynen, J. (2002) Rautatieliikenne. 182 s. TTY:n julkaisuja 33. Tampere.
- Paikallisliikennetoimikunta (1972). Paikallisliikennetoimikunnan mietintö. 128s. Helsinki 1972.
- Paikallisliikenteen kehittämistoimikunta (1973). Paikallisliikenteen kehittämistoimikunnan mietintö. 86 s. Helsinki 1973.
- Pöhlö, Eljas (1974). Rautatieverkon kehitysmalli suomen rautatieverkon kehityksen pohjalta. 138 s. Julkaisematon lisensiaattitutkielma. Helsingin yliopiston maantieteen laitos.
- Sirkiä, Hanna (2003). Hyvästi ny sitt – raitsikat. Suomen historian pro gradu. 2.1.2007. <<http://www.kaupunkiliikenne.net/HannaSirkiaProgradu.pdf>>
- STV (2005). Suomen Tilastollinen Vuosikirja 2005. 702 s. Tilastokeskus, Helsinki
- Tennyson, E L (1989). Impact on transit patronage of cessation or inauguration of rail service. Transportation Research record 1221, Washington D.C. 12.9.2005. <<http://www.heritagetrolley.org/articleTennyson.htm>>
- Valtionrautateiden kehittämiskomitea (1964). Komiteanmietintö A9/1964. 83s. Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki 1964
- Valtionrautatiet (1937). Valtionrautatiet 1912–1937. Osa 1. 614 s. Rautatiehallitus, Helsinki
- Valtionrautatiet (1962). Valtionrautatiet 1937–1962. 854 s. Rautatiehallitus, Helsinki.

Visio Suomen alueellisesta paikallisjunaliikenteestä

Paikallisjunan paluu olisi mahdollista useilla radoilla, joilta se on jo kauan sitten lakkautettu. Nykyisen, ostoliikenteenä hoidettavien junien tuki kohdistuu tehottomasti, eikä maakunnilla ole Suomessa mahdollisuuksia ostaa itse liikennettä. Ero moniin Keski-Euroopan maihin on suuri, ja Suomen tappioksi.



Herralasta kyytiin. Paikallisjunaliikennettä on enää muutamilla Etelä-Suomen radoilla, vaikka selvää potentiaalia olisi eri puolilla maata. **P**

Paikallisjunaliikenne voi toimia Suomen taajamien välisen joukkoliikenteen selkärankana, koska pääosa väestöstä asuu taajamissa ja pääosa taajamista sijaitsee ratojen varressa. Tunnin välein ajettava alueellinen paikallisjunaliikenne voi kattaa pääosan rataverkosta. Paikallisjunaliikenteen järjestämisvastuu ja rahoitus tulee siirtää perustettavien alueellisten joukkoliikenneviranomaisten vastuulle. Paikallisjunaliikenne kilpailutetaan tai sen järjestävät

viranomaiset itse. Valtion vuodeksi 2007 budjetoimalla 41,35 M€/v suuruisella alueellisen junaliikenteen tuella voitaisiin toteuttaa huomattavasti nykyistä kattavampi alueellinen paikallisjunaliikenne.

Suomen yhdyskuntarakenne ja joukkoliikenne

Suomessa esitetään toistuvasti maan keskimäärin alhainen asukastiheys perustena, miksi paikallisjunaliikennettä ei voida

”Suomen maantieteellinen asema ja maan koko eivät tue henkilöliikenteen kilpailuttamista.”

Oikeusministeri, entinen liikenneministeri vastauksessaan Raideryhmän kyselyyn

kehittää. Tällä argumentilla on puolusteltu 1960-luvulta alkaen joukkoliikenteen huonoa tasoa sekä yksityisautoa suosivaa liikennepolitiikkaa, jonka yksi keskeinen osa on ollut rautateiden paikallisliikenteen lakkauttaminen. Tällöin kuitenkin sekoitetaan koko maan keskimääräinen asukastiheys ja taajamien asukastiheys keskenään. Argumentti on lähtökohtaisesti väärä, koska joukkoliikenteen kannattavuuteen ei vaikuta koko maan keskimääräinen väestötiheys vaan vain joukkoliikennelinjojen palvelualueen väestötiheys.

Joukkoliikenteen kehittämisen kannalta merkittävää on taajamien väestötiheys – ei metsien, soiden ja tunturien väestötiheys. Varsinaista maaseudun haja-asutusalueetta ei voida palvella tehokkaasti millään joukkoliikenteellä. Kuntaliiton tilaston mukaan Suomen taajamissa asui vuonna 2000 82,3% maan väestöstä joten taajamia palveleva joukkoliikenne voi palvella noin 4/5 suomalaisista taajamien sisäisillä tai välisillä matkoilla. Haja-asutusalueen asukkaat voivat kulkea taajaman asemalle polkupyörällä, taksilla tai omalla autolla.

Suomen perinteinen taajamarakenne on voimakkaasti rakentunut rautatieverkon varaan. Useimmat pikkukaupungit sekä suuret kylät sijoittuvat rautatien varteen ”helminauhoiksi”. Erityisen tiiviisti taajamat sijaitsevat radan varressa osuuksilla, jolla rautatie oli jo varhain merkittävin kehitystekijä, kuten pääradalla, Turku–Toijala-radalla, Pohjanmaan tai Savon radoilla. Tämä rakenne johtuu siitä, että Suomen teollisuustaa-jamat sekä myös maaseutukylät kasvoivat voimakkaimmin 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, jolloin rautatie oli tärkein kuljetusmuoto. Ennen rautatietä ei usein ollut taajamiakaan.

Ainoastaan muutamilla myöhään rakennetuilla rautateilla kuten Turku–Uusikau-

punki-radalla sekä varsinaisilla oikoradoilla (Tampere–Parkano–Seinäjoki, Jämsänkoski–Jyväskylä, Parikkala–Säkäniemi, Kerava–Lahti) taajamarakenne ei tukeudu rataan, koska radat on rakennettu vasta kun taajamat ovat jo kehittyneet. Joissakin tapauksissa, varsinkin myöhään rakennettujen ratojen varressa, kirkonkylä on säilynyt samalla, kun radan varteen on kehittynyt uusi taajama, asemakylä.

Taajamarakennetta ei 1960-luvulta alkaen ole enää ohjannut rautatie Helsingin seutua ja päärataa lukuunottamatta, koska henkilöliikennettä on lakkautettu asteittain ja taajamakehitys on keskittynyt suuriin ja keskisuuriin kaupunkeihin. Mutta vanhat kylät ja pikkukaupungit sijaitsevat edelleen radan varressa. Taajamarakenne on usein keskittynyt aseman ympärille ja varsinaisen taajaman ulottuvuudet rautatieasemasta ovat suhteellisen pieniä, kylissä ja pienimmissä kaupungeissa puolesta kahteen kilometriä. Tällä etäisyydellä asemista asuu yleensä muutamasta sadasta muutamaan tuhanteen asukasta.

Taajamarakenne on mukautunut rautatien asema- ja pysäkkiväleihin. Asemia on ollut noin viiden- kahdenkymmenen kilometrin välein, pysäkkejä tiheämmässä. Asemakylät ovat muodostuneet vanhojen asemien kohdalle. Yleensä radan varren kylien väli on 2–20 kilometriä, mikä mahdollistaa ripeän liikenteen. Tällainen taajamarakenne on esimerkiksi Turun ja Loimaan, Hangon ja Karjaan tai Jyväskylän ja Äänekosken välillä.

Paikallisjunaliikennettä lakkautettiin samanaikaisesti maaltamuuton kanssa: useilta kyliltä ja pikkutaajamilta katosivat elinedellytykset; ne ovat taantuneet ja lähes kadonneet. ”Syvällä maaseudulla” kaukana kasvukesuksista näitä pikkukylä ei enää saada takaisin. Kun alueellista paikallisjunaliikennettä kehitetään, ei ole perusteltua perustaa jo kuolleiden kylien pysäkkejä uudestaan. On panostettava vielä hengissä sinnitteleviin taajamiin.

Taajamien etäisyys toisistaan ei ole ratkaisevaa paikallisjunaliikenteen kannattavuuden kannalta – se vain asettaa kovemmat vaatimukset matkanteon taloudellisuudelle. Pitkät välimatkat eivät heikennä vaan parantavat raideliikenteen kilpailukykyä.



Tilanne Suomessa. 20 000 asukkaan Äänekoski on varannut uuteen asemakaavaansa paikan matkakeskukseksi. Jotain puuttuu: junat, joita maakunnat eivät saa järjestää, eikä valtio halua. TL

Nimenomaan pitkillä matkoilla raideliikenteen suurempi linjanopeus, energia- ja työvoimatehokkuus hyödyttävät eniten. Rautatie on siksi edelleen tehokkain tapa hoitaa taajamien välinen joukkoliikenne suomalaisten rautateiden varrella. Kysymys on vain siitä, miten rautatie saadaan toimimaan myös paikallisen joukkoliikenteen muotona.

Joukkoliikenneverkon perusrakenne

Suomen joukkoliikenneverkon hahmottamisessa perusyksiköksi on otettava taajama ja sen joukkoliikenneasema. Rautatieverkon varressa joukkoliikenneasema on rautatieaseman yhteydessä oleva matkakeskus, muualla linja-autoasema. Kuntatasolla ja taajamien sisällä perusjoukkoliikenne kulkee taajaman aseman kautta, mieluiten niin, että kaikista taajaman osista on suora

yhteys asemalle.

Maalaiskunnassa taajaman sisällä liityntä tapahtuu kävellen ja pyörällä, haja-asutusalueelta ja syrjäkyliltä pyörällä, kutsutaksilla tai autolla asemalle. Jos kunta jakautuu kahteen taajamaan, kirkonkylältä asemalle voi kannattaa ajaa linja-autolla. Yhteyksien asemalle tulisi kulkea niin, että joka juna- vuorolle tai runkoysteiden bussille pääsee.

Pikkukaupungissa taajaman sisällä liityntä tapahtuu kävellen, pyörällä tai sisäisellä joukkoliikenteellä sekä kutsutakseilla tai takseilla. Pikkukaupunki voi toimia ympäröivien, radasta syrjässä sijaitsevien maalaiskuntien liityntäpaikkana paikallisu- naverkkoon.

Maakuntakeskukset, keskisuuret ja suuret kaupungit sekä risteysasemat toimivat rautatieliikenteen solmukohtina. Maakun-



Tilanne Saksassa. Ortenau S-Bahnin paikallisjunaa ei mikään estä ajamasta naapurivaltion puolelle Strasbourgiin, Ranskaan. **Mikko Laaksonen**

takeskuksissa, keskisuurissa ja suurissa kaupungeissa sisäinen joukkoliikenne palvelee runkoverkon vuoroväliä tiheämmin. Laajoilla kaupunkiseuduilla voi olla useita sekä paikallisjunaliikenteen että pikajunaliikenteen asemia.

Suomen nykyisellä taajamarakenteella syntyy luonnostaan joukkoliikenneverkosto, jossa suuria solmukohtia ovat suuret kaupungit kuten Helsinki, Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Joensuu sekä rautateiden risteysasemat kuten Kouvola, Seinäjoki, Pieksämäki ja Riihimäki.

Nykyisen joukkoliikenteen keskeinen ongelma on se, että rautatieliikenne on supistettu käytännössä vain suurten kaupunkien ja solmukohtien väliseksi pikajunaliikenteeksi. Lukuun ottamatta niitä väliasemia, joilla on pikajunien pysähdykset, syöttöyhteydet suuriin kaupunkeihin

ja solmukohtiin toimivat vain välttävästi, jos lainkaan. Monissa kaupungeissa – suurimpina Helsinki, Tampere ja Turku – linja-autoliikennettä ja rautatieliikennettä ei ole saatu keskitettyä matkakeskuksiin, jolloin vaihtomahdollisuus kaukoliikenteen linja-auton ja rautatien välillä on kuvitteellinen. Monissa keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa linja-autoyhteydet keskustaan ovat lähes olemattomia.

Joukkoliikenteen linjaston suunnittelussa on lähtökohdaksi otettava verkoston mahdollisimman hyvä toimivuus. Tällöin hahmottuu kolme linjastotasoa:

- Kuntien ja kaupunkitaajamien sisäinen paikallisliikennelinjasto
- Alueellinen kaupunkikeskuksiin kulkeva linjasto
- Valtakunnallinen pikalinjasto suurten ja

keskisuurten kaupunkien välillä

Näiden linjastotasojen välisiä solmupisteitä ovat matkakeskukset.

Päätöksenteko paikallisliikenteestä ja alueellisesta liikenteestä tulisi tehdä paikallisesti. Paikallisliikenne ja alueellinen linjasto eivät sovellu valtakunnallisesti päätettäväksi, koska tällöin ratkaisuja ohjaavat lähinnä Helsingin kehitystarpeet.

EU:n joukkoliikenteen palvelusopimusasetus edellyttäneen alueellisten joukkoliikenneviranomaisten perustamista suunnittelemaan, koordinoimaan ja rahoittamaan joukkoliikennettä sekä hoitamaan niiden lippujärjestelmää ja informaatiota. Päätöksenteko joukkoliikenteestä sekä paikallisella että aluetasolla tulee siirtää alueellisille joukkoliikenneviranomaisille. Usean viranomaisen alueella kulkevat linjat tulisi toteuttaa näiden viranomaisten yhteistyöstä.

Valtion tulisi ohjata maksamansa joukkoliikenteen liikennöintituki alueellisten viranomaisten kautta. Vuoden 2007 valtion budjetissa momentilla *Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen* on 52,999 M€, johon sisältyy Helsingistä Karjaalle, Riihimäelle ja Lahteen kulkevien paikallisjunien tuki 10,95 M€.

Muuta alueellista junaliikennettä varten on varattu 30,4 M€ momentille *Junien kaukoliikenteen osto*. Tällä ostetaan kiskobussiliikenne väleillä Hanko–Karjaa, Tampere–Haapamäki, Iisalmi–Ylivieska, Joensuu–Nurmes sekä Joensuu–Pieksämäki sekä taajama- ja pikajunaliikennettä väleillä Vaasa–Seinäjoki–Jyväskylä, Seinäjoki–Kokkola–Oulu, Kouvola–Kotka, Pori–Tampere, Riihimäki–Tampere ja Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Kuopio–Kajaani–Oulu sekä Oulu–Rovaniemi.

Jotta kustannustaso ei nouse kohtuuttomaksi, alueellisten joukkoliikenneviranomaisten tulee voida kilpailuttaa tai liikennöidä itse kaikki vastuullaan oleva joukkoliikenne, myös junaliikenne.

Paikallisen ja alueellisen liikenteen tärkein tehtävä on säännöllinen – päivittäinen tai viikoittainen – työmatka-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajanliikenne. Liittyminen valtakunnalliseen pikalinjastoon on tärkeä, mutta ei ensisijainen tehtävä. Aikataulut ja

palvelutarjonta on ensisijaisesti sopeutettava paikallisen ja alueellisen työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan liikenteen mukaan. Valtakunnallisen pikalinjaston aikataulujen on toimittava siten, että siihen voi liittyä päivittäisiä ja viikoittaisia tarpeita palvelevilla linjoilla.

Paikallis- ja alueellisessa liikenteessä tulee olla säännöllistä matkustamista tukeva lippujärjestelmä, joka perustuu sarja- ja kausilippuihin. Säännöllisille työmatkustajille tulee olla edullinen työsuhdelippu sekä opiskelijoille ja eläkeläisille alennetut kausitai sarjaliput, jotka käyvät myös asiointi- ja vapaa-ajanmatkoilla.

Alueellinen junaliikenne

Suomessa oli 1960-luvun puoleen väliin asti koko rautatieverkon kattava alueellinen junaliikenteen verkosto, joka tarjosi yhteyden kaikkien ratojen varresta koko rautatieverkolle. Tämän verkoston solmupisteitä olivat risteusasemat.

Nykyisin raideliikenteenä hoidetaan vain Helsingin kaupunkiseudun sisäistä paikallisliikennettä (raitiotie ja metro sekä Helsinkiin suuntautuva YTV:n ja LVM:n ostama paikallisjunaliikenne) sekä valtakunnallista pikajunalinjastoa (VR Osakeyhtiön pikajuna-, IC- ja Pendolino-liikenne).

Alueellisesta linjastosta on jäljellä vain rippeitä, lähinnä muutamina pikajunien syöttöliikennettä palvelevina yhteyksinä (Kotka–Kouvola, Hanko–Karjaa, Vaasa–Seinäjoki, Pieksämäki–Joensuu, Joensuu–Nurmes, Ylivieska–Iisalmi, Haapamäen yhteydet). Näidenkin yhteyksien aikataulut on suunniteltu ensisijaisesti palvelemaan liityntää kaukoliikenteeseen. Niinpä esimerkiksi väleillä Kotka–Kouvola sekä Hanko–Karjaa ostoliikenteen taajamajunia liikennöivän VR Osakeyhtiön tytäryhtiö Pohjolan Liikenne ajaa samoilla reiteillä linja-autoilla koululais- ja asiointiliikennettä.

Alueellinen ja paikallinen junaliikenne tulee suunnitella siten, että se palvelee säännöllisiä työ- opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja. Muun Euroopan kokemusten mukaan parhaiten tällaisia matkoja palvelee tunnin välein tai tiheämmin liikennöivä paikallisjuna, jonka pysähdyspaikat on sijoitettu taajamien keskuksiin sekä suurten asuntoalueiden, työpaikkojen ja

palvelukeskusten yhteyteen.

Suomessa tällainen junaliikenne pysähtyy, taajamarakenteesta johtuen, yleensä 2–20 km välein. Lukuun ottamatta suurempien kaupunkiseutujen sisäisiä liikennetarpeita, keskimääräinen pysäkkiväli on noin 5–20 km. Tällaisella pysäkkivälillä voidaan saavuttaa noin 60–100 km/h keskinopeus riippuen pysäkkiajasta, kiihtyvyydestä, huippunopeudesta ja junakohtausten aiheuttamista viiveistä.

Tällaiset keskinopeudet ovat nykyisinkin käytössä taajamajunaliikenteessä. Nykyiset taajamajunat Helsingistä Karjaalle, Riihimäelle, Lahteen ja Tampereelle liikennöivät keskinopeudella 78–104 km/h, pysäkkitiheyden ollessa 12–17 km. Dieselvetoisten Hangon–Karjaan ja Vaasan–Seinäjoen taajamajunien keskinopeus on 55 ja 75 km/h, keskimääräisen pysäkkivälin ollessa 7 ja 12 km. Sähkövetoisen Kouvolan–Kotkan junan keskinopeus on 70 km/h ja keskimääräinen pysäkkiväli 6,5 km.

Tunnin vuoroväli soveltuu hyvin sekä päivittäisten että viikoittaisten matkojen palvelemiseen että kaukoliikenteen jatkoyhteyksien hoitamiseen. Se on helposti synkronoitavissa muihin yhteyksiin suurten kaupunkien asemilla sekä risteysasemilla. Tunnin vuorovälistä on hyviä kokemuksia sekä Suomesta (mm. Turun–Helsingin välin matkustajamäärien nousu) että ulkomailta. Siksi alueellisen junaliikenteen vuorovälin tulisi normaalisti olla tunti. Ainoastaan poikkeuksellisen vähäliikenteisillä yhteyksillä, joilla ei ole merkittäviä päivittäisiä matkatarpeita, käytetään harvempaa vuoroväliä. Kapasiteettitarve sovitetään junakokoa muuttamalla.

Tunnin vuorovälillä sopivat synkronointikohdat eli risteysasemat sijaitsevat matka-ajan puolen tunnin kerrannaisina eli esimerkiksi 1,5 h, 2 h tai 2,5 h etäisyydellä toisistaan.

Keskinopeudeltaan noin 60–100 km/h junat soveltuvat korvaamaan hitaampia pikajunia. Esimerkiksi Turun–Tampereen välillä hitaimpien pikajunien keskinopeus on 85 km/h, Seinäjoen ja Oulun välillä 95 km/h ja Kouvolan ja Kuopion välillä 93 km/h, vaikka pysäkkiväli on 33–45 kilometriä. Helsingin–Turun pendolinojen keskinopeus on 107 km/h, vaikka pysäkkiväli on 32 km.

Pikajunat ovat hitaita, koska junissa ei ole automaattioivia ja veturivetoisen kaluston kiihtyvyys on heikko. Yksiraiteisilla radoilla junien nopeutta rajoittavat myös junakohtaukset.

Monilla yhteyksillä tiheästi pysähtyvä alueellinen juna olisi toimivampi vaihtoehto kuin ”nopea” juna. Vaikka yhteyksillä alueellinen juna olisi ehkä muutaman minuutin hitaampi, se tarjoaisi yhteydet kaikkiin radan varren taajamiin ilman tarvetta vaihdollisiin yhteyksiin sekä korvaisi päällekkäiset bussiyhteydet. Junakohtausten edellyttämät pysähdykset on järkevämpi hoitaa taajaman asemalla, jolla matkustajat voivat nousta junaan, kuin keskellä korpea.

Useilla yhteyksillä on perustellumpaa liikennöidä toisaalta joka taajamassa pysähtyviä nopeita alueellisia paikallisjunia sekä vain risteysasemilla ja suurissa kaupungeissa pysähtyviä aidosti nopeita pikajunia kuin nykyisiä ”puoli-pikajunia” jotka tarvitsevat täydentäjäkseen huonosti palvelevia linja-autoyhteyksiä. Monilla yhteyksillä aitoa tarvetta nopeille junille ei edes ole, vaan alueelliset paikallisjunat tarjoavat paremman palvelun.

Alueelliset paikallisjunat korvaavat useimmissa tapauksissa kokonaan ko. paikkakuntien välisen vakiovuorobussiliikenteen. Linja-autoliikenne tulee ohjata reiteille, jossa se laajentaa joukkoliikenteen palvelualueutta.

Alueelliset paikallisjunat on yleensä perusteltua liikennöidä pääteasemalta risteysasemalle tai risteysasemalta risteysasemalle. Yhteys Turku–Loimaa–Toijala–Tampere on mielekkäämpi kuin erilliset Turku–Loimaa ja Toijala–Tampere-paikallisjunat. Samoin Pohjanmaan paikallisjunaa voidaan mielekkäämmiin liikennöidä Seinäjoen–Kokkolan–Oulun–Kemin–Tornion–Haaparannan linjaa kuin erillisinä pätkinä.

Nopeasta paikallisjunaliikenteestä voidaan siis rataverkon varressa muodostaa Suomen joukkoliikenteen selkäranka, jota syöttävät asemille kulkevat paikallisen

Useat liikennöitsijät eivät ole mikään este toteuttaa toimivia paikallisliikennejärjestelmiä.

Freiburgin asemalla odottelee yhtä aikaa Breisgau S-Bahnin ja valtiollisen DBRE:n junia.

Mikko Laaksonen

joukkoliikenteen vuorot ja jota täydentävät suurimpien kaupunkien väliset nopeat junat.

Talous: nykyinen tuki on enemmän kuin riittävää

Jos matkustajakuormitus saadaan riittäväksi, liikennöintitaloudellisesti nopea paikallisjuna on aina kannattavampaa kuin bussiliikenne, koska energia-, huolto- ja työvoimakustannukset kuljetettua matkustajaa kohden ovat alhaisemmat ja pääomakustannukset samaa luokkaa kuin bussiliikenteessä sekä linjanopeus on korkeampi. Ruotsissa raideliikenteen liikennöintituki matkaa kohden on verrattavissa bussiliikenteeseen, toisin kuin Suomessa. Tämä johtuu siitä, että tuettu liikenne on kilpailutettu.

Paikallisjunaliikenteen todelliset liikennöintikustannukset voidaan arvioida, kun tiedetään junien kuoletuskustannukset, henkilöstön palkkakustannukset, energian kulutus ja hinta sekä varaosien kulutus. Suomessa luotettavat, kirjanpitoon perustuvat tiedot ovat julkisesti saatavissa ainoastaan HKL:n metro- ja raitiiliikenteestä. Nämä liikennemuodot ovat kustannuksil-

taan verrattavissa alueelliseen paikallisjunaliikenteeseen.

Turku-Uusikaupunki-radan paikallisjunaliikenteen selvityksessä arvioitiin HKL:n kustannusselvityksiin ja saksalaisten joukkoliikenneviranomaisten antamiin tietoihin perustuen, että kustannukset neljän moottorivaunun laajuudesta liikennöinnistä olisivat noin 500 000–800 000 € junayksikköä kohden. Ylimmät kustannukset ovat dieselvehdolle, alimmat sähkövedolle. Matkanopeuden mukaan noin 60–100 km mittaisen radan liikennöintiin tarvitaan kaksi yksikköä liikenteeseen tunnin välein, yksi yksikkö liikenteeseen kahden tunnin välein ja neljä yksikköä liikenteeseen puolen tunnin välein.

Nykyisellä linja-auto- ja junaliikenteen tariffitasolla tunnin vuorovälin liikennöintikustannukset voidaan kattaa noin 300 000–400 000 matkalla vuodessa eli noin 1 000–1 400 matkalla vuorokaudessa.

Alueellisen paikallisjunaliikenteen liikennöintikustannukset voidaan karkeasti arvioida tämän perusteella. Esimerkiksi 180 km pituisen paikallisjunalinjaston, jonka keskinopeus on 60 km/h ja vuoroväli tun-



Nykyisellä valtion tuella saisi huomattavasti laajemman paikallisjunaliikenteen, jos viranomaiset järjestäisivät sen itse ja liikenne toteutettaisiin sekä kilpailutettaisiin tehokkaasti.

ti, liikennöintikustannukset olisivat noin 3–4,8 miljoonaa euroa. Jos tukea tarvittaisiin 30 prosenttia liikennöintikustannuksista, valtion vuonna 2007 VR Osakeyhtiölle alueellisesta junaliikenteestä antama 41,35 miljoonan vuosituki riittäisi tueksi noin 138 M€ liikennöintikustannuksiin eli 170–275 junayksikön liikennöintikustannuksiin. Jos keskinopeus olisi ”vain” 60 km/h, tämä riittäisi liikenteeseen tunnin välein noin 5 000–8 000 ratakilometrillä. Suomen rataverkon nykyinen pituus on 5 741 km. Kaikki radat eivät toki sovellu paikallisjunaliikenteeseen, mutta voidaan arvioida, että nykyisin VR Osakeyhtiölle alueellisesta junaliikenteestä maksettava valtion tuki riittäisi koko Suomen kattavan alueellisen paikallisjunaliikenteen tueksi.

Miksi nykyinen tuki ei riitä kattavaan alueelliseen paikallisjunaliikenteeseen?

Nykyisin VR Osakeyhtiö vaatii nettotukena yhden junayksikön liikennöinnistä tukea noin miljoona euroa vuodessa, esimerkiksi yhdestä Sm1-yksiköstä Kouvolan–Kotkan välillä tai yhdestä Dm12-yksiköstä Hangon–Karjaan välillä. Tuen lisäksi VR Osakeyhtiö pitää liikenteestä saamansa lipputuloja, jotka em. yhteyksillä voidaan arvioida olevan noin 500 000 €/v (110 000–140 000 matkustajaa/v). VR Osakeyhtiön mukaan yhden junayksikön kulut ovat alueellisessa paikallisliikenteessä siis jopa 1,5 M€/v. Näistä syistä alueellinen paikallisjunaliikenne on mahdotonta, jos nykymuotoisen VR Osakeyhtiön monopolista ostohenkilöliikenteeseen pidetään kiinni.

Alueellisen paikallisjunaliikenteen edellytys on siis se, että paikallisille joukkoliikenneviranomaisille annetaan oikeus kilpailuttaa tai liikennöidä itse paikallisjunaliikenne, ja valtion nykyinen 41,35 M€/v

tuki junaliikenteelle ohjataan joukkoliikenneviranomaisille.

Tämä pakottaa myös VR Osakeyhtiön rationalisoimaan toimintansa yhtä tehokkaaksi kuin HKL:n, jos se mieli voittoa kilpailutuksia.

Rataverkolle ja kalustolle asetettavat yleiset vaatimukset

Rataverkon kehittämisessä alueelliset junat tarvitsevat ensisijaisesti riittävän ratakapasiteetin. Ratakapasiteetin tarjoamisessa tärkeintä ovat riittävän tiheästi ja toiminnallisesti oikein sijoitetut kohtaamispaikat. Tunnin välein samalla rataosalla kulkeva sekä taajamajuna- että nopea junaliikenne on mahdollista pelkin kohtaamispaikoin. Tiheämpi liikenne edellyttää suurempaa kapasiteettia, joka voidaan kustannustehokkaimmin toteuttaa kaksi kohtaamispaikkaa yhdistävillä kaksoisraideosuuksilla, joiden pituus on noin 5–10 km.

Kohtaamispaikkojen ja kohtaamiskaksoisraiteiden toiminnallisesti paras sijainti määräytyy tavoitteellisten aikataulujen perusteella. Kohtaamispaikkojen tulee olla taajama-aseilla, jotta kohtaamisaika voidaan käyttää hyödyksi.

Nykyiset tasoristeyksin varustettujen ratojen henkilöliikenteen nopeustasot 100–140 km/h riittävät hyvin myös nopealle taajamajunaliikenteelle. Suuremmista nopeuksista ei tiheällä pysäkkivälillä ole hyötyä. Tasoristeysten vähentäminen ja poistaminen on toki turvallisuuden kannalta tärkeää, mutta ei välttämätöntä liikenteen käynnistämiseksi.

Paikallisjunaliikenne tarvitsee myös pysäkkilaiturit sekä tarvittaessa turvalaitteet tai tasonvaihdot pysäkeille. Näiden järjestelyjen kustannukset riippuvat halutusta laatutasosta sekä siitä, voidaanko olemassa olevat ali- tai ylikulut hyödyntää. Yksinkertainen asvaltoitu laiturimaksaa noin 150 000 euroa.

Alueellisen paikallisjunaliikenteen kalustolta tärkein ominaisuus on soveltuvuus tiheästi pysähtyvään liikenteeseen. Kaluston tärkein suoritusarvo on kiihtyvyys, ei huippunopeus. Kiihtyvyyden ja hidastuvuuden tulisi olla välillä 0,7–1,2 m/s². Useimmilla radoilla 100–120 km/h huippunopeus on riittävä. 160 km/h huippunopeudesta on

hyötyä lähinnä Keravan–Lahden oikoradan tyyppisillä uusilla nopeilla radoilla.

Yleensä kalustoksi soveltuvat parhaiten moottorivaunut. Myös ohjausvaunuilla varustetut junarungot voivat tulla kyseeseen. Kalustossa on oltava automaattiset, leveät ovet, liikuntarajotteille, lastenvaunuille ja pyöriille tarkoitetun osaston tulee olla laiturin tasossa ja kalustossa tulee olla lipunmyyntiautomaatit sekä WC:t. Tarpeista riippuen kalustossa voi olla myös tila kioski- ja kahvilamyynnille tai myyntiautomaateille.

Kaluston koko tulisi olla sovitettavissa liikennöintitarpeen mukaan. Liikennöintitaloudellinen edullisuus voidaan saavuttaa vain riittävällä yksikkökoolla, vähintään noin 100 istumapaikkaa eli noin 200 paikkaa seisomapaikat huomioiden. Käytännössä paras ratkaisu olisivat sekä kaksi- että kolmivaunuiset junat, joista voidaan tarvittaessa yhdistellä pidempi junarunko. Useilla yhteyksillä hyvin toimiva ratkaisu olisivat risteysasemilla jaettavat ja yhdistettävät rungot.

Tunnin välein kulkeva liikenne on liikennöintitaloudellisesti edullisinta hoitaa sähkövedolla. Kaikkia ratoja ei kuitenkaan ole perusteltua sähköistää, varsinkin jos valitaan harvempi vuoroväli.

Käytännössä liikenteeseen tarvitaan sekä sähkö- että dieselkalustoa. Optimaalinen ratkaisu olisi, jos dieselvedon tarve voitaisiin hoitaa diesel-sähkö-hybridikalustolla. Dieselmoottorikaluston polttoaineena voi ympäristöhaittojen alentamiseksi käyttää etanolia tai kasviöljyä.

Mahdolliset yhteydet: paikallisjuna, tunti- tai vai korpiratajuna?

Käytännössä mahdolliset alueelliset paikallisjunareitit voidaan jakaa kolmeen juna-tyyppiin:

1. Kaupunkiseudun tai työssäkäyntialueen sisäistä liikennettä palvelevat paikallisjunat
2. Alueelliset paikallisjunat tuntitahdissa
3. Vähäliikenteisiä ja harvaan asuttuja seutuja palvelevat "korpiratajunat"

Taloudellisen arvion mukaan nykyinen valtion rahoitus riittää vähintään alla esitetyn liikenteen liikennöintitukeen, jos liikenne

kilpailutetaan tai viranomaiset järjestävät sen itse.

Paikallisjunat

Paikallisjunajärjestelmiä voidaan perustaa lähinnä suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille sekä eräiden jokilaaksojen nauha- taajamiin.

Varsinaisille paikallisjunayhteyksille (60 minuutin tai tiheämpi vuoroväli) soveltuvia uusia reittejä:

- Turun seudun radat Turusta Saloon, Uuteenkaupunkiin ja Loimaalle
- Tampereen seudun radat Nokialle, Ylöjärvelle, Orivedelle ja Toijalaan
- Oulun seutu (esim. Raahe–Kempele–Oulu–Haukipudas)
- Saarijärvi–Äänekoski–Suolahti–Jyväskylä (ja muut Jyväskylän seudun yhteydet)
- Kokemäenjoen laakso: Mäntyluoto–Pori–Nakkila–Harjavalta–Kokemäki
- Kymijoen laakso: Kotka–Kouvola
- Kerava–Nikkilä–Porvoo
- Lappeenranta–Imatra

Paikallisjunajärjestelmät edellyttävät yleensä käytettävien ratojen sähköistystä, koska dieselvedolla liikennöintikustannukset nousevat korkeiksi, erityisesti jos vuoroväli on alle tunnin.

Paikallisjunajärjestelmiä voidaan liikennöidä yhdistettynä joko alueellisiin paikallisjuniin tai kaupunkiseutujen uusiin raitiotiejärjestelmiin, jolloin kalustona käytetään duoraitiovaunuja.

Alueelliset paikallisjunat

Alueelliset paikallisjunat hoitavat sekä paikallisliikennettä että pääteasemien ja risteysasemien välistä liikennettä. Alueellisten paikallisjunien vuoroväli on normaalisti 60 minuuttia.

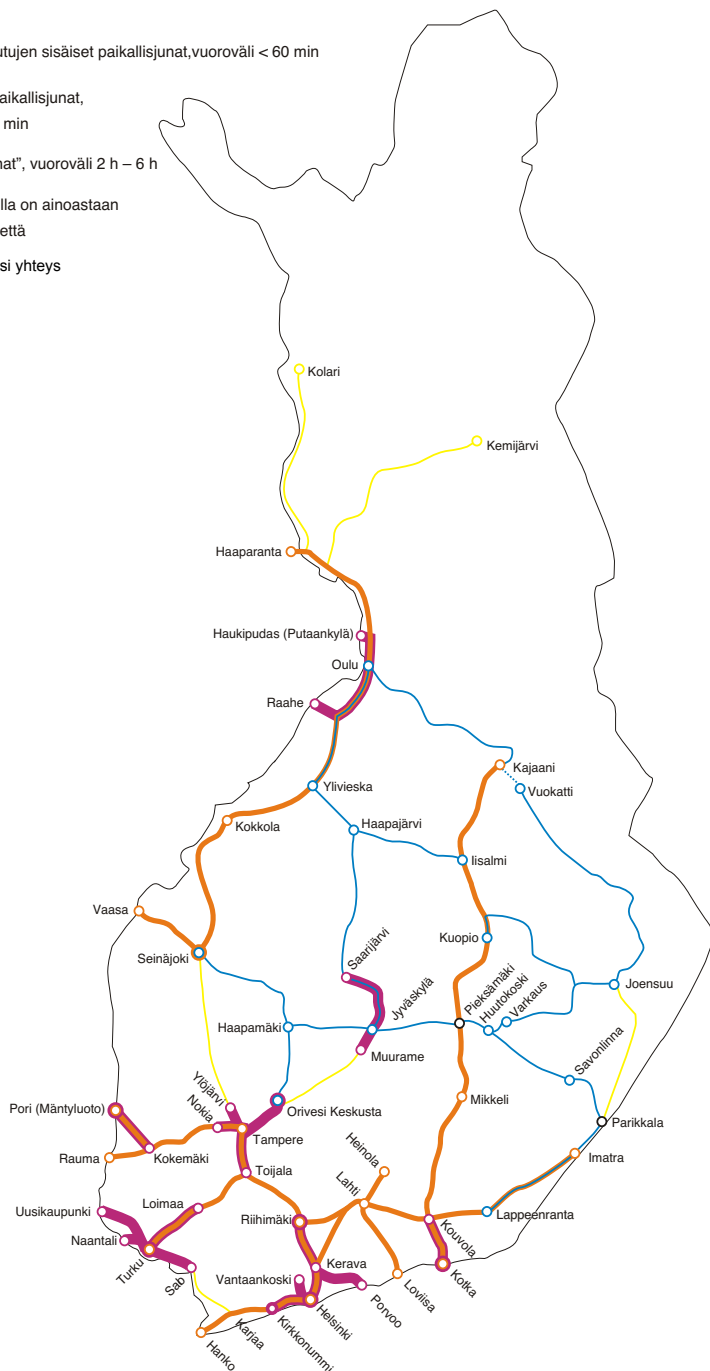
Merkittäviä mahdollisia reittejä:

Keskisuurten kaupunkien ja alueelliset runko-yhteydet

- Turku–Loimaa–Toijala–Tampere
- Tampere–Nokia–Vammala–Kokemäki–Rauma / Pori
- Tampere–Toijala–Riihimäki–Lahti

Paikallisliikenteen mahdollisuuksia

- Kaupunkiseutujen sisäiset paikallisjunat, vuoroväli < 60 min
- Alueelliset paikallisjunat, vuoroväli 60 min
- "Korporatajunat", vuoroväli 2 h – 6 h
- Rataosat, joilla on ainoastaan kaukoliikennettä
- Kaavailtu uusi yhteys



- Vaasa–Seinäjoki
- Seinäjoki–Kokkola–Ylivieska–Oulu–Kemi–Tornio–Haaparanta
- (Kotka)–Kouvola–Mikkeli–Pieksämäki–Kuopio–Siilinjärvi–Iisalmi–Kajaani
- Heinola–Lahti–Loviisa

Helsingin yhteyksien kehittäminen

- Päärata Tampere–Toijala–Hämeenlinna–Riihimäki–Helsinki
- Helsinki–Kerava–Lahti–Kouvola–Lappeenranta–Imatra
- Hanko–Karjaa–Kirkkonummi–Espoo–Helsinki

Lisäksi erityisesti mahdolliseen Espoo–Lohja–Salo–ratahankkeeseen liittyen on pohdittava liikennemahdollisuuksia Karjaa–Lohja–Hyvinkää–radalla, joka tukeutuu erinomaisesti yhdyskuntarakenteeseen, vaikka reitti ei suuntaudukaan Helsinkiin.

Maaseutujunat

Vähäliikenteiset radat eivät kulje suurten kasvakeskusten välillä, mutta niiden kautta voidaan muodostaa reittejä keskisuurten kaupunkien välille. Samalla reitti voisi palvella radan varren kuntakeskuksia ja pikkukaupunkeja.

Tällaiselle liikenteelle voidaan keskiseen ja itäiseen Suomeen hahmotella seuraava reittiverkosto:

- Oulu–Kontiomäki–Kajaani–Vuokatti–Nurmes–Lieksa–Joensuu (uhanalainen rataosuus Lieksa–Vuokatti, Vuokatti–Ka-

jaani ohjattu uutta linjaa kaivosratoja pitkin)

- Oulu–Ylivieska–Haapajärvi–Saarijärvi–Äänekoski–Suolahti–Jyväskylä (uhanalainen rataosuus Haapajärvi–Äänekoski)
- Jyväskylä–Pieksämäki–Huutokoski–Savonlinna–Parikkala–Imatra–Lappeenranta (uhanalainen rataosuus Huutokoski–Savonlinna)

Lisäksi ei-lakkautusuhan alaisia rataosuuksia, jotka soveltuisivat tuntitahtia harvemmalle liikenteelle:

- Jyväskylä–Pieksämäki–Varkaus–Joensuu
- Kuopio–Siilinjärvi–Juankoski–Outo-kumpu–Joensuu
- Vaasa–Seinäjoki–Haapamäki–Tampere/Jyväskylä
- Ylivieska–Iisalmi

Kaukojunille jäävät yhteydet

Edellä mainituilla yhteyksillä ensisijaisesti nopeilla junilla hoidettaviksi jäisivät seuraavat oikoratojen varren yhteydet ja rataverkon pohjoiset ääripäät.

- Tampere–Seinäjoki–Parkano
- Orivesi–Jämsä–Jyväskylä
- Parikkala–Säkäniemi–Joensuu
- Kemi–Rovaniemi–Kemijärvi
- Tornio–Kolari

Näilläkin yhteyksillä on turvattava riittävä pysähdysten määrä, ja niillä voidaan käyttää myös alueellisten paikallisjunien kalustoa.

Lähteitä:

- Alku, Antero & Laaksonen, Mikko: Uusikaupunki–Turku henkilöjunaliikenteen toteuttamisselvitys. Varsinais-Suomen liitto 2005. http://trinity.siteadmin.fi/File.aspx?id=434266&ext=pdf&routing=329040&webid=329043&name=D_raide liikenne
- HKL: Joukkoliikenteen kustannusselvitys 2004. HKL 2/2005. <http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/eb4e8d0893c9efb/Joukkoliikenteen%20kustannusselvitys%202004.pdf>
- Julkisen liikenteen suoritetilasto 2003. LVM 8/2005 http://www.mintc.fi/oliver/upl448-Julkaisu_8_2005.pdf
- Mäkitalo, Miika: Vakioaikataulu junaliikenteen ja rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä. RHK A 9/2001 <http://www.rhk.fi/@Bin/32366/Rhk-a901.pdf>
- Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähijunaliikenteen julkisen rahoituksen uudistaminen. Työryhmän mietintö. LVM 1/2006. http://www.mintc.fi/oliver/upl997-Julkaisu_201_2006.pdf



VR Osakeyhtiön ja HKL:n paikallisjunat hintavertailussa

Läpinäkyviä tietoja VR Osakeyhtiön lähijunaliikenteen kustannuksista on vaikea saada, mutta käytettävissä olevilla tiedoilla voidaan todeta, että YTV-alueella VR:n ajama kilometri tulee veronmaksajalle selvästi kalliimmaksi kuin HKL:n metroyksikön ajama kilometri.

Henkilöjunaliikenteen ”kannattamattomuuden” ja suuren tuen perusteena käytetään yleensä liikenteenhoidon korkeita kustannuksia.

VR Osakeyhtiö ei anna liikesalaisuuteen vedoten julkisuuteen yksityiskohtaisia tietoja henkilöjunaliikenteen kustannuksista. YTV:n toimialueen ulkopuolisen Suomen henkilöjunaliikenteestä ei ole saatavilla eriteltyjä tietoja, joten sitä voidaan arvioida vain vertaamalla VR Osakeyhtiön ilmoittamia kokonaiskustannuksia arvioituihin pääoma-, henkilöstö-, huolto-, ja energiakustannuksiin, kuten toisaalla tässä kirjassa.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n ostamasta junaliikenteestä on olemassa tätä yksityiskohtaisemmat tiedot, jotka on julkaistu Helsingin kaupungin liikennelaitoksen HKL:n julkaisussa ”Joukko-liikenteen kustannusselvitys 2005” (HKL D: 2/2005). HKL:n kustannusselvityksessä on Helsingin kaupungin kirjanpitoon perustuvat tiedot myös Helsingin metrolinjan liikenteen kustannuksista.

VR Osakeyhtiön YTV:lle ajama lähijunaliikenne on teknisesti ja liikennöintikäytännöiltään hyvin samankaltaista kuin HKL:n metrolinjan liikenne. Molemmat järjestelmät on suunniteltu samaan aikaan 1960–70-lukujen taitteessa yhteisen suunnitteluperiaattein. Huopalahden–Vantaankosken rata on itse asiassa suunniteltu metroradaksi. Lähijunaliikenne kulkee Helsingistä Leppävaaraan, Vantaankoskelle ja Keravalle asti omilla raiteillaan.

Oleelliset tekniset erot ovat eri sähkö-

jännite ja virroitusjärjestelmä (metro 750 V tasavirta virtakiskosta, lähijuna 25 kV 50 Hz vaihtovirta ilmajohdosta), erilainen liikenteenohjausjärjestelmä sekä lähijunien muuta junaliikennettä vastaava törmäyslujuusvaatimus. Millään näistä tekijöistä ei ole merkittäviä kustannusvaikutuksia liikennöintiin. Radan rakentamisessa, liikenteenohjauksessa ja ylläpidossa on pieniä kustannuseroja, mutta näistä kustannuksista vastaa lähijunien rataverkon osalta Ratahallintokeskus (RHK).

Liikennöintikustannuksiin vaikuttaa ensisijaisesti se, että lähijunissa on lippuja tarkastavat ja myyvät konduktöörit, joita metrossa ei ole. VR Osakeyhtiö kiistää, että lähijunaliikennettä ja HKL-metrolinjan liikennettä voitaisiin verrata toisiinsa.

Esitämme kuitenkin tässä artikkelissa vertailun HKL:n julkaisuun perustuen. Se korvaa *Rautatie on mahdollisuus* -kirjan s. 84–87 esitetyn vertailun, joka perustui Espoon liikennejärjestelmävertailussa esitettyihin puutteellisiin tietoihin.

Espoon liikennejärjestelmävertailussa v. 2002 oli virheellisesti käytetty 4-akselisen metrovaunun kilometri- ja päiväkohtaisia kustannuksia 8-akselista metrovaununuparia tai lähijunayksikköä vastaavina kustannuksina. *Rautatie on mahdollisuus* -kirjan sivujen 84–87 yleisluonteinen arvio perustui näihin virheellisiksi osoittautuneisiin tietoihin.

Kustannusvertailu HKL:n ja VR Osakeyhtiön välillä

Tässä kustannusvertailussa vertaillaan vain liikennöintikuluja eli vaunujen, kuljettajien, huollon ja energian kustannuksia. Näihin kuluihin eivät pääosin kuulu liikenteen

Helsingin metrojuna on varsin samankaltainen kuin VR:n lähijuna. Pienillä teknisillä eroilla ei ole oleellista merkitystä kustannusten muodostumiseen. P

suunnittelu- ja lippujärjestelmän kulut, jotka ovat YTV:n ja HKL:n hallinnon vastuulla.

Ratojen investointi- ja ylläpitokustannuksista, liikenteenohjauksen ja asemien investointi- ja ylläpitokustannuksia vastaa lähijunaliikenteen osalta RHK valtion varoista ja metroliiikenteen osalta HKL Helsingin kaupungin varoista. Näistä kustannuksista ainoastaan RHK:lle maksettava ratamaksu, joka kattaa osan ylläpitokustannuksista, on huomioitu vertailussa, koska se sisältyy VR Osakeyhtiön ilmoittamiin kilometrikuluihin.

HKL:n raportissa on eritelty paikallisjuna- ja metroliiikenteen kustannukset kansainvälisen joukkoliikenneliiton UITP:n suositusten mukaisella menetelmällä, jossa kustannukset jaetaan kolmeen tekijään:

1. Vaunupäivä (vaunun kuoletus päivässä sekä hallinto ja muut yleiskustannukset päivää kohti)
2. Vaunutunti (kuljettajan ja konduktöörin palkka sivukuluineen junaa kohden tunnissa)
3. Vaunukilometri (vaunun huolto, energia, ratamaksu yms. kilometriä kohden)

Ilmoitetuissa yksikkökustannuksissa on huomioitava seuraavat seikat:

- HKL-metroliiikenteen "vaunupäivä" ja

"vaunukilometri" koskevat 4-akselista yksikköä eli vaunuparin puolikasta. VR Osakeyhtiön kustannukset koskevat kaksiosaista, 8-akselista yksikköä eli moottorivaunua ja liitevaunua. Kapasiteettiltaan metron vaunupari sekä junan moottorivaunu ja liitevaunu-yhdistelmä ovat vastaavia.

- HKL-metrossa junaa kohti on kuljettaja, VR Osakeyhtiön lähijunassa kuljettaja ja konduktööri.
- VR Osakeyhtiön kilometrikustannuksiin sisältyy ratamaksu, joka on noin 15 % vaunukilometrikustannuksista.

Oheisessa taulukossa 1 on esitetty näitten yksikkökustannusten vertailu.

Kuoletus-, hallinto- ja yleiskulut yksikköä kohden ovat jokseenkin samat. Huollon ja energian kustannukset ovat lähijunaliikenteessä 34 % korkeammat kuin metroliiikenteessä, josta noin puolet selittyy ratamaksulla. Näiden kustannusten osalta kustannuserot ovat ymmärrettäviä erilaisen toimijoiden välisiä eroja.

Henkilöstökulut ovat yli kolminkertaiset henkilötyötuntia kohden. Veturimiesten ja konduktöörin palkka ei kuitenkaan ole moninkertainen verrattuna metronkuljettajiin. Metron tuntihinta on myös vertailukelpoinen HKL:n YTV:n, Turun ja Tampereen bussiliikenteen tuntikustannuksiin.

1. Metrovaunuparin ja sähköjunayksikön hinta

Metrovaunupari verrattuna sähköjunayksikköön:

	Metro	Lähijuna	Erotus
Vaunupäivä (kuoletus)	683,40 €	666,17 €	-2,5 %
Vaunupäivä (hallinto ja yleiskulut)	323,94 €	338,88 €	4,6 %
Kilometri	0,80 €	1,07 €	33,8 %
Henkilötunti (lähijunassa 2 hlö)			
Henkilötunti	28,70 €	93,64 €	226,3 %

Laskennassa käytetyt yksikköarvot:

	Metro	Lähijuna
Vaunukilometri	0,40 €	1,07 €
Vaunutunti	28,70 €	187,27 €
Vaunupäivä (kuoletus)	341,70 €	666,17 €
Vaunupäivä (hallinto ja yleiskulut)	161,97 €	338,88 €

Lähde: HKL joukkoliikenteen kustannus selvitys 2004

2. Kustannusten ero kokonaiskuluissa v. 2004

	Suorite	Hinta HKL	Hinta VR Oy
Vaunukilometrit	5 032 710	4 026 168 €	5 385 000 €
Vaunutunnit	100 750	5 783 050 €	18 867 453 €
Vaunupäivä (pääoma)	20 250	13 838 850 €	13 489 943 €
Vaunupäivä (hallinto ja yleiskulut)	20 250	6 559 785 €	6 862 320 €
Ratamaksu		820 000 €	
Kokonaishinta		31 027 853 €	44 604 715 €
Hintaero			13 576 862 €
VR-lipunmyynti ym.		3 900 000 €	
Kokonaishinta		34 927 853 €	
Hintaero			9 676 862 €

Mitä kustannusten ero tarkoittaa kokonaiskuluissa?

Toinen laskelma (taulukko 2) on tehty siten, että YTV:n VR Osakeyhtiöltä ostaman paikallisjunaliikenteen suoritteet on kerrottu myös HKL-metroliikenteen yksikkökustannuksin. Tämä kertoo sen, miten paljon liikenne maksaisi, jos sen liikennöitsijänä olisi HKL-metroliikenne. "HKL:n liikennöimän" paikallisjunan kuluihin on laskettu kaksi kertaa kuljettajan palkka (eli junassa olisi samaa palkkaa kuljettajan kanssa saava konduktööri). Taulukossa on lisäksi erillisinä kysymyksiä huomioitu ratamaksu (820 000 €/v) sekä VR Osakeyhtiön lipunmyynnin ym. palveluiden kustannukset (3,9 M€/v).

Liikennöintikustannukset ja ratamaksu huomioiden VR Osakeyhtiön ja HKL:n kustannusero on noin 13,6 M€/v. Jos YTV tarvitsisi VR Osakeyhtiön 3,9 M€/v hintaisia joukkoliikenteen lippu- ja muita oheispalveluita, kustannusero olisi noin 9,7 M€ vuodessa. YTV on kuitenkin ilmoittanut, että se ei tarvitse ko. palveluita, koska sillä on omat lipunmyyntikanavat ja liikenteen suunnittelu.

Jos HKL-metroliikenne liikennöisi YTV-alueen junaliikennettä, YTV säästäisi vuoden 2004 hintatasolla 13,6 M€ / v.

13,6 M€ on 5 % korko noin 272 M€ investoinnista.

Maan tasossa kulkeva raidelinja (pikaraitiotie tai paikallisjuna esikaupunkialueella)

maksaa noin 5–10 M€/km. VR Osakeyhtiölle maksettava liikenteen lisähinta vastaa investointia noin 27–55 km pituiseen kaupunkirataverkkoon.

Lisäksi YTV-alueen paikallisjunaliikenne muuttuisi käytännössä itsekannattavaksi.

Laskelmassa ei ole huomioitu konduktöörin poistamista junista. Se alentaisi liikennöintikustannuksia noin 3 M€ lisää, mutta edellyttäisi muita toimenpiteitä liputtoman matkustamisen estämiseksi ja turvallisuuden takaamiseksi.

Mikä muu voi vaikuttaa kustannuksiin?

Toisin kuin usein oletetaan, VR Osakeyhtiö ei vastaa ratojen kunnossapidon, liikenteenohjauksen eikä useimpien asemien investointi- ja ylläpitokustannuksista. Näistä kustannuksista vastaa RHK valtion varoista ja ratamaksusta, joka kuitenkin kattaa vain pienen osan ylläpidosta. VR-konserniin kuuluvat yhtiöt toki toteuttavat suuren osan ylläpitopalveluista RHK:n alihankkijana.

VR Osakeyhtiö omistaa Helsingin pää-

Jos HKL-metroliikenne liikennöisi YTV-alueen junaliikennettä, YTV säästäisi vuoden 2004 hintatasolla 13,6 miljoonaa vuodessa.

rautatieaseman ja on osakkaana Pasilan rautatieaseman kiinteistöyhtiössä. Näiden asemien asemarakennukset palvelevat kuitenkin suurelta osin kaukoliikenteen tarpeita, ja kustannuksista suuri osa katetaan myymälöiden ja ravintoloiden vuokratuloilla.

HKL:n ja VR Osakeyhtiön liikennöintikustannukset eivät luonnollisesti ole täsmälleen vertailukelpoisia keskenään. VR Osakeyhtiön ilmoittamiin kustannuksiin sisältyy lisäksi 3,9 miljoonaa euroa "avustavien joukkoliikennepalvelujen" kuluja eli lähinnä lipunmyynnin sekä mahdollisesti Helsingin ja Pasilan asemien kustannuksia. VR Osakeyhtiön erillinen lipunmyyntijärjestelmä on kuitenkin YTV-liikenteen kannalta tarpeeton. Asemien lipunmyynti voidaan korvata muilla ennakkomyyntipisteillä ja automaateilla.

VR Osakeyhtiön korkeisiin vaunutuntikustannuksiin on kaksi mahdollista syytä:

1.VR Osakeyhtiön henkilöstökulut ovat tavattoman korkeita eli henkilöstökulujen yleiskulut ovat monta kertaa kuljettajien tai konduktöörin tuntipalkka nettotuntia varten. Tämä voi selittyä esimerkiksi tehottomalla työn suunnittelulla, poikkeuksellisilla työolosuhteilla tai ylisuurella hallinnolla.

2.YTV:n maksettavaksi on säilytetty muita kuin YTV-alueen junaliikenteeseen kohdistuvia kuluja.

Aiheeseen liittyy mielenkiintoinen jälkihuomautus:

HKL:n vuoden 2005 kustannusselvityksessä ei enää esitetä VR Osakeyhtiön lähijunaliikenteen tarkkoja yksikkökustannuksia. Yksikköjen laskutapa on suurimman kulun, vaunutunnin, osalta muuttunut, ja uusi yksikkö ei ole vertailukelpoinen vuoden 2004 raportin kanssa. Konduktöörin tai kuljettajien määrän merkittävästä muutoksesta ei ole tietoja, eikä korvauksen suuruus ole oleellisesti muuttunut.

Julkaisussa ilmoitettujen vaunujen pääomakustannusten ja muiden kiinteiden kulujen suhde on päinvastainen kuin vuoden 2004 selvityksessä, mikä voi olla painovirhe. Kokonaiskustannukset sekä vaunupäivien ja vaunukilometrien määrä ovat lähes samat kuin vuoden 2004 selvityksessä, koska liikenteen laajuus ei ole oleellisesti muuttunut. HKL:n omat kustannukset on 2005 raportissa ilmoitettu samoin kuin v. 2004 raportissa.

Vaikuttaakin siltä, että joko YTV tai VR Osakeyhtiö eivät ole sallineet yhtä tarkkojen tietojen julkistamista vuoden 2005 raportissa. Lähinnä vaunutunnin laskutavan vuoksi vertailevaa laskelmaa vuoden 2005 kustannustiedoin ei ole laadittu.

Lähteet:

- HKL: Joukkoliikenteen kustannusselvitys 2004. HKL D: 2/2005
http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/eb4e8d0893c9efb/Joukkoliikenteen_kustannusselvitys_2004.pdf
- HKL: Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2005: HKL D: 8/2006
http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/ebc7ab473e9acd2/Yksikkukustannusraportti_2005.pdf

Mistä koulutettua henkilökuntaa kun kilpailu avautuu?

Kilpailun jo tapahtunut vapautuminen tavaraliikenteessä ja tuleva vapautuminen henkilöliikenteessä tuovat uusia haasteita henkilökunnan koulutukselle, joka tapahtuu tällä hetkellä VR:n alaisuudessa. Tilanne rajoittaa kilpailua, ja sen korjaamiseksi on tekeillä EU-direktiivi.

Kilpailun avauduttua mahdollisen yksityisoperaattorin pulmana on löytää hyväksytyt kuljettajat ja junamiehet. Yksi tapa on värvätä VR Osakeyhtiön palkkalistoilla olevaa henkilökuntaa ja maksaa heille parempaa palkkaa. Tällä tavoin on Isossa-Britaniassa palkkataso kohonnut jopa 25 prosenttia.

Suomessa rautatiehenkilökunnan koulutuksesta on tähän asti vastannut VR Koulutuskeskus, joka perustettiin vuonna 1913 Rautatieopisto-nimisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö (julkaisu 57/2006) ehdottaa koulutusta siirrettäväksi opetusministeriön hallinnonalalle, jotta varmistettaisiin tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuedellytykset myös yksityisille liikenteenharjoittajille. Samankaltainen järjestely on tehty Ilmailulaitoksen antaman ammattikoulutuksen osalta.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät koulutusohjelmat hyväksyy Rautatievirasto. Liikenneturvallisuuteen kuuluvan koulutus on VR:llä sisäisesti hyväksytty ja myös kilpaileva rautatieyritys voi päättää omasta veturien ja vaunujen tekniikkaa ja työturvallisuutta koskevasta koulutuksesta.

Euroopassa eri käytäntöjä

Eri maissa tapahtuu junamiehistön liikenneturvallisuuskoulutus on vuoden 2007 alussa järjestetty eri tavoin.

Ruotsin rautatiehallitus (järnvägstyrelsen) hyväksyy kaikki koulutusohjelmat. Koulutusta voi tarjota myös rautatieyritys (SJ Ab tai Green Cargo, joka on entinen SJ:n tavaraliikenne). Banverket Järnvägskolan tarjoaa koulutusta ratahallinnoille, operaattoreille ja urakoitsijoille.

Tanskan operaattorit ja rataverkon haltijat ovat vastuullisia niiden henkilöiden

koulutuksesta, jotka ovat tekemissä liikenneturvallisuuden kanssa. Koulutusohjelmat hyväksyy opetusministeriö ja Trafikstyrelsen. Veturinkuljettajat koulutetaan operaattorien palveluksessa olevista henkilöistä. Koulutus tapahtuu kahdessa teknillisessä koulussa, ja harjoittelun järjestävät operaattorit. Koulutus on opetusministeriön rahoittamaa. Koulutuksen aikainen työsuhde ei takaa työsuhdetta koulutusjakson jälkeen.

Ranskassa valtionrautatiet SNCF ja operaattorit voivat kouluttaa veturinkuljettajat. Liikenneministeriö myöntää luvan kurssien järjestämiseen (esim yksityisoperaattori Veolia Cargo perusti oman koulutusorganisaation v. 2006). Uusi riippumaton julkinen koulutusorganisaatio EPSF (Etablissement Public de Securite Ferroviaire) takaa turvakoulutuksen yhtenäisen tason, kouluttaa henkilöstöä, tekee turvallisuustarkistuksia operaattoreiden toiminnasta ja osallistuu säädösten valmisteluun.

Unkarissa on mahdollista antaa veturinkuljettajakoulutusta myös yksityisesti. Käytännössä normaaliraideverkon liikennöintiin kouluttaa Unkarin Rautatiet (MAV), mutta koulutusohjelman hyväksyy ja tentit pitää Liikenneministeriö (KfF, Közlekedési Felügyelet). Kapearaiteisilla rautateillä sarjan Mk45/Mk48-vetureille koulutusta antaa vain MAV, muille vetureille muukin organisaatio. Sarjalle C50 kouluttaa kuljettajia mm. museorautatieseura (KBK – Kisvasutak Barati Köre).

Isossa-Britanniassa jokainen operaattori kouluttaa henkilökuntansa joko itse tai koulutusta antavan yhtiön kautta. Liikenneministeriön määräämä turvallisuustaso on saavutettava ja operaattorin turvallisuusjärjestelmälle tehdään määräaikaista

katselmuksia. Kukin operaattori on vastuussa turvallisuusjärjestelmän tasosta ja toimivuudesta.

Irlannissa järjestelmä on samankaltainen mutta vastuu on yksin Irlannin Rautateiden (IE = Iarnród Éireann).

Virossa operaattorit kouluttavat junaturvallisuushenkilöstön, ja esimiehien vastuulla on junaturvallisuustehtävissä toimien kelpoisuuden taso. Henkilöstölle pidetään liikenneturvallisuuteen liittyvä tutkinto joka neljäs vuosi.

Latvian opetusministeriö hyväksyy ammatillisen koulutuksen opetusohjelmat, muut opetusohjelmat hyväksyy Latvian Rautatiet (LDz). Ammatillisia koulutuslaitoksia on kolme, joista LDz:n koulutuskeskuksessa koulutetaan veturinkuljettajat.

Saksassa on ollut perinteisesti valtionrautateiden lisäksi yksityisratoja. Junaturvallisuuskoulutuksessa ja sen valvonnassa on ollut eriasteisia tasoja riippuen siitä, millaiset oikeudet yksityisellä operaattorilla on valtion radoilla liikkumiseen.

Norjassa koulutusta valvoo kouluhallitus (Norwegian Agency for Quality Assurance in Education), joka maksaa koulutuksen kustannukset. Norsk Jernbaneskole kouluttaa veturinkuljettajat kaikille operaattoreille ja hallinnoi turvallisuuskoulutusta. Muiden kuin veturinkuljettajien koulutuksen hoitavat Norjan Valtionrautatiet (NSB) ja operaattorit itse.

Venäjällä koulutuskeskukset ja ammattioppilaitokset (52), ovat osa Venäjän rautateitä (RZD). RZD hoitaa myös liikenneturvallisuuden valvonnan.

Yhdysvalloissa on käytössä junaturvallisuussäännöt, joista yksityiset yhtiöt ovat voineet tehdä poikkeuksia (esim. vasemmanpuoleinen liikenne, paikalliset poikkeukset). Tekniset määräykset koskien koko liittovaltiota ovat olleet pakollisia noudattaa tai vaunut eivät ole saaneet liikennöidä muiden yhtiöiden radoilla. Koulutusta antavat operaattorit ja yksityiset koulutusyrittäjät. Turvallisuusvastuu on operaattorilla.

Direktiivi tulossa

Euroopan komissio valmistelee ehdotusta veturinkuljettajadirektiiviksi. Sen mukaan veturinkuljettajalla on oltava peruslupakirja (voimassa koko Euroopan unionin





alueella) ja yhdenmukaistettu lisätodistus asianomaista rataverkkoa varten (maakohmainen). EU-direktiivi mahdollistaa peruslupakirjan suorittamisen ulkomailla. Suomessa on hankittava yhdenmukaistettu lisätodistus. Tällöin opiskelun pitäisi olla vapaata ja kouluttajasta riippumatonta. Suomessa suoritettaisiin Rautatieviraston toimialaan kuuluvat tentit viranomaiselle.

VR Koulutuskeskus kouluttaa veturinkuljettajia pakettihintaan 50 000 €, mikä on yksityisen liikennöijän kannalta ylihinnoiteltu. VR Koulutuskeskus opettaa myös tekniset ominaisuudet yhdeksästä eri VR Osakeyhtiön veturityypistä, joita yksityinen liikennöijä ei todennäköisesti voisi käyttää.

Tilannetta vuoden 2007 alussa voi sanoa kilpailua estäväksi.

Rautatieliikenteessä ammattirajat ovat usein jyrkkiä, mikä vaikeuttaa tehokasta toimintaa. Tämä vaihtotyö vaati Sveitsissä neljä työntekijää. Ilkka Hovi



Raideliikenne aluetalouden ja maakuntakehityksen ehtona

Alueiden järkevällä rakenteella ja raideliikenteen järjestämisellä voidaan hankkia myös kilpailuetuja, jotka houkuttelevat maakuntiin työpaikkoja. Yhteinäsellä, joukkoliikenteen kannalta optimaalisella aluerakenteella voitaisiin kilpailla myös kansainvälisesti.

Vertaillen Ruotsin ja Suomen kaupunkiseutuja huomaa pian, että Ruotsin kaupunkiseudut ja maakunnat ovat liikenteellisesti yhtenäisempiä, joten ne tarjoavat yrityksille paremmat mahdollisuudet sijoittua. Ruotsi tarjoaa kattavia yhteyksiä, ja teollisuudella on mahdollisuus ympäristöystävällisiin ja edullisiin tapoihin hoitaa kuljetuksensa.

Suomessa maantiet tuntuvat olevan ainoita kohteita, joihin valtio investoi edesauttaakseen tavaraliikennettä.

Toimialakantavuus

Suuren alueen kattava, sujuva työmatkaliikenne sekä keskuksen työpaikkatiheys tekevät osaltaan kaupungista metropolin. Tukholman alueen kaupunkituottavuus-

teen vaikuttavat työmatkaliikenne ja koko alueen kattavat matkaliput. Keskustan työpaikkatiheys on 2,5-kertainen Helsinkiin verrattuna.

Kun työpaikkakeskittymät ovat suurten liikennevirtojen solmukohtissa, kaupunki hyödyntää niillä toimialakantavuutta; sitä syntyy suurempien yhtenäisten työpaikka-alueiden kyvystä tarjota toimialoille sijoitumismahdollisuuksia. Se näkyy sijoittautumispäätöksissä työllistävillä tuotekehitys- ja palvelualoilla.

Tavoiteverkko

Etelä-Suomesta yhtenäinen metropolialue
Tavoiteverkon ensimmäisenä vaiheena voisi nähdä Etelä-Suomen kattavan taajama-

1. Toimialat Helsingin seudun ulkopuolella

Kaupunkiseutu	Toimialat	Työpaikat
Lahden kaupunkiseutu	235	51 526
Kouvola seutu	207	37 715
Etelä-Kymenlaakso	208	32 566
Kotkan kaupunki	178	25 742
Kouvola kaupunkialue	187	23 312
Lappeenranta kaupunkiseutu	189	23 235
Hämeenlinna	179	22 342
Porvoo kaupunkialue	155	16 941
Imatran kaupunkiseutu	131	12 949
Heinola	94	7 176

Taulukko 1. Yksinäiset maakunnat ja kaupunkiseudut. Toimialojen laskennallinen maksimi 356 toimialaa. Lahdessa ei näy kaaviontekohetkellä vielä oikoradan vaikutus.

2. Toimialat Helsingin seudun lähikeskuksissa

Kaupunkiseutu	Toimialat	Työpaikat
Kerava seutu	235	34 401
Hyvinkää seutu	207	38 441
Riihimäki	139	10 249

Taulukko 2. Nämä kaupunkiseudut ovat voineet pitkään hyödyntää lähiliikenteeltä Helsingin yhteyttä. Toimialojen laskennallinen maksimi 356 toimialaa.

junaliikenteen. Työmatkaliikenteessä tulisi olla Kouvolasta, Tampereelta, Turusta sekä Hangosta vähintään tunnin välein paikallisjunayhteys Helsinkiin, lisänä tunnin välein vuorot Lahdesta Riihimäen kautta, sekä lähi- ja tavaraliikenteen ehdoilla tulevaisuudessa rakennettavalta Kerava–Kotka-radalta. Näin Etelä-Suomen alue naapurikeskuksineen voisi perustaa kehittyvän metropolialueen kilpailemaan Pietarin, Tukholman ja Riikan seutujen kanssa Itämeren alueelle sijoittuvista yrityksistä.

Päivä- ja lepovaunuliikenteestä

Pohjois- ja Väli-Suomen pelastus

Päivä- ja lepovaunujunien tavoiteverkolla saadaan samaa hyötyä Väli-Suomeen kuin Etelä-Suomeen tiiviillä paikallisliikenteellä. Korkeakoulu- ja muut opiskelijakaupungit hyödyntäisivät keskinäisiä yhteyksiään, ja mikä parasta, linjat vastaisivat kauan kaivatun poikittaisliikenteen kysyntään.

Tavaraliikenteelle

kapasiteettia vaihtoehtoreitin

Suomessa osa rataverkosta on yhä lakkautusuhan alla. Tämä tuntuu oudolta: nykyinen operaattori ei ole kehittänyt joidenkin

ratojen liikennettä, vaikka toisilla samansuuntaisilla liikenne on kapasiteetin ylärajoilla. Esimerkkinä olkoon lakkautusuhan alla oleva Savonlinnan yhteys rajalta läntiseen Suomeen ja samanaikaisesti Etelä-Karjalan raideruuhkat.

Tulevaisuutta varten säästetyt radat ovat tärkeä voimavara kasvavassa rajaliikenteessä. Ei auta, jos kapasiteettia on vain rajalle, eikä valtakunnan lävitse satamiin, Skandinaviaan tai Barentsin alueelle. Ratojen säilyttämisen jatkoksi olisi kiireesti erotettava *vetopalvelut* ja *vaunuvuokrat* rautatieoperaattoreilta. Jokainen liikenevä ratakilometri olisi saatava tehokkaaseen junakuljetuskäyttöön.

Vaikka ratahankkeet ovatkin viime aikoina keskittyneet vain pääradoille, kannattaa muistaa se tosiseikka, että radan maksiminopeuden kasvaessa tavaraliikenne ei nopeudu. Vaikka Helsingistä Ouluun tai Joensuuhun voisi ajaa kaikilla junilla yli 200 km/h, tavaraliikenne on edelleen hidasta. Tavaraliikenteen ohjaaminen omille radoille merkitsee myös kapasiteetin kasvamista pääradoilla, ja näin ollen palvelee myös pääratojen kilpailukykyä.

Puretaan, suljetaan



Kiintoisia käännteitä Suomen makuuvaunuliikenteessä s. 96
Teräsvaunujen romutukset s. 104
Liikenteeltä suljetut ja puretut rataosat s. 110



Kiintoisia käänteitä Suomen makuuvaunuliikenteessä

VR Oy on Uudeksi juna-ajaksi ristimänsä kauden käynnistyttyä syyskuussa 2006 supistanut yöjunapalvelunsa lähes minimiinsä. Makuuvaunuliikennettä on ainoastaan reiteillä Helsinki–Rovaniemi, Helsinki–Kolari ja Turun satama–Rovaniemi sekä kausiliikenteessä reitillä Turun satama–Kolari.

Suomen makuuvaunuliikenteen isä oli kamarijunkkari Fridolf Rafael von Haartman (1839–1902). Kirjeessään 14.2.1876 hän esittää Suomen valtionrautateiden päällikölle yöjunaliikenteen käynnistämistä Pietarin ja joidenkin Suomen paikkakuntien välillä.

Samalla von Haartman anoi lupaa makuuvaunuliikenteen aloittamiseen, jotta matkustava yleisö "saisi nauttia kaikkia niitä etuja ja mukavuuksia, joita se nykyään vaatii. Sellaisiin mukavuuksiin on ennen kaikkea luettava mahdollisuus saada vaihtaa ahdas istumapaikka mukavaan makuupaikkaan ilmavassa makuuosastossa".

Kamarijunkkarin aloitteellisuus johti nopeasti tuloksiin: Keisarillinen senaatti suostui yöjunaliikenteen käynnistämiseen ja Suomen valtionrautateiden yöjunat alkoivat liikennöidä 1.6.1876 alkaen reitillä Helsinki–Pietari (442 km). Junamatkaan kuului

aikaa runsaat 13 tuntia.

Korkeatasoisesta tuotannostaan kuuluisan F. Ringhofferin vaunutehtaan von Haartmanin Sofkupéaktiebolagille rakentamat kolme 3-akselista makuuvaunua toimitettiin Prahasta Pietariin ja 16.8.1876 illalla ensimmäinen uusista makuuvaunuista lähti valtionrautateiden yöjunassa Pietarista Helsinkiin.

Uranuurtaja Rafael von Haartmanin suomalainen yksityinen makuuvaunuliikenne ehti alkaa ennen Kansainvälisen Makuuvaunuyhtiön (Compagnie Internationale des Wagons-Lits, CIWL) perustamista Brysselissä 4.12.1876.

Palvelu pysyi kattavana 130 vuotta

Vielä kesällä 2006, 130 vuotta myöhemmin tärkeät poikittaisyhteydet Helsingistä Joensuuun ja Kuopion kautta Ouluun sekä Turusta Joensuuun, Rovaniemelle ja Kuopi-

Suomen suuriruhtinaanmaan rataverkko kesällä 1876



Kartan toteutus: Mikko Alameri

Suomen valtionrautateiden rataosuudet:

Helsinki–Hämeenlinna (1862)

Riihimäki–Pietari (1870)

Hanko–Hyvinkää (yksityisrautatienä 1873–1875)

Hämeenlinna–Tampere (1876)

Toijala–Turku (1876)

Yksityisrautatie:

Kerava–Porvoo (1874)

Valtionrautateiden makuuvaunureitit keväällä 1964



on kautta Ouluun tarjosivat matkustajille valinnanvaraa Helsingin–Kemijärven ja Helsingin–Kolarin reittien lisäksi.

Eri maakunnat toisiinsa sekä myös pääkaupunkiin yhdistäneet makuuvaunureitit palvelivat pitkämatkaista junan valinnutta asiakasta – maksavaa matkustajaa – hyvin ja tehokkaasti. Illalla kahden lakanan väliin nukahtanut kulkija saapui pääsääntöisesti hyvin levänneenä perille aamulla tai aamupäivällä.

Hotelliöypymiseen verrattuna makuuvaunumatka on hinnaltaan edullinen ja matkustajan järkevä ajankäytön kannalta täysin ylivoimainen. Lisäksi Suomen kokoisessa maassa maltillisella nopeudella etenevä yöjuna on kansantaloudellisempi vaihtoehto kuin aamuyöllä lähtevä suurnopeusjuna, jossa matkustava ei pysty nukkumaan lainkaan yhtä mukavasti kuin makuuvaunussa.

Malli maailmalta

Suomen suuriruhtinaanmaassa vuonna 1862 alkanut rautateiden aikakausi oli käännteentekevä muutos suomalaisen matkustamisen historiassa. Helsingin–Hämeenlinnan väli taittui junalla vain 4 tunnissa 40 minuutissa, siis huomattavasti nopeammin ja lisäksi ratkaisevasti mukavammin kuin kyyti hevosvetoilla vaunuilla tai reellä tuon aikakauden alkeellisilla maanteillä kestiekivarista seuraavaan.

Tuon ajan junamatkat olivat toki pitkäkestoisia. Alun alkaenhan pikajunia ei ollut. Kaikki junat pysähtyivät jokaisella asemalla matkustajien, matkatavaroiden ja postin vaihtoa varten. Lisäaikaa vierähti junien seistessä ravintola-asemilla, jotta matkustajat saattoivat käydä syömässä asemaravintolassa. Samaan aikaan höyryveturit saivat tarpeellisen vesi- ja polttoainetäydennyksen seuraavaa etappia varten.

Vuonna 1876 alkoi valtionrautateiden reitillä Helsinki–Pietari sekä yöjunaliikenne että yksityinen makuuvaunuliikenne. Tällä uuden aikaisella palvelulla oli heti kysyntää, koska matkustajaliikenne keisarikunnan pääkaupungin ja Helsingin sekä toisaalta myös Tukholman välillä oli vilkasta. Rautatieyhteys Riihimäeltä Toijalan kautta Turkuun nopeutti itä–länsi-suuntaista kansain-

välistä liikennettä. Junayhteyden tärkeys korostui talvisin, kun Suomenlahti oli jäässä ja laivaliikenne oli pysähdyksissä.

Suomen rautatiehallitus alkoi kiinnostua 1890-luvulla oman makuuvaunuliikenteen käynnistämisestä. Mallia käytiin hakemassa Ruotsista, Saksasta ja Venäjältä. Valtionrautatiet päätti alkuvuodesta 1896 ryhtyä harjoittamaan omaa makuuvaunuliikennettä. Helsingin rautatiekonepajan rakentamista 4-akselisista makuuvaunuista ensimmäiset asetettiin valtionrautateiden ”pika-yöjunareitille” Helsinki–Pietari toukokuussa 1898.

Seuraavana vuonna Sofkupéaktiebolag myi silloin jo 22-vuotiaat makuuvaununsa valtionrautateille, joka muutti ne ensimmäisen luokan päivävaunuiksi. Suomen ensimmäinen yksityismakuuvaunujen ajanjakso päättyi.

Toinen makuuvaunuliikennöitsijä

Järjestyksessä toinen makuuvaunuliikenteen yksityisyyrittäjä eli Kansainvälinen Makuuvaunuyhtiö (CIWL) tuli Suomen rautateille vuonna 1912 edelleen tärkeälle kansainväliselle reitille Helsinki–Pietari. Tosin yhtiön makuuvaunut liikennöivät vain Suomen itsenäistymiseen asti. Ravintola-vaununsa CIWL piti valtionrautateiden junissa vuodesta 1912 aina vuoteen 1959 saakka.

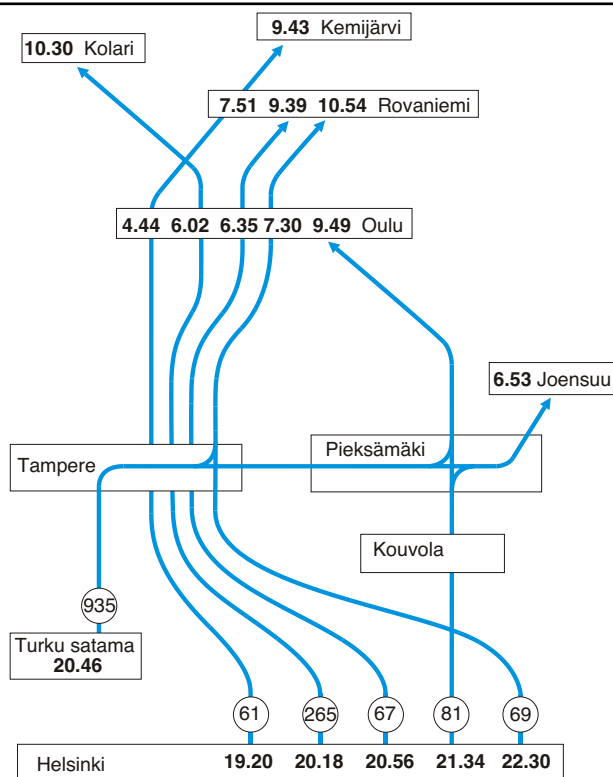
Mutta ei kahta ilman kolmatta. Henkilöliikenne saattaa lähivuosina vapautua kilpailulle Suomen rataverkolla.

Näinköhän ympyrä sulkeutuu? Siis kun on taas mahdollista yksityisin voimin käynnistää yöjunaliikenne ilman keinotekoisia esteitä. Parhaimmassa tapauksessa vieläpä tasavallan eri osat tasapuolisesti kattavana.

Makuuvaunujen rinnalle sopivat kansainvälisen käytännön mukaisesti myös lepovaunut. Nämäkään eivät ole uusi asia Suomessa: valtionrautatiet harjoitti omaa lepovaunuliikennettään vuosina 1958–1976.

Raideryhmän järjestyksessä ensimmäisestä pamfletista ”Rautatie on mahdollisuus” selviää, että tasavaltamme rautatiehenkilöliikenne oli laajimmillaan keväällä 1964. Tuolloin henkilöliikenteen rataverkon pituus oli 5 121 km ja makuuvaunureittien 2 305 km, joten makuuvaunuverkon kattavuus oli 45,0 prosenttia. Luvut eivät sisällä

VR:n makuu- vaunulinjat etelästä pohjoiseen kesällä 2006



Uuden juna-ajan myötä VR Osakeyhtiö vähensi merkittävästi makuuvaunutarjontaansa Suomessa. Kemijärveläisten toivomus makuuvaunuliikenteen säilymisestä kaikui kuuroille korville maan ylintä johtoa myöten. Kaiketi Koillis-Lapin julkisen rautatieliikenteen peruspalvelut eivät aidosti kiinnosta Helsingin Herroja ja Rouvia.

VR Osakeyhtiö katkaisi iltaseitsemän jälkeen Helsingistä pohjoiseen lähtevän yöjunavuoronsa Rovaniemelle. Tämän junan aiemmin sinisistä CEmt-sarjan yksikerrosvaunuista koostunut makuuvaunusto korvattiin yksinomaan punavalkoisilla Edm-sarjan kaksikerrosvaunuilla 3.9.2007 alkaen. Yhtiö ei halua ajaa näitä uusia makuuvaunujaan Rovaniemeltä edelleen Kemijärvelle, vaikka se olisi mahdollista käyttämällä Dr16-dieselveturia tai aggregaattivaunua junarungon tarvitsemaan sähkövirran syöttöön. Reitillä, joka on Koillis-Lapin ainoa rautatieyhteys muuhun Suomeen, ja jolla liikennöivät nyt taajamajunat 24 tunnin välein kumpaankin suuntaan.

Tornion ja Haaparannan välistä rataa, jolla valtionrautatiet silloin ylläpiti kansainvälisistä makuuvaunuyhteyttä Helsingistä Tornioon kautta Ruotsin Haaparannalle.

Uusi juna-aika, uudet supistukset

Niin sanotun Uuden juna-ajan kynnyksellä elokuussa 2006 henkilöliikenteen rataverkon pituus oli 3 951 km ja makuuvaunureittien 2 487 km eli makuuvaunuverkon kattavuus oli 62,9 prosenttia. Luvut eivät sisällä

rataosaa Vainikkala–Luumäki, jolla on vain Venäjän rautateiden (RZD) makuuvaunuliikennettä reitillä Moskova–Helsinki.

Uuden juna-ajan alkaessa 3.9.2006 makuuvaunuverkosta katosi 50,5 prosenttia, koska henkilöliikenteen 4 016-kilometrisellä rataverkolla on makuuvaunureittien pituus enää 1 232 km. Makuuvaunuverkon kattavuus on 30,7 prosenttia.



Viimeisiä viedään elokuussa 2006. Kemijärvellä nousi suoran yöjunavuoron lopettamisesta kansanliike, mutta se ei pystynyt estämään yhteyden muuttumista vaihdolliseksi. **P**

Keväällä 1964 valtionrautateiden rataverkolla oli 164 liikennepaikkaa, joita makuuvaunumatkustaja saattoi käyttää, sekä lisäksi Ruosin Haaparanta, joka oli ainoa ulkomainen rautatieliikennepaikka, jonne pääsi valtionrautateiden makuuvaunulla. Monet tuolloin vielä yksinomaan puurakenteiset makuuvaunut kulkivat osan reitistään pikajunissa, osan henkilöjunissa – kuten esimerkiksi Tampere–Pori tai Kouvola–Savonlinna. Nämä junat pysähtyivät tarvittaessa lukuisilla seisakkeillakin, kuten esim. Haistilassa ja Viuhonmäessä.

Keväällä 1964 palvelu toimi muutoinkin asiakasystävällisesti. Varhain perille tulleissa yöjunissa saivat makuupaikan lunastaneet oleskella makuuvaunuissa klo 8.00:aan saakka seitsemällä pääteasemalla: Imatra (junan saapumisaika klo 5.29), Jyväskylä (5.23), Kemi (6.30), Kuopio (6.07), Pietarsaari (6.45), Seinäjoki (6.10) ja Varkaus (3.51).

Syksyllä 2006 Ratahallintokeskuksen rataverkolla on 28 liikennepaikkaa, joita VR Osakeyhtiön makuuvaunumatkustaja saat-
taa käyttää.

Näin palvelu vähenee:

Makuuvaunuliikenteen liikennepaikat (164) keväällä 1964

Suomen Kulkuneuvot N:o 1/1964 eli ns. Kevätturisti, voimassa 1.3.-30.5.1964:

Luettelo Valtionrautateiden liikennepaikoista, joilla makuuvaunuja kuljettavat junat (mukaan lukien lisäpikajunat) pysähtyivät. Tarvittaessa-pysähdyspaikkojen nimien jäljessä x. Makuuvaunureittien pääteliikennepaikan (20+1 kpl) nimen jäljessä P.

Alavus	Kauvatsa	Mäntyharju	Silvola
Eskola	Kemi P	Nakkila	Simo
Haapamäki	Kerava	Niinimaa x	Simpele
(Haaparanta P)	Kerma x	Nokia	Siuro
Haistila x	Keuruu	Oihava	Sukeva
Harjavalta	Kiikka	Onttola	Suonenjoki
Haukipudas	Koitsanlahti	Orismala	Sydänmaa
Haukivuori	Koivu	Orivesi	Syrjä
Heinoo x	Koivumäki	Oulainen	Syrjärinne x
Heinä x	Kokemäki	Oulu P	Särkisalmi
Heinävesi	Kokkola P	Paloranta x	Taavetti
Helsinki P	Kontiomäki P	Parikkala	Tainionkoski
Herolehto x	Koura	Peipohja	Tampere P
Hirvas x	Kouvola	Petäjäskoski	Tervajoki
Huutokoski	Kulennoinen	Petäjävesi	Tervola
Hyvinkää	Kuluntalahti x	Pieksämäki	Toijala
Hämeenlinna	Kuopio P	Pietarsaari P	Tornio P
Iisalmi P	Kyläjoki x	Pori P	Tuomioja
Imatra P	Kyttälä	Porttinotko x	Tuovila
Immola x	Kälviä	Punkaharju	Tuuri
Isokyrö	Könönpelto x	Punkasalmi	Ulvila
Jaatila	Lahdenkylä x	Puntala x	Untamo x
Jepua	Lahti	Putikko	Uro x
Joensuu P	Laihia	Pännäinen	Utti
Jokela x	Laikko	Pääskylähti	Vaasa P
Jormua x	Lapinlahti	Rajasuo x	Vammala
Joukio x	Lappeenranta	Rauha	Varkaus P
Joutseno	Lapua	Rautjärvi	Vedenoja
Juorjärvi	Laurila	Riihimäki	Vihtari
Jyväskylä P	Lauritsala	Riippa x	Viinijärvi
Jänhiälä x	Lielähti	Rimmi x	Vilppula
Järilä x	Liperi	Riste x	Viuhonmäki x
Järvenpää x	Loue	Ristinpohja x	Vuoksenniska
Kaarnalampi x	Luhitsilta x	Rovaniemi P	Ylistaro
Kaipiainen	Luumäki	Ruskila x	Ylivieska P
Kaitjärvi	Merstola	Sappu	Ylämylly
Kajaani	Mikkeli P	Sarvikumpu	Äetsä
Kangaslampi	Munakka x	Savonlinna P	Ähtäri
Kannus	Mustasaari	Savonlinna-Kauppatori	Änkilä
Karkku	Muukko x	Seinäjoki P	yhteensä 164 (+1)
Kasuri x	Muurola	Sievi	
Kauhava	Myllymäki	Siilinjärvi	

Makuuvaunuliikenteen liikennepaikat (62 kpl) kesällä 2006

Hankasalmi	Kontiomäki	Paltamo	Turku
Haukivuori	Kouvola	Parkano	Turku satama
Heinävesi	Kuopio	Pasila	Utajärvi
Helsinki	Kuusivaara	Pello	Vaala
Humppila	Lahti	Pieksämäki	Varkaus
Hämeenlinna	Lapinlahti	Pännäinen	Vihanti
Iisalmi	Lapua	Riihimäki	Vihtari
Joensuu	Lievestuore	Rovaniemi	Vika
Jyväskylä	Loimaa	Ruukki	Viinijärvi
Jämsä	Mikkeli	Seinäjoki	Ylitornio
Kajaani	Misi	Siilinjärvi	Ylivieska
Kannus	Muhos	Sukeva	yhteensä 62 kpl.
Kauhava	Murola	Suonenjoki	
Kemi	Mäntyharju	Tampere	Luetelossa ei ole
Kemijärvi	Oulainen	Tervola	Vainikkalaa (vain
Kokkola	Oulu	Tikkurila	RZD:n makuuvaunut).
Kolari	Orivesi	Toijala	

Makuuvaunuliikenteen liikennepaikat (28 kpl) syksyllä 2006 Uuden juna-ajan alettua

Suomalaiset rautatieliikennepaikat, joilla VR Oy:n makuuvaunuja kuljettavat junat pysähtyivät 3.9.2006-6.1.2007. Makuuvaunureittien pääte liikennepaikan nimen jäljessä P. mpv = kulussa määräpäivinä.

Helsinki P	Murola	Rovaniemi P	Turku P
Humppila, vkl	Oulainen	Ruukki	(saapuvat junat)
Hämeenlinna	Oulu	Seinäjoki	Turku satama P
Kannus	Parkano	Tampere	(lähtevät junat)
Kemi	Pasila	Tervola	Vihanti
Kokkola	Pello, mpv	Tikkurila	Ylitornio, mpv
Kolari P, mpv	Pännäinen	Toijala	Ylivieska
Loimaa	Riihimäki		yhteensä 28 kpl.

Lähteet, painetut:

- Rautatieuutiset nro 20/1976
- Rautatiemuseon vuosikirja 1979, Sananiekka ky, Hyvinkään Kirjapaino Oy 1980
- Heikki Immeli & Kari Juntunen: Piletti Pietariin. Suomen kulkuneuvojen 100-vuotistaipaleelta. Suomen Matkailuliitto Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1991
- "Suomen kulkuneuvot" N:o 1/1964 (Suomen Matkailijayhdistys) sekä 2/2006 ja 3/2006 (Edita Publishing Oy)

Lähteet, painamattomat:

- Rolf Alameri: Rautatiehistoriallisia muistioita eri vuosilta

Teräsvaunujen romutukset – veronmaksajan selkänahasta romuttajan polttopilliin

VR:n siniset vaunut ovat edelleen matkustusmukavuudeltaan miellyttävää ja käytökelpoista junakalustoa. Maailmalla vanhojen vaunujen saneeraaminen on yleistä, mutta VR romuttaa kiivaalla tahdilla sinisiä vaunuja, jotka se on aikanaan saanut ilmaiseksi Suomen kansalta.



Tämä 17-vaunuinen 448,8 metriä pitkä sinisistä vaunuista koostuva juna oli 20.2.2006 Mäntyluodon ratapihalla odottamassa romutusta. Viimeisten kahdentoista vuoden aikana on romutettu yli 200 enemmän tai vähemmän kunnostuskelpoista sinistä vaunua. [Aarne Alameri](#)

Suomessa alkoi 1950-luvulla uusien henkilövaunujen suunnittelu. Tarkoituksena oli korvata vanhat, vuoden 1912 mallin mukaiset puukoriset henkilövaunut. Viimeiset puukoriset päivävaunut valmistuivat vuonna 1954 ja makuuvaunut 1957. Viimeiseksi

puukoriseksi henkilövaunuksi jäi keltainen postivaunu Po 9843, joka valmistui 1959.

Uusien päivävaunujen valmistumiseen tuli seitsemän vuoden tauko, joka johtui uudenmallisten vaunujen valinnasta ja niiden valmistumisen odottelusta. Silloisesta Sak-

san liittotasavallasta hankittiin 15 uutta teräskorista vaunua, jotka Valtionrautatiet sai liikenteeseensä vuonna 1961. Kyseiset vaunut oli maalattu sinisiksi, koristeraidat, ikkunapuitteet ja katto puolestaan valkoisiksi. Vaunuissa kokeiltiin kolmea eri telityyppiä, jotta näistä saataisiin käyttökokemuksia silmällä pitäen kotimaassa valmistettaviin sinisiin vaunuihin valittavaa teliä.

Tämän jälkeen sinisiä vaunuja valmistiivat Suomessa Valtionrautateiden Pasilan konepaja Helsingissä sekä Valmet Tampereella. Ensimmäiset suomalaisvalmisteiset siniset vaunut rakensi Pasilan konepaja vuonna 1964. Ne olivat pieniä eroja lukuun ottamatta samanlaisia kuin Saksasta hankitut.

Sinisiä vaunuja on rakennettu kaikkiaan 634 kappaletta, joista viimeiset valmistuivat vuonna 1986. Vuosien saatossa vaunun malli hioutui ja uusimmat vaunut ovatkin huomattavan erilaisia kuin 1960-luvun vaunut. Vaunuja on ollut kaiken kaikkiaan 42 eri sarjaa mukaan lukien vaunujen muutostyöt, jolloin myös sarjamerkintä muuttui, osittain myös vaunua yksilöivä numero.

Joitain vaunuja muutettiin eri sarjoihin. Tästä paras esimerkki on Eht-sarja, jonka 14 vaunua ovat kokeneet seuraavat muutokset: Vaunut rakennettiin vuosina 1975–1976 ja muutettiin Cht-vaunuiksi 1979–1986. Modernisointi Ci-vaunuiksi toteutettiin vuosina 1997–1999 ja kun ensimmäinen luokka poistettiin vuonna 2004 sinisistä vaunuista, nämä muutettiin sarjaan Eipt.

Sinisten vaunujen tekniikka

Teräskoriset vaunut ovat täysin omavaraisia sekä sähkön että lämmön tuotannossa. Jokaisessa vaunussa on vaunun pyöräkertaan kytketty generaattori, joka tuottaa sähköä aina kun vaunun nopeus on enemmän kuin 35 km/h. Generaattori tuottaa kaiken vaunun tarvitseman sähkövirran valaistukseen, lämmityslaitteisiin, pistorasioihin ja muuhun tekniikkaan. Niinikään generaattorin tuottama sähkö riittää varaamaan vaunun akut.

Siniset vaunut ovat yksikkölämmitteisiä. Jokaisessa vaunussa on oma lämmityslaitos, jossa öljypoltinlaitos tai sähkövastukset lämmittävät vaunun lämpöpattereissa kiertävän lämmitysnesteen. Lämmityslaitos

Luotettava sininen vaunu soveltuu käytettäväksi Suomen koko rataverkolla, kaikissa olosuhteissa.

toimii täysin automaattisesti ja se on varustettu sellaisilla varolaitteilla, että laitos voi toimia ympäristöään vaarantamatta ilman valvontaa. Jos lämmityslaitoksen varolaitteet estävät jostain syystä öljynpolttimen toiminnan, menee laitos häiriötilaan. Tällöin junahenkilökunta voi yrittää käynnistää lämmityslaitosta. Mikäli tämä epäonnistuu toistuvasti, ei vaunua voi lämmittää.

Tämän vuoksi kaikissa sinisissä makuuvaunuissa sekä osassa päivävaunuja on ns. kaksoiskattila. Tätä on mahdollista lämmittää ensisijaisesti öljypolttimella tai vaihtoehtoisesti kiinteällä polttoaineella (kuten puu ja polttopuriste). Näin häiriötilassa oleva öljynpoltin ohitetaan ja vaunu voidaan puuta polttamalla pitää lämpimänä. Sininen vaunu soveltuukin käytettäväksi Suomen koko rataverkolla – kaikissa olosuhteissa.

Teräsvaunujen lämmityskattilassa oli alun perin höyrylämmönvaihdin, jolla höyryveturista saatava lämmityshöyry lämmitti vaunun lämmitysnesteen. Kun höyryvetureiden käyttö loppui 1970-luvulla, korvattiin höyrylämmönvaihdin sähkövastuksilla, jotka toimivat 1 500 voltin sähkövirralla. Muutos tehtiin vuosina 1976–1987, jolloin vaunuihin lisättiin 1 500 voltin läpimenevä kaapeli. Tämä mahdollisti sinisten vaunujen sekä lähiliikennevaunujen eli Eil-sarjan punaisten teräsvaunujen käytön samassa junassa punavalkoisten InterCity-vaunujen kanssa. Tällaiset sekakokoonpanot olivat 1980- ja 1990-luvulla melko yleisiä.

Lisäksi 1 500 voltin käyttömahdollisuuden ansiosta sinistä vaunua voidaan lämmittää sähkövastuksilla silloin, kun junaa vetää sellainen veturi, josta saa 1 500 voltin virtaa. Sähkölämmitystä käytetään myös silloin, kun sininen vaunu seisoo pääteasemalla ja varikolla, jossa on 1 500 voltin sähköliitäntä. Muutoin vaunut ovat 400 voltin ulkoliitännässä öljypoltin päällä.

Erot IC- ja Eil-vaunuihin

InterCity (IC) -vaunut ovat joko yksi- tai kak-

Siniset vaunut tammikuussa 2007

Sarja	Numerot	On ollut	Hylät- ty	On jäljellä
Cht/Chft	2360-2366	7	6	-> 1 museoitu
CEit	2651-2659, 2664-2671	17	16	-> 1 museoitu
CEift	2690-2693	4	4	0
Pot	10001-10013	13	9	-> 3 Ems:ksi + 1 museoitu
Nom	11001-11004	4	0	4
Eit	23000-23011	12	11	-> 1 museoitu
Ein	23012-23035	24	24	0
Eit	23036-23047	12	11	-> 1 Ems:ksi
Eit	23054-23067	14	10	-> 3 Ems:ksi + 1 Eiu:ksi
Eit	23068-23124	57	49	-> 6 Ems:ksi + 1 vara + 1 museoitu
Eip	23125-23126	2	2	0
Eip/Eita	23127-23167	41	5	36 Eita:t poistettu käytöstä
Ein/Einu/Eity/Einy	23168-23273	106	4	102 Einu:t poistettu käytöstä
Eht	23309	1	1	0
ELht	23318-23328	11	10	-> 1 museoitu
Eift	23401-23417	17	17	0
EFit	23501-23514	14	9	-> 4 Eifet/Fey:ksi + 1 museoitu
EFit	23515-23517	3	0	3
EFit	23519-23527	9	0	9
EFit	23535-23538	4	0	4
EFit	23545-23566	22	0	22
Eikt	23601-23617	17	8	-> 7 Rbkt:ksi+1 A20:ksi+1 A50:ksi
EFiti	23651-23664	14	0	14
Rt/Rty	23701-23706	6	5	-> 1 museoitu
Rkt	23801-23808	8	7	1
Rk	23809-23820	12	0	12
Rkt	23821-23840	20	1	19
Fot/Fots	23901-23912	12	0	10 1 Foty:ksi + 1 A60:ksi
CEmt	24001-24004	4	4	0
CEmt	24006-24115	110	36	73 1 A41:ksi + 1 museoitu
Cmc	24901-24902	2	1	-> 1 museoitu
Eifet/Fey	25301-25304	4	0	4
Rbkt	26901-26907	7	0	7
Ei	27001-27018	18	1	17
Eiu	27067	1	1	0
Eipt	27367-27382	14*	0	-> *14, sillä 2 on Chfy-vaunuja
Chfy	29901-29902	2	0	2
Foty	29991	1	0	1
Ems	21561-21573	13	0	13
A	20	1	0	1
A	40	1	0	1
A	50	1	0	1
A	60	1	0	1
yhteensä		634	=252 +	382

sikeroksia ”nopean liikenteen” valkoisia vaunuja punaisin koristeraidoin. Eil- ja Eilf-vaunut puolestaan ovat pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä käytettäviä punaisia vaunuja. Kuitenkin näitä on käytetty usein pikajunien lisävaunuina ja säännöllisessä liikenteessä Helsingistä jopa Kokkolaan saakka. Vielä kesällä 2006 ajettiin kerran viikossa Vaasan Eil-juna, joka matkallaan yöpyi Seinäjoella.

Kaikki IC- ja Eil(f)-vaunut tarvitsevat 1 500 voltin jännitettä, koska ne eivät itse kehitä tarvitsemaansa sähköä lämmitykseen, valaistukseen jne. Vaunujen täytyykin olla varikolla ulkoliitännässä ja linjalla sellaisen veturin kanssa, joka voi syöttää 1 500 voltin sähkövirtaa.

Jos käytettävissä olevasta veturista ei saa 1 500 voltin jännitettä, täytyy junassa olla aggregaattivaunu. Tähän sijoitettu dieselmoottori tuottaa generaattorin avulla IC- ja Eil-vaunuille näiden tarvitseman sähkövirran. Suomessa on neljä sinisistä vaunuista muutettua aggregaattivaunua. Näistä kolme on sarjaa Eifet ja yksi sarjaa Fey. Aggregaattivaunut oli kesällä 2006 sijoitettu seuraavasti:

- 1 kpl Sibelius-junassa: P 35 Helsinki–Pietari ja P 36 Pietari–Helsinki. Vainikkalan–Pietarin välillä liikennöivät venäläiset veturithan eivät tuota 1 500 voltin sähköä vetämänsä junan tarpeisiin
- 1 kpl junaparissa IC 41/IC 42 sähköistämättömällä rataosalla Seinäjoki–Vaasa
- 1 kpl ns. Vaasan Eil-junassa H 223/H 451/H 440/H 430/H 420 eli Helsinki–Seinäjoki–Vaasa–Seinäjoki–Tampere–Helsinki. Virransyöttö vaunuille osuudella Seinäjoki–Vaasa
- 1 kpl junassa P68/P68 välillä Helsinki–Kemijärvi. Tätä vaunua on käytetty autovaunujen lämmitykseen rataosalla Rovaniemi–Kemijärvi viimeksi keuhattalvella 2006

VR Osakeyhtiön 3.9.2006 voimaan astuneessa aikataulussa ei ole enää ns. Vaasan Eil-junaa, joten näin saatiin varalle aggregaattivaunu. Koska Kemijärven autojunaliikennettä ei enää ole, on nyt toinenkin aggregaattivaunu varalla.

VR Osakeyhtiöllä on myös 19 kpl Dr16-

sarjan dieselvetureita, jotka voivat syöttää junaan 1 500 voltin virtaa. Tätä pystyvät syöttämään myös kaikki sähköveturit (sarjat Sr1 ja Sr2).

Ei siis ole teknisiä esteitä liikennöidä IC-vaunuilla sähköistämättömilläkin rataosilla, kun junaan liitetään aggregaattivaunu (kuten rataosalla Seinäjoki–Vaasa) tai junaan vedetään Dr16-veturilla.

Eräiden rataosien kiskonliitokset eivät johda sähköä, jolloin 1 500 voltin järjestelmän paluuvirran kulku ei ole varma. Tämä puute on korvattavissa vaunujen sisäisen kaapeliyhteyden avulla. Tästä esimerkkinä Exy-sarjan vaunut, jotka ovat kansainvälisessä liikenteessä Helsingin–Pietarin välillä. Venäjän rataverkollahan 1 500 voltin paluuvirta ei toimi takuuvarmasti.

Diesel- tai sähköveturin vetämällä sinisten vaunujen junalla voidaan tarvittaessa korvata Pendolinoilla tai muulla kalustolla liikennöitäviä vuoroja.

Romutusten alku

Tähän mennessä teräsvaunuista on vaurioitunut pahasti erilaisissa onnettomuuksissa 30 kappaletta; näistä 28 on romutettu ja kaksi on korjattu (mutta nyttemmin hylätty).

Ensimmäiset käyttökuntoiset Valtionrautateiltä VR Osakeyhtiölle vastikkeetta annetut vaunut romutettiin vuonna 1995. Näistä yhdeksästä vaunusta, jotka kuuluivat Saksassa rakennetun 15 teräsvaunun ryhmään, oli jo romutettu kaksi vaurioituneina ja museoituja vaunuja oli neljä. Näistä ilkevaltaisesti pahasti turmellut 2 museovaunua romutettiin vuonna 2006.

Sinisiä vaunuja on romutettu, koska ne ovat ”vanhoja”. Tämä ajatus on nyky-yhteiskunnan kulutuskulttuurissa tietenkin ymmärrettävä, sillä valmistettiinhan ensimmäiset vaunut 1960-luvun alussa. Toisalta uusimmat sinisistä vaunuista on rakennettu vuonna 1986 eli ne ovat vasta 21-vuotiaita.

Tilanne vuoden 2007 alussa

Tällä hetkellä sinisistä vaunuista on jäljellä säännöllisen henkilöliikenteen 287 päivävaunua ja 72 makuuvaunua. Romutettujen tai hylättyjen tai käytöstä poistettujen vaunujen lukumäärä on 252 kpl.

Lisäksi henkilöliikennevaunuihin luetta-

vista entisistä 13:sta sinisestä postivaunusta (sarja Pot) 9 on romutettu, 1 on museoitu ja 3 muutettu sotilaskuljetusvaunuiksi. Näistä Ems-sarjan vaunuista 10 on entisiä Eit-sarjan päivävaunuja. Tämän lisäksi 10 sinistä vaunua on museoitu mukaan lukien edellä mainittu Pot-vaunu.

Syyskuun toiseen päivään 2006 saakka sinisiä vaunuja oli normaaliliikenteessä Suomen koko henkilöliikennetaverkolla lukuun ottamatta rataosuuksia Karjaa–Hanko, Orivesi–Haapamäki, Iisalmi–Ylivieska, Nurmee–Imatra–Kouvola–Kotka, Parikkala–Savonlinna sekä vain Venäjän liikenteeseen tarkoitettua rataosaa Luumäki–Vainikkala–valtakunnanraja.

Tosin edelleen Sibelius-junassa Helsingistä Pietariin on käytetty aikataulukauden vaihteen (3.9.2006) jälkeenkin kolmea alkuperäistä sinistä vaunua, jotka on vuonna 2006 maalattu IC-vaunujen tapaan valkoisiksi punaisiin koristeraidoin.

Kuinka käy?

Kerava–Lahti-oikoradan käyttöönotto 3.9.2006 mullisti koko tasavallan matkustajajunaliikenteen. Esimerkiksi suuri osa makuuvaunuliikenteestä loppui. Tämän seurauksena 35 kpl CEmt-sarjan sinisiä käyttökelpoisia makuuvaunuja romutetaan. Näin sinisten vaunujen käyttö väheni huomattavasti yhtenä yönä, myös päivävaunujen osalta.

Toivottavasti teräsvaunujen romutukset eivät kiihdy, sillä siniset vaunut ovat hyvin huollettuina täysin käyttökelpoisia. Yleensä vaunut ovat päätyneet romutettaviksi noin 30 vuoden ikäisinä, koska tällaisen

liikkuvan kaluston saneerausväli on tuo kolme vuosikymmentä.

Jos saneerauksista huolehditaan, on vaunujen käyttöikä lähes rajaton. Vaunuihin voi tehdä monia uudistuksia, esim. lisätä PC-pistokkeita, uudistaa sisustusta, tehdä makuuvaunuihin suihkuttila, muuttaa ulko-ovet automaattioviksi sekä uusia WC:t alipainetyyppeiksi.

Kun matkustajavaunuja nykyaikaistaa riittävästi, ne näyttävät uusilta. Tavallinen matkustaja ei miellä vaunua iäkkääksi, jos se esimerkiksi on maalattu punavalkoisin IC-värein.

Saneerauksista hyvinä esimerkkeinä ovat Valmetin Tampereella 1960- ja 1970-luvulla valmistamat lähiliikenteeseen tarkoitettut teräsrunkoiset Sm1- ja alumiinirunkoiset Sm2-sähköjunat. Saneeratut yksiköt ovat ulkoisesti ja sisäisesti ehostettu uudenveroisiksi.

Sinisistä vaunuista muutama on uudistettu, esimerkkinä kaksi Eiu-sarjan koesaneerattua vaunua. Näissä on alipaine-WC:t sekä automaattiset ulko- ja sisäovet. Myös sisustusta on kehitetty. Silti nämä vaunut hylättiin tammikuussa 2007.

Vuonna 1989 sininen Eit-vaunu 23067 muutettiin Eiu-vaunuksi 27067. Uusitut ulko-ovet toimivat kauko-ohjauksen avulla. Portaikot oli parannettu ja sisustus uusittu. Eiu-vaunu oli IC-väreissä ja sen lämmitys oli ainoastaan sähkökäyttöinen. Vain viitisentoista vuotta Eiu 27067 ehti palvella; se romutettiin Tahkoluodossa vuodenvaihteen 2005/2006 tienoilla.

Lähteet:

- Resiina-lehdet 1/1993, 1/2002, 2/2002 ja 3/2006
- Kuntonen, T.: Vaunujen lämmitys-, tuuletus-, jäähdytys- ja käyttövesilaitteet. Supistettu painos veturi-
miesten yms. koulutukseen. 1974
- Konduktöörin tekninen käsikirja
- Kirjoittajan omat tiedot ja muistiinpanot

Nopeasti pois. Iso joukko makuuvaunuja romutettiin heti syksyn 2006 yöjunavuorojen lakkautusten jälkeen. **Jarkko Voutilainen**



Liikenteeltä suljetut ja puretut rataosat nyky-Suomen alueella

**Suljettu tai purettu maantie olisi monen mielestä kummallinen ajatus, mutta rauta-
teillä moni rata on kokenut tuon kovan kohtalon. Nykyisen Suomen alueelta on sul-
jettu tai purettu kaikkiaan 541 kilometriä rautatietä: 459 kilometriä leveäraiteista ja
82 kilometriä kapearaiteista rataa.**

Seuraava luettelo esittää liikenteeltä suljetut rataosat (S) ja puretut tai purettavaksi päätetyt rataosat (P) mainiten niiden pituuden (km) sekä, erikseen henkilöliikenteen (H) ja tavaraliikenteen (T) osalta, liikenteen päättymispäivän.

- Luetteloon ei ole otettu mukaan
 - rataoikaisujen yhteydessä syntyneitä vanhan ratalinjan hylkäämisiä
 - rakennustöiden aikaisia kiertoratoja
 - (eräin poikkeuksin) liikennepaikkojen ratapihoihin kuuluvia raiteita
 - neuvostoliittolaisten vuokra-alueaikoi-
naan rakentamia ratoja
 - saksalaisten sota-aikana rakentamaa Kuusamon rataa
 - yksityisratoja

Tämän lisäksi todettakoon T-liikenteen osalta ettei mukaan ole otettu

- ratoja, jotka Liikennepaikkojen välimatkat (LIVÄ) -julkaisujen mukaan olivat syrjäraiteita
- alle kahden kilometrin pituisia ratoja, jotka LIVÄ-julkaisujen mukaan muodostivat miehittämättömän liikennepaikan ("vaihteen")
- vain T-liikenteen käytössä olleita kolmioraiteita

Rataosan pituus esitetään

- yleensä tariffikilometritietona

- eräissä tapauksissa VR:n/RHK:n julkaisuista joko suoraan taikka tietoja yhdistelemällä saatuna lukuna
- lähinnä lyhyitten pätkien osalta kartoista saatuna mittaustuloksena

Ellei toisin sanota tarkoittaa tieto "H päättynyt" ensimmäistä päivää jolloin liikennettä ei enää ollut. "T päättynyt" tarkoittaa tapauskohteisesti jotain seuraavista vaihtoehtoista:

- päätöksen, jolla etukäteen ilmoitetaan liikenteen päättymisen taikka jälkikäteen vahvistetaan se tapahtuneeksi, esittämä päivämäärä
- viimeisen todetun junakuljetuksen tapahtumispäivämäärä
- rataosan kunnossapidon lopettamispäivämäärä
- rataosan liikenteeltä sulkemispäivämäärä

Liikennetietoja on harkinnanvaraisesti jätetty pois

- eräiden sotien jälkeisen ajan kokeilu-
luontoisen taikka erikoislaatuisen H-liikenteen osalta
- valtakunnanrajan Tiviällä jatkosodan jälkeen ylittävän T-liikenteen osalta
- eräiden venäläisaikaisten H-liikennöintien osalta

1. Kapearaiteiset rautatiet

Loviisan yksityisrautatie siirtyi valtiolle vuonna 1956; VR liikennöi sitä alkaen 1.1.1959 vain T-liikenteen muodossa. Liikenne päättyi 19.4.1960 de facto ja 30.4.1960 de jure.

Tällöin oli 78 km pituinen rata Lahti–Valko uudelleenrakennettu leveäraiteiseksi. 4 km pituinen rata Lahti–Niemi purettiin.

Yhteensä 82 km

2. Leveäraitteiset rautatiet

km	Rataosa	Henkilöliikenne päättynyt	Tavaraliikenne päättynyt
P 2	Lappohjan satamarata	Neuvostoliittolaisten purkama Hangon alueen vuokra-aikana 1940/41	
P 4	Simpele–valtakunnanraja	Ei käytössä jatkosodan jälkeen (1944)	
P 6	Tiviä–valtakunnanraja	Ei käytössä jatkosodan jälkeen (1944)	
S 7	Kelloselkä–valtakunnanraja	Ei käytössä Lapin sodan jälkeen (1944)	
P 2	Rata Rovaniemen alkuperäiselle asemalle (1,7 km)	07.05.1951	26.04.1951
P 3	Malmin hautausmaan rata	31.12.1954	-
P 3	Parikkala–Tiviä	01.12.1948	01.05.1958
P 5	Pyy–Veitsiluoto	01.06.1949	1960
P 3	Rönkkä–Kaukopää	-	12.11.1962
P 1	Kauppi–Kaupinkangas	01.10.1951	1964
P 1	Vallila–Sörnäinen	-	18.10.1965
P 0	Naantali–Luostarinkatu (1928–1936) (0,2 km)	13.03.1967	-
P 14	Misi–Raajärvi	-	1976
P 2	Salmenkylä–Hamina	26.05.1968	01.10.1978
P 3	Multamäki–Haarankallio	-	01.06.1981
P 3	Haarankallio–Voikkaan ratakolmion länsivaihde	01.06.1949	01.06.1981
P 25	Perälä–Kristiinankaupunki	26.05.1968	01.02.1982
P 9	Liedakkala–Kalkkimaa	-	01.02.1982
P 8	Kovjoki–Uusikaarlepyy	03.06.1956	01.06.1982
P 24	Inkeroinen–Salmenkylä	26.05.1968	01.02.1984
S 66	Aitoneva–Haapamäki	31.05.1981	01.01.1985
S 50	Ruosniemi–Kankaanpää	31.05.1981	02.06.1985
P 5	Vuokatti–Sotkamo	15.05.1938	01.07.1986
P 2	Pasila–Vallila	-	01.12.1987
P 1	Raijon kolmioraide	26.05.1968	31.05.1988
P 16	Simola–Mustolan radan erkanemisvaihde	22.05.1977	31.05.1988
P 6	Haukipudas–Martinniemi	03.06.1956	01.01.1990
P 1	Salpausselkä–Vesijärvi (1,4 km)	29.08.1955	1990
P 10	Markkula–Ylihärä	01.12.1953	01.09.1991
P 3	Metrovaihde–Herttoniemi	-	30.09.1992
P 12	Vihanti–Ristonaho	-	1990-luvulla
P 2	Toijalan satamaradan loppupää (1,8 km)	01.09.1941	22.09.1997
P 7	Sääksjärvi–Lentokonetehtas	-	01.01.1998
P 4	Raudanlahti–Säynätsalo	-	06.1999
P 1	Rapasaaren satamarata	1936	01.01.2000
P 0	Porvoon radan loppupää (0,2 km)	26.08.2000	01.06.1990
S 6	Kankaanpää–Niinisalo	31.05.1981	01.08.2001
S 4	Kihniö–Aitoneva	31.05.1981	01.06.2003
P 2	Sysmäjärvi–Outokumpu	02.06.1957	05.2004
S 16	Kolari–Äkäsjoki	-	01.09.2004
S 10	Niesa–Rautuvaara	-	01.09.2004
P 0	Kemijärven kolmioraide (0,3 km)	31.05.1970	14.11.2004
S 82	Pesiökylä–Taivaalkoski	23.05.1982	09.01.2005
P 5	Katajanokan rata	-	01.08.2005 (viim. osuus)
P 12	Koria–Voikkaa	-	12.08.2005 (viim. osuus)
S 8	Lautiosaari–Elijärvi	-	01.01.2006
P 0	Maitoaseman raide (Helsinki) (0,1 km)	-	?
P 0	Töölö–Olympia (0,4 km) käytössä 18.7.-27.7.	ja 3.8.1952	?
P 1	Hangon satamarata	01.09.1964	?
P 1	Turun H-liikennesatamaradan pohjoinen linjaus (1,2 km)	26.09.1982	?

Yhteensä 459 km



Kappale suomalaista teollisuushistoriaa: Säynätsalon tehtaiden tavaraliikenne hoidettiin rautateitse 1970–1996. Rata purettiin elo–syyskuussa 2006. Kuvassa Säynätsalon radan linjauksen erkane-
miskohta Raudanlahti kallioleikkauksessa Jyväskylän–Jämsänkosken oikoradalla, jolla nyttemmin
liikennöivät myös Pendolinot. P

Vuosi- katsaus



Rautatiepolitiikkaa kuukaudesta kuukauteen 2005–2007

Taivalkosken rata on suljettu
Pesiökylästä pohjoiseen.
Jarkko Voutilainen



Vuosikatsaus 2005–2007

Kahdessa vuodessa Suomen liikennepolitiikassa on tapahtunut paljon, mutta sitenkin vähän, paljastaa tämä lähes 30-sivuinen vuosikatsaus. Maakunnat puolustavat raiteitaan ja kansalaiset juniaan, mutta riittääkö se, kun vastassa on hidas valtiokoneisto sekä sen auktoriteetit ja luutuneet asenteet? Rautatie on mahdollisuus, mutta onko se sitä myös Suomessa?

Toukokuu 2005

• Raideryhmäksi itsensä nimennyt löyhä joukko eri aloilla ja eri puolilla maata toimivia kansalaisia julkaisee rautatiepoliittisen pamfletin ("Rautatie on mahdollisuus", Anriia Kustannus). Tarve yhteiseen esiintymiseen nousee yhteydenpidosta, jossa todetaan lähes päivittäin, kuinka media pelkkää tietämättömyytään uutisoi rautateistä virheellisesti ja asenteellisesti, eikä korjaavaa tietoa saa aina helposti julkaistuksi edes yleisönosastoissa – saati, että aika riittäisi sen tuottamiseen.

Toisilleen osaksi tuntemattomienkin kansalaisten yhteydenpito oli virinnyt Ratahallintokeskuksen (RHK) käynnistämistä rataosien lakkauttamista koskevista seminaareista ja kuulemistilaisuuksista.

Pamflettia tilataan mm. kuntiin ja maakuntaliittoihin. Mediaa se ei kiinnosta.



Euroopan rautatieviraston ensimmäinen pääjohtaja on belgialainen Marcel Verslype. ERA

Kesäkuu 2005

• Euroopan rautatieviraston (ERA) peruskivi muurataan 16.6. Pohjois-Ranskan Valenciennessa. Viraston kunianhimoisena tavoitteena on "rajaton eurooppalainen rautatieliikennealue". Se on poliittisesti vaikea päämäärä; jo peruskiven muurauksista puuttavat piirittävät mielenosoittajat.

Syyskuu 2005

• Liikenneministeriksi nimitetään jyvaskyläläinen YTM Susanna Huovinen (sd., synt. 1972). Aiempi liikenneministeri, espoolainen VTM Leena Luhtanen (sd., synt. 1941) siirretään oikeusministeriksi.

Lokakuu 2005

• Eduskunta käy rautatieli-

"Se, että he (toimittajat) uskoivat pluffia ja kirjoittivat kaikenlaista kuulemaansa, oli meille eduksi. Pääsimme samaan aikaan rauhassa tekemään oikeita asioita, joista taas ei suureen ääneen puhuttu."

Stefan Widomski (Nokian vientikaupan johtaja) muistelmissaan

kenteestä välikysymyskeskustelun. Sen merkittävien saavutusten on, että kansanedustajat onnistuvat tyystin vaikenemaan EU-säädösten lähivuosina tuomisista suurista muutoksista.

Moni edustaja on kuitenkin syksyn mittaan ollut rautatieasioissa aktiivinen. Kolme sosialidemokraattia on esittänyt kirjallisen kysymyksen, aikooko hallitus ryhtyä ”pikaisiin toimenpiteisiin” henkilöliikenteen aloittamiseksi Rauman–Kokemäen rataosalla. Heidän mukaansa ”on täysi syy epäillä laskelmia, jossa henkilöliikenteen aloittaminen on torjuttu.”

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) vastauksen mukaan liikenteen aloittaminen edellyttäisi, että val-

tio alkaisi ostaa rataosalle VR Osakeyhtiöltä henkilöjunia. ”Nykyisessä rahoituslanteessa uuden junayhteyden ostaminen olisi mahdollista ainoastaan lakkauttamalla joku nykyisen osto- liikenteen piirissä oleva junayhteys”, ministeriö lausuu.

• Hallitusohjelmassa on sovittu, että Suomi avaa rautateilla kilpailun vasta, kun EU siihen pakottaa, kirjoittaa Länsiväylä-lehti. Kun YTV kilpailutti bussiliikenteen, kustannukset putosivat 30 prosenttia, ja tallella on yhä noin viidenneksen hintaetu, sanoo johtaja Hannu Penttilä. Tukholmassa kuusi vuotta sitten tehty lähijunaliikenteen kilpailuttaminen johti kustan-

nusten alenemiseen noin 30 prosentilla. Suomeen odotetaan samanlaisia vaikutuksia.

• 20.10. Keijo Himanen valittaa Helsingin Sanomissa, että valtio ei heruta riittävästi tukea VR Osakeyhtiölle oikoradan liikenteeseen.

• YTV ja VR Osakeyhtiö saavuttavat lähijunaliikennettä koskeissa neuvotteluissaan yksimielisyyden kaikilta muilta paitsi yhdeltä osin: ”YTV:n neuvottelijat ovat edellyttäneet, että mahdollisessa kilpailutilanteessa kummallakaan osapuolella ei ole vaatimuksia lyhentyneiden sopimuskausien johdosta toista osapuolta kohtaan, vaan

Yöjunista käynnistyy kapina Kainuussa



Ruotsissa kunnostetaan ja vuokrataan vanhaa kalustoa myös uusille operaattoreille. Norrlandståg-in juna Pohjois-Ruotsissa. Håkan Hjort / Connex

Marraskuu 2005

• Pohjoispohjalaisen Osakunnan opiskelijat jalkautuvat Kajaaniin kokoamaan nimiä yöjunien puolesta. Sisämaan ja Itä-Lapin yöjunien lakkauttamista vastustavaan liikkeeseen on liittynyt runsaat parikymmentä yhteisöä, mm. Pohjois-Karjalan yrittäjät ry, Maan Ystävät ry, Joensuun tutkijainaset ry sekä poliittisia nuori-

sojärjestöjä ja eläkeläisjärjestöjä. Osakunnan mukaan yöjunien halutaan kulkevan tulevaisuudessakin. ”Kainuusta, Pohjois-Karjalasta ja Pohjois-Savosta katsoen Helsinki on kaukana. Yöjuna on monille ainoa tapa matkustaa edullisesti ja aikaa säästäen pitkiä matkoja.”

Adressissa, jonka allekirjoittaa runsaat 16 000 henkilöä, vaaditaan ”tasa-arvoista

aluekehitystä ja kansalaisten mielipiteen kuulemista”.

VR Osakeyhtiö on tilannut 59 miljoonalla eurolla 20 uutta makuuvaunua Helsingin ja Rovaniemen väliseen liikenteeseen. Sisä-Suomen yöjunaliikenteen yhtiö olisi halunnut lakkauttaa jo tammi-kuussa riittämättöminä pitämiensä ostoliikenteen tukien vuoksi

kilpailuttaminen sekä liikenteenhoidon kannalta tarkoituksenmukainen täytäntöönpano toteutetaan hyvässä hengessä”, YTV:n hallitus toteaa pöytäkirjaan.

Uudet sopimukset tulevat voimaan vuoden 2006 alusta ja ovat voimassa 12 vuotta. Sopimusten hinta-taso säilyy hieman yli 45 miljoonassa eurossa vuotta kohden.

Marraskuu 2005

• Valtionyhtiöillä on ollut vaikeuksia löytää paikkaansa vapaassa markkinataloudessa, sanoo professori Kalle Michelsen Yrittäjyyden paradoksi -raportissa: ne ovat Suomessa päässeet nauttimaan taloudellisesta turvallisuudesta, jollaista yksityiset yritykset eivät parhaina päivinäänkään voi saavuttaa. Michelsenin mukaan tarvitaan voimakasta yhteiskunnallista arvokeskustelua, jossa yrittäjyydelle luodaan yleisesti hyväksytty ja kannustava ilmapii-ri. Vastuun keskustelun luomisesta Michelsen sysää vi-
ranomaisille ja medialle.

Suomessa valtio on ideologinen ja taloudellinen voimatekijä, jonka päätökset säätelevät ihmisten elämä-
nää kehdestä hautaan, Michelsen sanoo. ”Onko valtiokeskeisyydestä hyötyä maailmassa, jossa kansalliset valtioiden rajat katoavat ja globaali talous sekä informaatioyhteiskunta elävät omaa elämäänsä valtioiden määräysvallan ulkopuolella?”

• LVM:n mukaan ”Kongin-
kankaan onnettomuuden



VR Yhtymä olisi ainoana Suomessa voinut kuljettaa paperirullat kiskoja pitkin. Keltaisella merkittyä osuutta uhkaa lak-
kauttaminen **Kartta: Mikko Itä-
lahti.**

tutkintalautakunnan esittämistä turvallisuussuosituk-
sista ovat monet edenneet pitkälle.” Onnettomuuden tutkintaraportti ei kuiten-
kaan kysy, miksi paperirullien kuljetukseen käytettiin maantietä. Onnettomuus-
rekka oli VR-konsernin ajos-
sa, ja onnettomuus tapahtui tieosuudella, jolle on olemassa rinnakkainen rai-
deyhteys. LVM:n virkamie-
het ovat puoltaneet ”vähä-
liikenteisten rataosien” lak-
kauttamista. Niihin kuuluu
myös Äänekosken läpi kul-
keva rataosa.

Valtakunnansyyttäjänvi-
rasto ilmoittaa nostavansa
syytteen paitsi onnetto-
muusrekan kuljettajaa
myös VR-konserniin kuulu-
van Transpoint Oy:n entistä
toimitusjohtajaa vastaan.
Helsingin käräjäoikeus on
aiemmin tuominnut yhtiön
toimitusjohtajan sakkoihin
ajojen järjestämisestä siten,

että maantieliikenteen tur-
vallisuuteen liittyviä sää-
döksiä työajoista ja nope-
uksista ei ollut mahdollista
noudattaa.

• VR Osakeyhtiön toimitus-
johtaja Tapio Simos pitää
liikenneministerin kotimaa-
kunnassa ilmestyvän sano-
malehti Keskisuomalaisen
mukaan mahdollisena, että
Jyväskylän ja Helsingin
matka-aika tippuisi nykyi-
sestä lähes kolmesta tun-
nista lähelle kahta.

• Ratahallintokeskus (RHK)
varoittaa tulevista rataver-
kon huonosta kunnosta
johtuvista rajoituksista. Ra-
taosilla Uimaharju–Lieksa ja
Misi–Kemijärvi nopeus las-
ketaan seuraavana keväänä
80 kilometriin tunnissa.
Myöhemmin Kyrön–Turun
välillä nopeus laskee 120 ki-
lometriin. Pohjanmaalle ja
Savoon on luvassa piste-
mäisiä rajoituksia. Vuodeksi
2007 ennakoitua rajoituk-
sia myös radoille Tornio–
Kolari ja Seinäjoki–Kaski-
nen. Kahdella tavaraalien-
teen läpikuluradalla (Poro-
kylä–Vuokatti ja Savonlin-
na–Huutokoski) nopeus on
putoamassa alle traktorin
vauhdin, 30 kilometriin tun-
nissa.

Joulukuu 2005

• Liikenneneuvos Lassi Hils-
ka harmittelee LVM:n verk-
kohedessä, että EU ei heti
90-luvulla kajonnut rauta-
tieliikenteeseen, ”mikä on
vaikeuttanut rautatiepoliti-
ikan käsittelyä ja alan kehit-
tämistä”. Kilpailukyvyltään
heikoin ja taloudellisesti lä-
hes selvitystilassa ollut lii-
kennemuoto jätettiin Hils-

kan mukaan oman onnensa nojaan. "Rautateiden ta-
varaliikenteen kehitys näyt-
tää edelleen surulliselta.
Tieliikenne on jatkanut kas-
vuaan ja osa sen kasva-
neesta markkinaosuudesta
on laajentuneiden markki-
noiden ja lisääntyneen kil-
pailun ansiota", Hilska sa-
noo.

Tammikuu 2006

- Itä-Lapin kuntayhtymä ko-
koaa adressia Kemijärven
yöjunan puolesta. Kyseessä
on jo toinen yöjuna-adressi
lyhyessä ajassa.

- Helsingin Sanomissa VR
Osakeyhtiön toimitusjohta-
ja Tapio Simos "korostaa, et-
tä Rovaniemen ja Kemijär-
ven välinen liikenne on ol-
lut valtion tukemaa ja liike-
taloudellisesti kannattama-
tonta." Sen jatkamisesta on
tehtävä poliittinen päätös,
Simos sanoo. Ministeriön ja
VR Osakeyhtiön vuonna
2004 solmiman henkilölii-
kenteen hoitoa koskevan
sopimuksen mukaan Kemijär-
ven yöjuna ei ole tukien
piirissä. Sopimuksessa on
myös Simoksen allekirjoi-
tus. Liikenneministeri Su-
sanna Huovinen joutuu se-
littämään Simoksen lau-
suntoa.

Helmikuu 2006

- Metsäliitto ilmoittaa VR
Cargon vaatineen niin ko-
vaa hintaa Sallan radan raa-
kapuukuljetuksista, että ne
ovat vaarassa siirtyä maan-
tielle. Metsäliitto ja VR Car-
go kuitenkin sopivat "mal-
tillisesta korotuksesta".
- Ruotsi ilmoittaa alkavansa
suunnitella maailman en-



Kuningas Kaarle XVI Kustaa Årstabron sillan avajaisissa vuonna 2005. [Banverket](#) / [Thomas Fahlander](#)

simmäistä öljytöntä talout-
ta. Siirtymäajaksi on kaa-
vailtu 15 vuotta.

- **Ruotsin valtiopäivät
ovat myöntäneet rauta-
teiden kehittämiseen
kaikkien aikojen suurim-
mat määrärahat, 107.7
miljardia kruunua. Suo-
men rajalle Haaparantaan
rakennetaan uusi rata.**

- Suomessa ei ole liikenne-
suunnitteluun velvoittavaa
lakia kuten monissa Euroo-
pan maissa, toteaa Suomen
Arkkitehtiiliitto (SAFA) lau-
sunnossaan ratalakiehdo-

tuksesta. Sen mukaan lakiin
tulisi kirjata selkeämmin ra-
taverkon kehittämistavoit-
teet sekä eri viranomaisten
oikeudet, vastuut ja velvoit-
teet, ja Konginkankaan tur-
man kaltaisten onnetto-
muuksien välttämiseksi ras-
kaiden tavarakuljetusten
hoitaminen rautateitse voi-
si olla tavoitteisiin kirjattu-
na joko ratalaissa tai rauta-
tielaissa.

- Kemijärven yöjuna on ny-
kyisellään kannattava, jopa
kannattavampi kuin toinen
pohjoisen yöjuna, sanoo lii-
kenneministeri Susanna

Itä-Lapin kapinalähetystö ei VR:n ja Ratahallinnon kylmäkiskoista vastaanottoa säikähtänyt

■ Antti Saipio

Kapinajoukko Kemijärven junayhtiön puolesta on lähtenyt kapinajoukko. Vaikka heidän harkinta on ollut perusteellista, heidän toimintansa on ollut laillista. VR:n johtajien on syytä huomata, että kapinajoukko ei ole väkijoukko, vaan se on laillista ja oikeutettua.



Uhka Kemijärven yöjunan lopettamisesta sai kansalaiset liikkeelle. **Koillis-Lappi**

Huovinen. Hän toteaa, että tiedotusvälineissä on esitetty asiasta virheellistä tietoa. "Vaikka kyseinen liikenne nyt on kannattavaa, on huomattava, että tilanne muuttuu kun käyttöön otetaan uudet 20 makuuvauvua", ministeri sanoo vastauksessaan kansanedustaja Markus Mustajärven (vas.) kirjalliseen kysymykseen.

• Kemijärveläiset pitävät 22.2. mielenosoituksen eduskuntatalon edessä ja tapaavat liikenneministerin. LVM:n liikennepalveluyksikön päällikkö Juhani Tervala ja Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrynen käyvät television A-talk-ohjelmassa harvinaisen keskustelun. Tervalan ylimielinen asenne herättää yleistä pahennusta. Helsingin Sanomissa Outi Nyttjäjä myöhemmin kirjoittaa, että "niin suurta epäherkkyyttä, ylimielisyyttä ja alentuvaisuutta on harvoin nähty". "Tervala kohteli Sallan kunnanjohtajaa Kari Väyrystä ja matkailuyrittäjä Miia Porkkkaa kuin hattu kädessä työtä anovia päiväläisiä."

• **Uudenkaupungin radan paikallisliikenne olisi kannattavinta, jos se ulottuisi Turusta myös Saloon, arvioi Varsinais-Suomen liiton teettämä selvitys. Lainsäädäntö mahdollistaneen ennen pitkää esimerkiksi Varsinais-Suomen liitolle paikallisen junaliikenteen kilpailuttamisen.**

Maaliskuu 2006

• Ruotsin rautatiet täyttävät 150 vuotta. Valtion rataverkolla on noin 30 liikennöitsijää, jotka kuljettavat sekä matkustajia että rahtia. Matkustajamäärät ovat rataverkon vapauttamisen myötä kasvaneet 30 prosenttia. Turvallisuus on lisääntynyt; ketään ei ole kuollut 15 vuoteen raiteilta-suistumisen tai junien yhteentörmäyksen vuoksi, Banverket tiedottaa.

• Eduskunnan toiminta on kehittynyt epädemokraattiseen suuntaan, kirjoittaa kansanedustaja Marjaana Koskinen (sd.) Turun Sanomissa. Valiokuntien puheenjohtajiksi valitaan puolueiden "uskollisia sotureita", kun näitä palkittiin aiemmin hallintoneuvostojen jäsenyyksillä.



• Norrtåg-yhtiö alkaa liikennöidä uudella pohjoisen Ruotsin Botnia-radalla heti, kun se vuonna 2010 valmistuu, kertoo Ruotsin radio. Kalustoon ja aikatauluihin liittyviä kysymyksiä on jo alettu ratkoa. Norrtåg alkaa vastata Sundsvallin pohjoispuoleisesta päiväliikenteestä, johon kuuluu 48 pohjoisen kuntaa ja maakuntatoimijaa. Yhtiö olisi halunnut liikennöidä Tukholmasta saakka.

• Eduskunta keskustelee hallituksen esityksestä rautatielaiksi. Lain myötä Suomi voi avata rataverkkonsa uusille tavaraliikenteen operaattoreille vuoden 2007 alusta. Seinäjokelainen toisen polven veturinkuljettaja, Veturimiesten liiton hallituksessa pitkään istunut Harry Wallin (sd) ja oululainen professori Erkki Pulliainen (vihr) eivät löydä



Kaksi rekkaa ajoivat rajusti yhteen Äänekosken-Saarijärven välillä keväällä 2005. Molemmat kuljettajat kuolivat. Tielinjalla on rinnakkainen raideyhteys, jota uhkaa lakkauttaminen vähäliikenteisyyden vuoksi. Rautateiden kilpailutilanteessa, jossa operaattoreita on useita, rataosa voisi tarjota kysyttyä kapasiteettia: matka Helsingistä Ouluun on Äänekosken kautta vain 49 km pitempi kuin tukkoista Seinäjoen rataa. **TL**

uudistuksista hyvää sanottavaa. Wallin toivoo, että tuleva EU:n palveluasetus ei toisi Helsingin lähiliikenteeseen kilpailua. Hän sanoo, että tavaraliikenteen kilpailun avautumisesta huolimatta Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikenne jää yksinomaan VR Osakeyhtiön hoidettavaksi.

Ruotsista Wallin löytää

vain moitittavaa. Wallinin näkökulmasta "paikallinen VR pilkottiin kuuteen eri yhtiöön, jotka toimivat erikseen" ja "henkilökunnan joustava käyttö ei ollut enää mahdollista." Tämä on se asia, jota Suomessa pitää välttää, Wallin arvelee.

Ruotsin rautateiden turvallisuudesta hän ei kuitenkaan löydä huomauttamis-

ta.

Wallin antaa ymmärtää, että Suomessa rautatiepolitiikkaa tekee 2000 jäsenen ammattiliitto. Hänen mukaansa SDP:n puoluekokouksen kannanotot ovat olleet erittäin tiukkoja. "Me olemme siellä todenneet, että EU:n määräykset ovat meidän osaltamme maksimimääräyksiä. Emme halua mennä siinä pitemmälle", Wallin sanoo.

Vihreiden Pulliainen päivittelee "rautatiepaketti-innostusta" ja vetää esiin vanhan esimerkinsä Britanniasta. "Erikoisesti siis englannissa tämä homma meni niin läskiksi kuin olla voi", Pulliainen luennoi. Nokialainen Reino Ojala (sd) käy puhujapöntössä kertomassa kuulleen (Pulliailta), että "monessa maassa henkilöliikenne on kilpailun avulla saatu täysin sekaisin."

• Rautateille on löydettävä uutta osaamista ja uutta henkilöstöä "hyvinkin operatiivisella tasolla" ja paljon

Kemijärvi herää yöjunan lakkautusuhkaan

• 24.3. Lapin Liiton ja kansanedustajien Kemijärvelle järjestämässä seminaarissa kansanedustaja Jari Vilen (kok.) pitää useimpien paikalle saapuneiden kollegoidensa tavoin Itä-Lapin rautatieongelmien ratkaisuna Kemijärven radan sähköistystä. Erkki Pulliainen kysyy yleisöltä emotionaalisessa puheenvuorossa, "saako eduskunta investoida sähköistämiseen vai ei?" Esko-Juhani Tennilä (vas.) ilmoittaa tautuu vaatimaan sähköis-

tystä. Samaa kantaa edustaa Maija Rask (sd.), joka tosin valittaa käytettävissä olevan tiedon ristiriitaisuutta.

Kemijärven kaupunginvaltuutettu Juhani Tapio ihmettelee, kuinka ylipääntään voidaan puhua liikenteen kannattamattomuudesta, kun sitä hoitaa VR Osakeyhtiö monopolitilanteessa. Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrynen esittää laskeleita, joiden mukaan VR Osakeyhtiön ilmoittamal-

la aggregaattivaunun hinnalla saisi kuusi aggregaattivaunua.

VR Osakeyhtiön edustaja Ari Vanhanen ruttaa Väyrysen Ruotsista tilaamat laskelmat.

Kunnanjohtaja Väyrysen mukaan lappilaiset olisivat halunneet tavata Suomes- sa käyneen EU:n liikennekomissaarin, mutta liikenneministeriö asettui poikkiteloin. Sallaan tehtiin kansainvälinen raja-asema, kun lappilaiset saivat EU:n ulko-

nykyistä laajemmin, arvioi opetusministeriön työryhmä. VR Koulutuskeskus kouluttaa Suomessa mm. liikenteen ohjaajat, konduktöörit ja veturinkuljettajat. Koska VR Osakeyhtiö pian menettää yksioikeutensa rataverkon käyttöön, koulutuksen organisointia on työryhmän mukaan syytä pohtia irrallaan yhtiöstä.

Huhtikuu 2006

• Konginkankaalla 19.3. 2004 tapahtunutta liikenneonnettomuutta koskevan oikeudenkäynnin pääkäsittely alkaa Äänekosken käräjäoikeudessa. Jutussa on 97 asianomistajaa, lähinnä surmansa saaneiden oikeudenomistajia sekä tapahtumassa loukkaantuneita. Todistajia on kymmenkunta, korvausvaatimuksia esittää 46 henkilöä. Valtionsyyttäjä Mika Illmanin haastehakemuksen 17 sivusta kymmenen koskee Transpoint Oy:tä tai sen entistä toimitusjohtajaa, seitsemän onnettomuusrekan kuljettajaa.

Valtionsyyttäjä Mika Illman syyttää VR-Yhtymään kuuluvaa Transpoint Oy:tä työturvallisuusrikoksesta ja sen aiempaa toimitusjohtajaa työturvallisuusrikoksesta, 23 kuoleman- ja viidestä vammantuottamuksesta ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta. Onnettomuusrekan kuljettajaa syytetään liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä 23 kuoleman- ja kolmesta vammantuottamuksesta. Vakuutusyhtiö arvioi korvausten loppusummaksi 5,5 miljoonaa.

Käsittely keskittyy luke-mattomiin teknisiin detailjeihin. Asianajaja Risto Tuorin mukaan Transpoint on toiminut paremmin kuin useimmat kilpailijansa ja vähintään puolet Suomen kuljetusyhtiöistä voisi panastuuseen perusteilla, joista Transpointia syytetään.

Liikkuvan poliisin yksikönpäällikkö kertoo, että onnettomuusyönä oli satunut neljän tunnin tietoliikennekatkos, joka oli estä-



Mm. Ilta-Sanomien tapa myydä itseään onnettomuudella herätti omaisten närkästystä. Etusivulla kuvattu tyttö ei ollut onnettomuuden uhri, ja kuljettajan kasvot on peitetty. Miltä olisivat näyttäneet liikenneministerin peitetyt kasvot?

nyt datan välittymisen tien päältä kelikeskukseen. Liukauden torjuntaa ei puuttunut datan vuoksi käynnistetty. Katkoksen syy oli jäänyt arvoitukseksi.

Todistelujen ja loppuläuselämysten myötä herää kysymys, kuinka pitkälle onnettomuudesta voivat vastata Transpointin kuljettaja tai entinen toimitusjohtaja.

asiainkomissaarin käymään paikalla "vastoin Helsingin tahtoa", Väyrynen kertoo. "Me todella tarvitsemme Brysselin sanomaan, mikä meille on oikein ja mikä väärin", Väyrynen laukoo.

Lapin Liiton hallituksen puheenjohtaja Timo E. Korva toteaa, että Ruotsissa maan pohjoisosiin rakennetaan uutta rataa, jolle toivotaan jatkoa Sallan kautta Venäjälle. "Jompikumpi näistä samanlaisista maista on perusteellisesti väärässä", Korva sanoo.



VR Osakeyhtiö on esittänyt Kemijärven liikennettä lakkautettavaksi, koska sillä ei ole uusien makuuvaunujen vaatimia aggregaattivaunuja. Sopiva aggregaatti tosin nähtiin Kemijärven asemalla jo seminaaria seuranneena aamuna. TL

Transpoint on osa VR-Yhtymää, jolla on yksinoikeus harjoittaa kaupallista liikennettä Suomen rataverkolla. Sekä kuljetuksen lähtöpäikässä että määränpäässä olisi ollut kiskot. Yhtiöt toteuttavat valtion yhtiöilleen luomia linjauksia.

Onnettomuus tapahtui nelostiellä. Nelostielle on Jyväskylän–Oulun osuudella olemassa vaihtoehtoinen raideyhteys, jota käytetään vain raakapuun kuljetuksiin. Radoista vastaava RHK on esittänyt Äänekosken–Haapajärven radan kunnostamista. LVM:n liikennepalveluyksikön päällikkö Juha-ni Tervala on Taloussanomissa moittinut RHK:n esitystä.

• Ilta-lehti toteaa pääkirjoituksessaan, että liikenneministeri on korostanut mm. keskikaiteita. "Jos päättäjät haluavat torjua Konginkankaan turman toistumisen, heidän on kuitenkin puututtava sen perussyihin", lehti sanoo: "kumipyörät ovat usein korvaamattomia mutta kaikki mahdolliset kuormat on saatava kiskoille tai köleille".

Toukokuu 2006

• Rautatieläisten Liiton puheenjohtaja Mauri Lunden arvostelee sanomalehti Kalevassa VR Osakeyhtiötä: "Miksi talviliikenteen keskuspaikka ylipäättään on Rovaniemi, kun Kemijärvi on paljon lähempänä Itä-Lapin laskettelukeskuksia. Kun junassa kulkevat henkilöautot lastataan Rovaniemellä, näyttää siltä, että matkatkin suuntautuvat



Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrynen epäilee, ettei eduskunta ole pystynyt vaikuttamaan Kemijärven junaan. **TL**

sinne." Lunden näkee ongelmallisena, että "etelän ihmiset suunnittelevat VR:n toimintaa pohjoisen ihmisten puolesta." Hän olisi valmis keskustelemaan, voisi-ko jokin muu yritys ottaa pohjoisen junaliikennettä hoitaakseen. Rautatieläisten Liittoon kuuluu lähes 15.000 jäsentä ja se on suurin rautateiden ammattiliitoista.

• Lapin vaalipiirin kansanedustaja, alue- ja kuntaministeri Hannes Manninen (kesk.) aikoo Lapin radion mukaan nostaa Kemijärven radan sähköistämisen hallituksen budjettiriiheen, vaikka sille ei näe perusteita edes Mannisen oma puoluelehti. Manninen ei Lapin radion mukaan tiedä, saako asia koko hallituksen tuen. EU-rahoitukseenkin tarvittaisiin valtiolta lisäpanosta.

• Rataosien lakkauttaminen herättää keskustelua liikenneministeriön järjestämässä ratalain kuulemistilaisuudessa. Sillä uskotaan olevan alueille lakiluonnoksessa

esitettyä suurempi merkitys, vaikka radalla ei olisi edes henkilöliikennettä.

• Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrynen arvioi, että kansanedustajat eivät ole pystyneet vaikuttamaan siihen, että Itä-Lapin junaliikenne säilyisi. Kainuun Sanomissa edustaja Erkki Pulliainen sanoo jakavansa voimattomuuden tunteen. "Tämä on ollut yhteistä häviötä pääkaupunkiseudun lähijunatuotantoasias myöten."

• Skanska rakentaa Ruotsissa kolme uutta siltää Suomeen johtavalle Haaparan radalle. Radoista vastaavan Banverketin mukaan rataosan "päivitys" on täydessä vauhdissa.

• Uusikaupunki haluaa takaisin Valtionrautateiden vuonna 1992 lopettamat henkilöjunat. SDP:n valtuustoryhmä on ehdottanut selvittettäväksi liikenteen aloittamista EU:n tavoitteiden hengessä. Kaupunginhallitus käsittelee aloitteen siirtämistä kau-

punkis suunnittelu- ja maankäyttöosaston valmisteltavaksi. Aloitteen tekijät ehdottavat, että lakia muutetaan jo vuoden 2007 alusta, jolloin rataverkko avataan uusille tavaraliikenteen operaattoreille.

- Päätös Kemijärven junaliikenteen lakkauttamisesta on jopa uskottoman väärä, kirjoittaa sanomalehti Kaleva. "VR:n mittareissa asia ehkä ei ole iso, mutta sillä on arvaamattoman suuri merkitys mielikuvissa. Viimeinen pisara oli liikenneministeri Susanna Huovisen ilmoitus, että hän ei ehdi käydä Kemijärvellä", Kaleva kirjoittaa.

- Junaliikenne Valtimolta Vuokattiin keskeytetään runsaaksi viikoksi radan huonon kunnon vuoksi. Radan päällysrakenne on käyttökelvoton parin kilometrin matkalta ja osa pölykyistä lahonnut. Radalla on talven aikana ollut aiempaa enemmän kuljetuksia.

- Norjalaisen Høeghin perheen hallitsema Hector Rail on solminut kymmenen vuoden sopimuksen metsäteollisuusyhtiö SCA:n kanssa Keski-Ruotsin raakapuu-

kuljetuksista. Sopimus koskee noin 1,8 miljoonan tonnin vuosirahtia. Hector Rail ja SCA aikovat yhdessä kehittää kuljetusjärjestelmää. Sopimus työllistää noin 15 rautatieläistä Ångessa ja Långselessä. Hector Rail on ajanut vuosittain noin kaksi miljoonaa junakilometriä Ruotsissa ja Norjassa. Sillä on ollut kymmenen veturia ja kahdeksan junayksikköä, osa omia, osa vuokrattuja.

- Äänekosken käräjäoikeus tuomitsee VR-Yhtymään kuuluvan Transpoint Oy:n harvinaiseen yhteisösakoon kuljettajien työturvalisuiteen kohdistuvasta rikoksesta. Konginkankaan onnettomuudessa yhtiön osalta "rikoslain 9 luvun 2 §:ssä säädetty rangaistusvastuun edellytykset täyttyvät ja yhtiölle on kohtuullista määrätä seuraamukseksi yhteisösakko", alioikeus perustelee. Syyksi oikeus luki kuormauksen valvonnan laiminlyönnin sekä aikataulusuunnittelun laiminlyönnin noin kuukauden ajalta.

Yhteisösakon "kohtuulliseksi suuruudeksi syyksiluettuun rikokseen nähden" oikeus laski 10.000 euroa. LVM:n johtava asiantuntija, liikenneneuvos Lassi Hilska



Keiteleen kanava on valmistunut vuonna 1994. Raakapuun sijasta sillä kulkee enää harvaksen huviveneitä. TL

on arvioinut Turun Sanomissa (28.2.), että VR Cargon halukkuuteen kehittää rautateiden tavaraliikennettä voi vaikuttaa se, että samassa kuljetuskonsernissa toimii Transpoint kumipyöriillä. Hilska näki Helsingin ja Oulun välisissä rautatiekuljetuksissa yhä kasvun mahdollisuuksia.

Kesäkuu 2006

- Keiteleen kanava pidetään kesällä 2006 ensi kertaa öisin kiinni. Kanava valmistui vuonna 1994 palvelemaan lähinnä raakapuu-



Hector Railin kuljetussopimus sitoo kahdeksan veturia ja 94 neliakselistaa vaunua. Hector Rail

kuljetuksia. "Kiistaton tosiasia on, että vesikuljetus on edullista", lausui presidentti Martti Ahtisaari avajaisissa. Raakapuun uitto ja proomukuljetukset ovat päättyneet kokonaan ja osa aiemmasta uittopuusta on siirtynyt juniin, jotka lähtevät Keitelepuhjan asemalta. Rautas on yksi lakkautusuhasta alaisista.

- Keskustanuoret esittivät keskustan puoluekokoukselle, että tuleva hallitusohjelma mahdollistaisi rautateiden henkilöliikenteen avaamisen kilpailulle. Suomen pitäisi heidän mukaansa vapauttaa liikennettä omatoimisesti ilman EU:n pakkoa. "Ihmisiä on turha pelotella Britannian huonolla esimerkillä. Britanniassa vapautettiin kerralla kaikki: liikenne, liikenteenohjaus ja radanpito. Rajuun yksityistämiseen ei ole Suomessa mitään syytä. Suomessa ratahallinto ja liikenteenohjaus pitää säilyttää jatkossakin valtion hallinnassa", aloitteessa sanotaan. Sen mukaan yhteiskunnalla pitäisi olla päätösvalta myös siitä, missä ja miten yhteiskunnan tukemaa junaliikennettä harjoitetaan.

- Eduskunta hyväksyy hallituksen esityksen rautatielaiksi. Sen myötä Suomi voi avata rautateiden tavaraliikenteen uusille operaattoreille vuoden 2007 alusta. Eduskuntakeskustelussa kuullaan kaikki vanhat ennakkoluulot. Niin asiaa kuin käsitteitäkin on hukassa. Kimmo Kiljunen (sd.) kysyy, "kuinka hyvin Valtionrauta-



Suomussalmen kunta vastustaa Taivalkosken radan purkamista. Kuvassa Väskiön asema. P

tiet tänä päivänä itse asiassa huolehtii tästä julkisesta palvelutuotannostaan..?" Kiljuselta on jäänyt huomaamatta, että eduskunta lakkautti Valtionrautatiet 30.6.1995.

Lyly Rajala (kok.) ihmettelee, "kukapa tänne kilpailemaan tulisi." Oululainen Rajala esittää, että "...jos VR-Rata lopettaa rautateitä, niin ei muuta kuin asfaltti päälle ja kumipyörät sinne..." Seppo Lahtelan (kesk.) mukaan "sama asia voitaisiin tehdä, vaikka se ei nopeudessa ole niin kilpailukykyinen, niin että kaivettaisiin sen penkan viereen kanava ja laskettaisiin vettä ja liikuttaisiin junalla kanavia pitkin."

Helsingin Sanomat, Ilta-Sanomat, Kauppalehti, Turun Sanomat, Ilkka, Keskipohjanmaa, Etelä-Suomen Sanomat ja Talouselämä julkaisevat STT:n toimittaman tekstin, jonka mukaan "henkilöliikenteen vapauttamista kilpailulle ei tohtinut puolustaa kukaan. Sen

sijaan useampi edustaja muistutti siitä, mihin rautatieliikenteen täydellinen yksityistäminen on esimerkiksi Britanniassa johtanut."

Uutisen kirjoittaja ei ole tiennyt esimerkiksi Ruotsin tai Saksan kokemuksista; muistutukseksi on kelvannut vain jo vuosia sitten korjattu Britannian kaaos. STT kirjoittaa: "Osa edustajista arveli jo tavaraliikenteen avaamisen kilpailulle lisäävän liikennehäiriöitä ja turvallisuusongelmia Suomen radoilla. Toisaalta markkinamahdollisuuksia kotimaan tavaraliikenteessä epäiltiin niin vähäisiksi, ettei alalle juuri tungosta ole."

Tietotoimisto on saanut kahteen peräkkäiseen lauseeseen mahtumaan kahdenlaista, keskenäänkin ristiriitaista asenteellisuutta: hyvää ei ole luvassa mutta kaksi huonoa voivat kumota toisensa.

- Suomussalmen kunta vetoaa valtioon, että se vielä harkitsisi Taivalkosken ra-

dan purkamista. Radan tilanne voi nopeasti muuttua, kun Vulcan Resources Ltd. on tehnyt Mustavaarasta valtausvarauksen. RHK:lle, LVM:lle ja Kainuun kuntayhtymälle toimittamisaan kirjeessä kunta näkee mahdollisuuksia myös bioenergiassa ja matkailussa. RHK on esittänyt rataosan purkamista.

- LVM:n esitykset runkoverkoiksi eivät edistä Satakunnan kilpailukykyä, lausuu Satakuntaliitto. Porin radalla liikennemäärät ovat suuremmat kuin joillakin runkoverkkoon esitetyillä rataosilla.

- ”Poliittinen mielenkiinto Kemijärven tilannetta kohtaan on kasvanut. Vuosi siten äänestyksessä ei ollut kuin 43 kansanedustajaa radan sähköistämisen kannalla. Nyt henkilöliikenteen jatkumisella oli 67 tukijaa”, sanoo kansanedustaja Markus Mustajärvi sanomalehti Kalevassa.

Muutkaan poliitikot eivät osaa erottaa liikenteen jatkamista radan sähköistämisestä. VR Osakeyhtiön ensimmäisenä esittämä liikenteen lopettamisyy – sähköistuksen puuttuminen – on Itä-Lapissa laajasti omaksuttu.

Sanomalehti Suomenmaan mukaan Kemijärvi on esimerkkinä siitä, ”miten liikenneministeriö ja VR pistävät yhteispelillä kansan riitelemään väärästä asiasta”. Lappilaiset on lehden kolumnin mukaan houkuteltu vaatimaan radalle 17 miljoonan sähköistystä, koska se on helpompi torjua kuin

investointi aggregaattivauunuun. Aggregaatteja on käytettävä jatkossakin mm. Pietarin junissa.

- Kemijärven yöjunaliikenteen jatkaminen syksyllä voi vielä onnistua, jos Lapin liitto ja muut aluetta edustavat tahot vastaisivat aggregaattivauunujen hankintahinnasta, esittää liikenneministeri Susanna Huovinen. Ministeriö ja VR Osakeyhtiö ovat hänen mukaansa valmiita tähän ratkaisuun. Radan sähköistäminen ei

ole millään mittarilla kannattavaa, sanoo STT:n haastattelema ”ministeriön rakennusneuvos Juhani Reunala” sanomalehti Kalevassa (ministeriössä ei ole rakennusneuvos Reunala).

- **LVM:n esitys ratojen runkoverkoksi ei ulotu Lappiin vaan päättyy Ouluun. Kemin kaupungin mukaan Oulun–Tornion rata on luettava tavaraliikenteen runkoverkkoon.**

- Itä-Lapin kuntayhtymä



LVM:n luonnostelma rautateiden runkoverkoksi herättää kritiikkiä ulkopuolelle jääneissä. Tampereen-Parkan rata kuuluu runkoverkkoon. P



Taivas, yhteydet ja valta. VR Osakeyhtiön kaukoliikennejohtaja Ari Vanhanen ja liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston päällikkö Harri Caven Kemijärvellä heinäkuussa. TL

hankkii Kemijärvellä juna-yhteyksien puolesta pidettävään tilaisuuteen noin 20 puhujaa, joukossa liikenne-ministeriön liikennepolitiikan osaston päällikkö Harri Caven, alue- ja kuntaministeri Hannes Manninen, Rautatieläisten liiton pj. Mauri Lundén sekä joukko Lapin päättäjiä ja Raideryhmän edustaja.

• Kemijärvellä pistäytyvän kansanedustaja Matti Ahteen (sd.) mukaan ratojen kunnossapitorahoituksen tila on "katastrofaalinen". Kemijärven kaupunkilehti Kotikympin mukaan Ahteen puoluetoveri, kaupunginvaltuutettu Lauri Haarahiltunen kysyi Ahteelta, miksi tämä oli VR:n hallintoneuvostossa äänestänyt Kemijärven henkilöliikenteen

lakkauttamisen puolesta. Ahte oli vastannut, että osakeyhtiölain mukaan osakeyhtiön pitää tuottaa voittoa ja että tappiota tuottava yhtiö joudutaan asettamaan konkurssiin.

Heinäkuu 2006

• Kemijärven torilla yöjunasta pidettävään puhemaratoniin osallistuu alue- ja kuntaministeri Hannes Manninen, mutta liikenne-ministeriä ei näy. Mannisen mukaan pääministeri Vanhanen "on rohkaissut liikenneministeriä etsimään keinoja jatkaa Kemijärven henkilöjunaliikennettä". Manninen vertaa liikenneverkkoa verisuonistoon. Suonien katkeamisesta seuraa kuolio, ministeri sanalle.

Lappilaisen tarkkailijan mukaan yöjunakapina on koettu niin omakohtaiseksi ja sitä on puitu pohjoisen mediassa niin paljon, että seuraukset näkyvät Lapin osalta tulevilla vaaleilla. Heti EU-puheenjohtajakauden aluksi kansalaiset näyttävät panneen kotimaisen rautatiepolitiikan selkää seiniä vasten.

Rautatieläisten Liiton puheenjohtaja Mauri Lundén välyyttää, että VR Osakeyhtiön uusien makuuvaunujen lisäksi olisi mahdollista eräänlaisina rautateiden halpalentoina käyttää myös vanhoja sinisiä makuuvaunuja, joiden ikää voitaisiin helposti jatkaa kymmenellä vuodella.

• Lapin radion mukaan VR Osakeyhtiö on valmis ajamaan Kemijärvelle vanhalla kalustollaan, jos valtio alkaa

maksaa tukea.

- Liikenneministeriön liikennepalveluyksikön päällikkö Juhani Tervalan mukaan Itä-Lapin yöjunaliikenteeseen tulee "kaluston puutteessa" vähintään vuoden tauko.

Sanomalehti Koillis-Lappi syyttää Tervalaa ala-arvoisista lausunnoista. "On hyvin vaikea uskoa, että vain kolme päivää aikaisemmin Kemijärven kansalaistilaisuudessa liikenneministerin edustajana Lapin kansanedustajien puheenjohtaja Maija Rask ei tiennyt makuuvaunuliikenteen katkeamisesta. Ei myöskään tilaisuuteen pääministeri Vanhasen terveiset tuonut ministeri Hannes Manninen", Koillis-Lappi kirjoittaa. "Maija Rask jopa palkitsi pienillä punaisilla leikkivauvuilla junayhteyden puolesta ansiokkaasti toimineita. Sekö on jäämässä Koillis-Lapille tästä junayhteydestä?"

- **Kilpailun rajoitukset koi-
tuvat kuluttajien tappi-
oksi, sanoo kauppa- ja
teollisuusministeriön
KTM) markkinaosaston
uusi päällikkö Raimo Luo-
ma. Hallinnon kuuluu
Luoman mukaan kuun-
nella, mitä yrityksillä ja
kuluttajilla on sanottava-
na. "Kahdensuuntaisuus
on tärkeää." KTM valmis-
tautuu Luoman mukaan
EU:ssa ajankohtaiseksi tu-
lemaan valtioneuvoston
suositusten mukaisesti.**

- Sanomalehti Suomen-
maan pääkirjoituksen mu-
kaan VR Osakeyhtiö vaike-



Iso Vaalee eli Dr16-veturi olisi pystynyt syöttämään sähkön Kemijärven junaan, mutta kesän 2006 keskusteluista veturi pidettiin tehokkaasti piilossa. P

nee Kemijärven yöjunaan soveltuvasta kalustostaan, esimerkiksi veturisarjasta, jolla olisi teknisesti mahdollista korvata yhtiön vaatima aggregaatti. "Sen sijaan VR on vaatinut, että Itä-Lappi ostaa sille kolme miljoonaa maksavan aggregaattivau-
nun tai että valtio sähköis-
tää radan 17 miljoonalla
eurolla", Suomenmaa lau-
suu.

- Sanomalehti Koillis-Lappi raportoi itälappilaisten VR Osakeyhtiön kanssa käymistä neuvotteluista. Lehden mukaan VR:n neuvottelijat ovat nyt myöntäneet, että teknisiä esteitä liikenteen jatkamiselle ei ole vaan jatko kiikastaa rahasta. Aiemmin rautatieyhtiö on esittänyt esteeksi, että rataa ei ole sähköistetty, mikä on herättänyt Lapissa laajoja vaatimuksia radan sähköistämisestä.

VR Osakeyhtiön toimitusjohtaja Tapio Simos on neuvottelussa sanonut, että yhtiö ei ole saanut asiassa

mitään ohjausta omistajataholta, kertoo kemijärveläisten neuvottelija. Kansanedustaja Maija Rask (sd.) pitää tilannetta erikoisena. "Olin opetusministerinä ja tiedän, että peli on kova", Rask sanoo sanomalehti Koillis-Lapin mukaan.

- Lapin radion mukaan liikenneministeriön liikennepalveluyksikön päällikkö Juhani Tervala on uusimassa käänteessä valmis Kemijärven yöjunaliikenteen jatkamiseen keskeytyksettä, mutta "jatkaminen vaatii Tervalan mukaan lisärahaa" ja "liikenneministeri Susanna Huovinen ja hallitus käsittelevät asiaa todennäköisesti hallituksen budjettiriihen aikaan elokuun lopulla."

Virkamiehen käsitys on ristiriidassa ministerin puheiden kanssa. Liikenneministeri Susanna Huovinen on vastannut kansanedustaja Markus Mustajärven kirjalliseen kysymykseen Kemijärven yöjunasta näin:

”Tämä junapari on hyvien aikataulujensa vuoksi ollut kannattavuudeltaan parempi kuin junapari (69/60), joka ei jatka Kemijärvelle. Tämä yöpikajunapari 61/68 ei ole eikä ole ollut ministeriön ostamaa kannattamatonta liikennettä. Tiedotusvälineissä on siten ollut virheellistä tietoa kyseisen liikenteen luonteesta.”

Tervalan uusimmissa puheissa näytettäisiin vaadittavan valtiontukea kannattavalle junalle.

- Juhani Tervala vaatii Lapin liitolta rahaa Kemijärven yöjunan jatkolle, kirjoittaa sanomalehti Lapin Kansa. Maakuntajohtaja Esko Lotvonen sanoo, että liitolla ”ei ole paljoakaan rahaa tai sanomista junaliikenteestä”. Uuden ostoliikenteen hintaa ei hänen mukaansa ole liioin kerrottu.

- Itä-Lapissa pelätään, että VR Osakeyhtiö yrittää kupa- ta valtiota rahaa kannattamattomaksi sanomaansa liikenteeseen, mihin liikenneministeriö ei suostu. Seurauksena Kemijärven yöjunan saataisiin lopetetuksi syyskuussa, mihin VR Osakeyhtiö on tähdännytkin. Lapin Kansan haastatteleman Sallan kunnanjohtajan mukaan ”tällaiset monopolit” tulisi purkaa.

- Kansanedustaja Esko Juhani Tennilä (vas.) ei kirjallises- sa kysymyksessään vaadi tukea Kemijärven yöjunalle. Pääministerille osoitamassaan kysymyksessä Tennilä kysyy aikooko tämä ”opastaa liikenne- ja viestintäministeriä tuomaan

esityksen, jolla Kemijärvelle toteutuu jatkuva makuu- vaunujunaliikenne?”

Vaikka Euroopan unioni korostaa alueiden tärkeyttä, kansallinen aluepolitiikka tuntuu kaikinensa ka- toavan, huokaa Lapin Kansa pääkirjoituksessaan.

- Valtiovalta ei sanomalehti Lapin Kansan mukaan ole aiemmin tiennyt, että Kemi- järven yöjunaliikenteen jat- kamiseen on muitakin vaih- toehtoja kuin radan säh- köistys tai Lapin liitolla maksatettava aggregaatti- vaunu. Lehden haastattele- ma liikenneministerin avus- taja sanoo lukeneensa La- pin Kansasta ”mahdollisuu- desta sähköistää Kemijär- ven ja Rovaniemen välillä liikennöivät sähkövaunut ”Ison Vaaleen” sähköntuo- lolla, kuten Kolarin junassa- kin tehdään.” ”Tästä mah- dollisuudesta ei ole VR ker- tonut aikaisemmin eikä lii- kenneministeriössäkään tästä ole puhuttu”, avustaja kertoo.

VR Osakeyhtiö esitti alun perin syyksi Kemijärven yö- junaliikenteen lopettami- selle, että Rovaniemen–Ke- mijärven rataa ei ole säh- köistetty. Sitkeän vastus- tuksen vuoksi liikennemi- nisteriö on esittänyt lappi- laisille aggregaattivau- nun kustantamista, minkä lisäk- si VR Osakeyhtiö on vaati- nut valtiontukea.

Elokuu 2006

- Lapin liitto ei suostu Kemi- järven yöjunan maksumie- heksi eikä aikataulumuu- tokseen, joita liikenneminis- teriön liikenneyksikön pääl- likkö Juhani Tervala on esit-

Raideryhmä vie yöjuna-asian kilpailuvirastoon

Elokuu 2006

- Raideryhmän kahdeksan jäsentä toimittavat kilpailu- virastolle toimenpidepyynn- nön henkilöliikenteen markkinoista valtion rata- verkolla Kemijärven ja Hel- singin välillä sekä yöjunalii- kenteen markkinoista. Alle- kirjoittajien mukaan VR Osakeyhtiö rajoittaa kilpai- lua mm. lopettamalla yöju- nan Kemijärvelle. ”Nykylain- säädännön mukaan muut yrittäjät eivät saa tulla VR:n tilalle. Siksi yöjunaliiken- teen mielekäs järjestämi- nen esimerkiksi kilpailutta- malla reitit ja kalustopankin perustamisella estyvät.”

Kilpailuvirasto on aiem- min patistanut liikennemi- nisteriötä pääkaupunkiseu- dun lähijunaliikenteen jul- kisen rahoituksen uudista- miseen. Viraston mukaan ”nykyistä liikenteen järjes- tämistapaa pitäisi mahdolli- simman pikaisesti muuttaa ainakin siltä osin, että oste- tun lähiliikenteen tarpeen ja palvelutason määrittämi- nen siirrettäisiin palvelun tuottavalta VR Osakeyhtiöl- tä palvelua organisoiville ja rahoittaville valtion ja kun- tien viranomaisille”.

Toimenpidepyynnön mu- kaan yöjunaliikenteessä kärsijän asemassa on VR Osakeyhtiön omistaja eli Suomen valtio, koska ”Itä- Lappi kuuluu valtioneuvos- ton päätöksen mukaisesti erityisiin kehitettäviin aluei- siin”. Kärsijöiksi toimenpi- depyyntö lukee myös Turun



Kemijärven yöjunan lopettaminen säteilisi Raideryhmän toimenpidepyynnön mukaan myös Turun suunnan ja itäisen Suomen junaliikenteeseen. P

seudun, Jyväskylän, Lahden, Kuopion ja Joensuun, jotka ovat menettämässä yöjunayhteyksiään Helsinkiin, Turkuun, Ouluun ja Ruotsin-laivoille.

Toimenpidepyynnössä epäillään, että LVM tietää VR Osakeyhtiön määrävän markkina-aseman väärinkäytösmahdollisuuksista ja suhtautuu epäkohtiin sallivasti. "On mielestämme omituista, että ministeriö vaatii taloudellista tukea junalle, jonka liikenneministeri itse myöntää olevan ainakin tietyllä vaunukalustolla ajettuna kannattava."

Toimenpidepyynnön mukaan ministeriön osuutta "yhtiön erikoiseen toimintaan" tulisi selvittää.

Toimenpidepyynnön mukaan VR Osakeyhtiö heikentää asemansa turvin yksipuolisesti matkustajien asemaa ja vaatii rahallisia tai muita tukia kunnilta ja valtiolta "esittämättä palveluiden todellisia tuotantokustannuksia ja tuloja". Kirjoittajien mielestä kunnilta vaaditaan tukea epäjohtomukaisesti ja valikoivasti ja yhtiö romuttaa kalustoa, jota joku muu voisi käyttää yöjunien ajami-

seksi, jos lainsäädäntö sen sallisi. He eivät näe menettelyä vähämerkityksisenä vaan esittävät yhtiölle "ja tarvittaessa sen omistajallekin" seuraamusmaksua kilpailunrajoituslain 6 §:n vastaisesta menettelystä.

Kilpailuvirastoa pyydetään toimimaan niin, "ettei VR:n sallita lopettaa junien kulkua ennen asian perusteellista käsittelyä ja että tehosteeksi asetetaan uhkasakko". Lisäksi pyydetään, että VR:ää kielletään romuttamasta matkustajavaunukalustoa, kunnes asia on loppuun käsitelty.



Kilpailuviraston monopoliryhmän päällikkö Timo Mattila kommentoi Raideryhmän toimenpidepyyntöä julkisesti jo ennen sen käsitelyä. **Jaanis Kerkis**

tänyt. Sanomalehti Lapin Kansa esittelee ministeriön ja VR Osakeyhtiön laskelmaa, jonka mukaan VR Osakeyhtiö alkaisi 0,6 miljoonalla vuodessa ajaa Kemijärven yöjunaa – päivällä. Entisenlaisen yöjuna liikenteen hinnaksi ministeriö ja VR Osakeyhtiö laskevat miljoonan. Ministeriö vaatii Lapilta puolta summasta.

Kemijärven kaupungin hallituksen puheenjohtaja Heikki Nivala arvioi ministeriön pyrkivän ehdotuksellaan osoittamaan, että liikenteelle ei ole tarvetta. Hän sanoo ehdotuksen tulleen yllätyksenä.

- Junakapinallisia vastaan valtion ääntä käyttänyt liikenneministeriön rakenusneuvos Juhani Tervala (55) siirretään uuteen virkaan, yleisen osaston osastopäälliköksi. Aikanaan tiehallituksesta ministeri-

öön valittu Tervala on yöjunakiistassa vetänyt poikkeuksellisen näkyvää roolia, samalla kun ministeri on jäänyt soittamaan toista viulua.

- Pohjolan Sanomien mukaan Juhani Tervala vaatii Lapin liittoa hyväksymään ministeriön ja VR Osakeyhtiön esittämän yöjunan muuttamisen päiväjunaksi. "Yöjuna liikenteen jatko Kemijärvelle on mahdoton ajatus", Tervala lausuu. Jos rahaa ei valtiolta ja maakunnalta ala löytyä, VR Osakeyhtiö lopettaa hänen mukaansa kaiken henkilöliikenteen Kemijärvelle 3. syyskuuta. "Vaihtoehtoja ei paljoa ole", Tervala sanoo.

Pohjolan Sanomat muistuttaa, että vasta heinäkuussa liikenneministeri puhui yöjuna liikenteen katkeamattomasta jatkumisesta.

- Valtiosihtööri Perttu Puro (sd.) on Lapin Kansan mukaan löytänyt Kemijärvelle yöjunavaihtoehdon: maakuuvaunuliikenne toteutetaan normaalina ostopalveluna ja ministeriössä mietitään nyt, mitä ostetaan ja kuka sen maksaa. "Ratkaisua haetaan liikenneministeriössä yöjunan pohjalta ja vanhoilla vaunuilla. Kustannusten jaosta neuvottelemme vielä Lapin liiton kanssa", Puro sanoo. Lehden pääkirjoituksen mukaan Lapilta kuitenkin vaaditaan liikaa.

"Näinä aikoina maakunnallisilla rahoilla on varmasti muutakin käyttöä (...). Jos tällaisia asioita ryhdytään järjestelemään maakuntatason rahoilla, voi edessä olla loputon tie", lehti sanoo ja muistuttaa eduskunta-vaalien läheisyydestä: "Nyt punnitaan se seikka, onko mieli muuttunut vai ovatko kansanedustajat valmiita lunastamaan lupauksensa". "Kemijärven junasoppaa on keitetty jo niin kauan, että se on vaarassa palaa pohjaan. Siitä on tullut myös eräänlainen aluepolitiikan kuihtumisen symboli", Lapin Kansa kirjoittaa.

- Raideryhmä täydentää kilpailuvirastolle jättämänsä toimenpidepyyntöä sen jälkeen, kun kilpailuviraston monopoliryhmän päällikkö Timo Mattila on kommentoinut sitä Karjalan Maa-lehdessä. Mattila arvioi, että asia saattaa olla enemmän poliittinen kuin kilpailullinen ja koskea ennemmin kuluttaja- kuin kilpailunäkökulmaa. Hän sanoo, että "monopoliyhtiöillä on

monopoliyhtiöiden tavat”.

Toimenpidepyynnön täydennyksen mukaan ”kilpailunrajoituksista annettua lakia sovellettaessa on erityisesti otettava huomioon kuluttajien etu” ja VR Osakeyhtiö tekee makuuvaunukaluston romutuksiltaan myös mahdolltomaksi, että se itse voisi jatkaa yöjunaliikennettä.

• Pohjoismaat voisivat oppia toisiltaan, miten pärjätä globaalissa kilpailussa, kirjoittaa ekonomisti Simo Pinomaa Turun Sanomissa. Ruotsissa kilpailulainsäädäntö harmonisoitiin EU:n kanssa vuonna 1993. Suurimmat muutokset tehtiin liikenne-, viestintä- ja energiasektoreilla. Tavoitteena oli valtion monopolien poistaminen, uusien yritysten markkinoille pääsyn helpottaminen ja säännöstelystä luopuminen. Rautateiden lähiliikenteessä uudet toimijat hallitsevat nyt puolta markkinoista. Samalla hinnat ovat laskeneet noin 20 prosenttia.

• Helsingin Sanomissa pääkirjoitustoimittaja Keijo Himanen kirjoittaa, että ”lappilaisten mielestä Kemijärvelle pitää päästä Helsingistä suoraan yöjunalla, maksoi mitä maksoi.” Himanen valittaa, että mitkään korvaavat ratkaisut eivät lappilaisille kelpaa.

Himasen teksti on kuin Pravdan kaikuja neuvostoinstituution istunnoista. Se sisältää jopa puolittaisen, ikään kuin Sanomakonsernin johtokin korkeammalta taholta saadun lupauksen: ”Pitkällä aikavä-

lillä sähköistys voidaan ulottaa Kemijärvelle saakka.”

• VR Osakeyhtiön henkilöliikennejohtaja Antti Jaatisen mukaan Kemijärven yöjunaliikenteelle tulee jatkoa ehkä vasta 7.1.2007 jälkeen, ”hyvällä tuurilla jopa aikaisemminkin”, sillä ”nyt ennalta sovittuja aikatauluja ja työjärjestelyjä ei ole mahdollista muuttaa lyhyellä aikavälillä.”

• Bodössä kokoontuva pohjoiskalottikonferenssi lausuu, että rautatie- ja tieliikennehankkeiden toteuttaminen, ylläpito ja kehittäminen kuuluvat kansallisina velvoitteina hallitusten, eivät alueiden kustannettavaksi. Konferenssi kehottaa Suomen hallitusta toteuttamaan ratayhteyden Sallan kautta Venäjälle.

• Liikenneministeriön Juhani Tervallalle itäyhteydet ovat sanomalehti Lapin Kansan mukaan olleet kuitervan juontia. ”Sallan ra-

dan kehittäminen on hylätty Suomen liikenneministeriössä, vaikka radan kehittelylle olisi vetoapua niin Ruotsissa, Venäjällä kuin EU:n komissiossakin”, sanoo lehden haastattelema Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin Brysselin yhteystoimiston päällikkö Seppo Heikkilä.

• Kemijärven yöjunakapinalliset keräävät lisää nimiä yöjunan puolesta Oulun suurmessuilla. Helmikuussa luovutetussa adressissa oli jo 21.000 nimeä. Junakapinasta on tekeillä äänilevy.

• Orimattilan kaupunki puolustaa Lahden–Loviisan sataman radan kehittämistä. Kaupunki nostaa asian esille lausunnossaan Itä-Uudenmaan maakuntaohjelmaan. Rataosa on lakkautusuhana alla, mutta RHK on esittänyt sen ylläpitämistä.

• Pääministeri Matti Vanhasen mukaan hallitus on aktiivisesti etsinyt mahdollisuuksia jatkaa Kemijärven yöjunaliikennettä sen jälkeen, kun VR Osakeyhtiö il-



Ruotsin kilpailulainsäädännöstä pitäisi ekonomisti Simo Pinomaa mielestä ottaa Suomessa oppia. P



Lapin maakunnalta ryhdytään vaatimaan osallistumista yöjunien rahoitukseen. P

moitti suunnitelmistaan siitä luopua.

Vastauksessaan kansanedustaja Esko Juhani Tennilän (vas.) kirjalliseen kysymykseen Vanhanen toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriö on neuvotellut Kemijärven kaupungin, Lapin liiton, työministeriön ja VR Osakeyhtiön kanssa edellytyksistä jatkaa Kemijärven yöjunaliikennettä, ja tavoitteena on ollut jatkaa sitä keskeytyksittä.

Vanhanen näkee asiassa

isompiakin kuvioita, ”piidemmän tähtäimen näkymät, mm. Venäjän suunnitelmat pohjoisten merialueidensa luonnonvarojen hyödyntämisestä”. Liikenneministeriö on kuitenkin neljä vuotta sitten poistattanut rajan Sallasta ylittävän radan yleiseurooppalaisesta TEN-liikenneverkosta.

Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen on puolestaan vastannut kansanedustaja Markus Mustajärven (vas.) neljän-

teen samaa asiaa koskevaan kirjalliseen kysymykseen. Ministeriö on tehnyt ehdotuksen, jossa yöjunaliikenne katkeaisi mutta sitä ”pyrittäisiin jatkamaan” viimeistään 7.1.2007 mennessä. Syyskuun alusta liikennettä hoidettaisiin taajamajunalla.

- Lapin liitto lähettää ministeri Huoviselle kirjeen, jonka mukaan ”LVM:n olematonta omistajaohjausta 100 %:sti valtion omistaman yhtiön suhteen tulisi vahvistaa”. Liitto odottaa ministeriöltä pikaista päätöstä Kemijärven katkeamattoman yöjunaliikenteen turvaamiseksi.

- Kansanedustaja Markus Mustajärvi kantelee valtiontalouden tarkastusvirastolle Kemijärven yöjunaliikenteen lopettamisesta. Valtion omistajaohjausta suhteessa VR Osakeyhtiöön on käytetty erittäin haitallisesti alueen kokonaisedun kannalta, Mustajärvi kirjoittaa. ”VR:n esittämät kannattavuusselvitykset ovat osoittautuneet moneen kertaan ristiriitaisiksi. Tämän lisäksi selvitykset liikennöintiin mahdollisesti käytettävän kaluston sopivuudesta ja saatavuudesta ovat olleet totuudenvastaisia”.

Mustajärvi vaatii tutkittavaksi mm. onko liikenneministeriön toiminta yöjunaliikenteen lakkauttamisessa tarkoituksenmukaista valtion taloudenhoidon kannalta ja ”miten LVM on käyttänyt omistajaohjausta VR Oy:n osalta sen esittäessä kannattavuuslaskelmiaan Helsinki–Kemijär-

vi-vuoron osalta sekä vääränlaisia tietoja kaluston käytettävyydestä Rovaniemi–Kemijärvi-välillä”.

• Suomen Yrittäjien varapuheenjohtaja, aluekehitystyöryhmän puheenjohtaja Jarkko Wuorinen pitää yöjunaliikenteen lakkautuspäätöstä Itä-Lapin aluekehitykselle ja elinkeinotoiminnalle suoranaisena kuoliniskuna ja vaatii sen purkamista.

• Hallituksen budjettiriihi osoittaa Kemijärven yöjunaliikenteeseen 450 000 euroa. Hallitus edellyttää, että maakuntaliitto osallistuu liikenteen rahoitukseen vähintään 50 000 eurolla vuodessa. Kaikesta huolimatta yöjunan kulku taukoaa syyskuussa, sanoo VR Osakeyhtiön henkilöliikennejohtaja. Kemijärven yöjuna ei ole entuudestaan ollut tuettua liikennettä.

Syyskuu 2006

• Suomessa aloittaa toimintansa EU-säädösten vaatimuksesta kansallinen rautatievirasto. Sen palvelukseen otetaan 74 henkilöä.

• Keravan-Lahden oikorata avataan liikenteelle syyskuun 3. päivänä. Yhtäälle tulee parannuksia, toisaalle huononnuksia ja uusia uhkia. Pendolino lakkaa pysähtymästä Hämeenlinnassa. Yhteyksien katkeaminen siirtää Turusta aamulaivalla matkustavia pois rautateiltä. Iisalmen–Ylivieskan radalla jatkoyhteyksien poistuminen voi jatkossa johtaa uusiin supistuksiin tai jopa liikenteen lakkauttamiseen.



Varsinais-Suomi ja Pirkanmaa halusivat joukkoliikenteelleen vastaavia tukia kuin tuleva Espoon metro. **P**

Medialta jää kokonaan huomaamatta, että oikoradalla ei ala liikennöidä tavarajunia. Epävirallisen tiedon mukaan VR Osakeyhtiö ei suostu maksamaan eduskunnan oikoradan käytöstä määräämää investointiveroa.

• Kilpailuvirasto vastaa Raideryhmän toimenpiteiden pyyntöön. Se katsoo, että valtion omistajaohjauksessa olevan liikenteenharjoittajan päätökset ovat viime kädessä liikennepolitiikkaa, johon ei käytännössä juuri voida puuttua kilpailunrajoituslain nojalla.

Viraston mukaan rautatieliikenteen avaaminen kilpailulle on Suomessa edennyt liian hitaasti. Virasto arvioi, että maassa on riittävä laajat valmiudet ainakin kotimaan tavaraliikenteen ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteen avaamiseen kilpailulle.

Virasto toteaa esittäneensä kilpailun mahdollistamista erityisesti valtion ostamassa henkilökaukoliikenteessä. Kilpailuvirasto ei

vastauksensa mukaan näe nykyoloissa tarkoituksenmukaiseksi enempää selvittää VR Osakeyhtiön menetelytapoja.

• Turun Sanomat laskee, että Pirkanmaa tukee Espoon metroa 15 miljoonalla eurolla ja Varsinais-Suomi 15,4 miljoonalla, kun valtion osuus jaetaan maakuntien kesken niiden valtionverokertymän suhteessa.

Lehden haastatteleman Kuntaliiton kuntalousjohtaja Martti Kallion mukaan metro ja maakuntien joukkoliikennetkaisu ovat ”laskennallisesti kilpailevia hankkeita”. ”Metroratkaisu johtaa kohtuusyistä kysymykseen, aikooko valtio olla samassa suhteessa mukana joukkoliikennetkaisuissa esimerkiksi Turussa ja Tampereella”, sanoo lehden haastattelema Varsinais-Suomen liiton maakuntajohtaja Juho Savo.

Pirkanmaan aluekehitysjohdaja Jukka Alasantien mukaan alueiden välinen oikeudenmukaisuus edellyttää, että valtio osallistuu

muidenkin merkittävien kaupunkiseutujen kehitykseen samassa suhteessa.

Pääkaupunkiseudun muista suurista liikennehankkeista Vuosaaren sata-ma valmistuu vuonna 2008. Syyskuun alussa avatulla Keravan–Lahden oikoradalla ei edelleenkaan ole tavaraliikennettä, vaan valtion on kerättävä investointiveroina odottamiaan raken-nuskustannuksia muualta.

- Kemijärven yöjunaliikenne päättyy syyskuun 3. päivänä. Jatkossa Rovaniemen–Kemijärven väliä kulkee taajamajuna. Kemijärven toistaiseksi viimeisen yöjunan saattotilaisuutta seuraa ainakin yksi siviilipukaiseksi poliisiksi epäilty

henkilö. Kansanedustaja Markus Mustajärvi (vas.) esittää asiasta sisäministerille kirjallisen kysymyksen.

- **Helsingin Sanomat syventyy Mäntsälän logistiikkaongelmiin. ”Työntekijöiden työmatkaa oikorata helpottaa, mutta tavarankuljetuksille rautatie ei ole tärkeä. Tavarat kulkevat pyörillä, joten tieyhteyksien on oltava kunnossa”, valistaa asiaan perehtynyt toimittaja.**

- Liikenneministeri Susanna Huovinen selittää eduskunnassa hallintonsa ja sen alaisuuteen kuuluvan valti-onyhtiön keskinäisiä suhteita.

”VR Osakeyhtiö ei ole

velvollinen ilmoittamaan junissansa liikennöivien matkustajien määriä. Se on velvollinen ilmoittamaan meille vain ne tiedot sen liikenteen osalta, jota LVM ostaa, koska meillä on silloin oikeus nähdä ne luvut, mitä me ostimme, mutta ei muita lukuja. VR on osakeyhtiö.”

Liikenneministeri on VR Osakeyhtiön omistajan ylin edustaja.

- Tampereella jatketaan joukkoliikenteen suunnittelua vertaamalla bussiliikenteeseen perustuvaa järjestelmää, rataverkkoa hyödyntävää pikaraitiotietä, lähijunia ja katuverkossa kulkevaa raitiotietä. Tavoitteena on yhtenäinen seutulip-

Lappi pudotettiin eurooppalaiselta liikennekartalta

Syyskuu 2006

- Lappiin leviää tieto, jonka mukaan Suomi esitti euroopanlaajuiseen TEN-karttaan vuonna 2002 ”kolmea pientä tarkistusta”, joista yksi oli Rovaniemen–Kellosoelän radan poisto. TEN-karttaan vuodelta 1996 se oli merkitty mahdollisena tulevana yhteytenä ennen vuotta 2010. Vuonna 2002 Suomi pudotti listalta Rovaniemen–Kellosoelän linjan ja lisäsi Raahan satamaradan sekä Imatrankosken rajanylityspaikan.

Muutokset hyväksyttiin mm. EU-ministerivaliokunnassa sekä eduskunnan liikennevaliokunnassa ja suuressa valiokunnassa, ilmoittaa liikenneministeriön virkamies. Asiaa oli ylipä-nä valmistellut rakennus-

neuvos Juhani Tervala. Liikenneministerinä oli Kimmo Sasi.

Yleiseurooppalainen liikenneverkko eli Trans-Euro-

pean Network (TEN) kytkee Euroopan unionin jäsenmaat toisiinsa. EU myöntää rahoitustukea TEN-liikenneverkon hankkeisiin.



Kansanedustaja Erkki Pulliainen (vihr.) on esiintynyt junakapinassa pohjoisen puolustajana mm. Esko-Juhani Tennilän (vas.) kanssa. Pulliainen oli kuitenkin eduskunnan liikennevaliokunnan puheenjohtajana vuonna 2002, jolloin Rovaniemen–Kellosoelän rata poistettiin TEN-kartasta. TL

pujärjestelmä. Arvioitaviksi tulevat liikenteelliset, taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset, samoin vaikutukset yhdyskuntakehitykseen.

Alueen kuntien tavoitteena on yhteinen näkemys ja lopulta aiesopimus. TASE 2025 -työhön osallistuvat myös Tiehallinto, Pirkanmaan liitto, liikenneministeriö, RHK sekä aluekeskusohjelma.

Tamperelaisten matkustuskilometrimäärät ovat Aamulehden mukaan lisääntyneet kuudessa vuodessa paljon enemmän kuin muualla, 36 prosenttia.

- VR-Yhtymän talousjohtaja Veikko Vaikkinen vastaa Il-talehdessä oikoradan olematonta tavaraliikennettä ihmetelleeseen kirjoitukseen näin: "(nimimerkki) väittää, että VR ei aja tavarajunia Kerava–Lahti-oikoradalla. Ainakin toistaiseksi VR lähtee siitä, että oikorataa käytetään myös tavaraliikenteessä..."

Vaikkainen ei kuitenkaan kirjoita, että oikoradalla alkuunsa todella kulkisi tavarajunia.

Lokakuu 2006

- Ilmastomuutos voi tietää seuraamuksiltaan laajinta koskaan nähtyä markkinoiden epäonnistumista, arvioi Maailmanpankin entinen pääekonomisti, Britannian hallituksen nykyinen talousneuvonantaja Nicholas Stern 700-sivuissaan raportissaan. 200 miljoonaa ihmistä voi joutua lähtemään kodeistaan alueiden kuivuessa tai jäädessä tulvien alle.



Tampereen seudulla selvitetään raideliikenteen mahdollisuuksia purkaa teille syntyneitä ruuhkia. P

Valtioiden tulevat toimet ja varsinkin toimettomuus luovat suuria riskejä vielä tällä vuosisadalla, Stern ennakoi synkässä raportissaan. Hän arvioi ilmasto-muutoksen hinnan nousevan jopa 20-kertaiseksi, ellei siihen koeteta vaikuttaa pian.

- Keravan–Lahden oikoradalla avataan 9.10. vaatimaton tavaraliikenne säiliövaununujunalla, joka kulkee Sköldvikistä Vainikkalaan. Oikoradalla ei ole aiemmin kulkenut tavarajunia.

- Amerikkalainen Southern California Gas Company on kiertänyt Ruotsia tutustumassa biokaasutekniikkaan, raportoi verkkolehti Vårt Göteborg. Ruotsin hallituksen valmistelemalla matkalla esiteltiin biokaasusovelluksia Boråsissa, Malmössä, Kristianstadissa, Norrköpingissä ja Tukholmassa. Jo aiemmin Kalifornian osavaltion energia-asi-oista vastaava ministeri on

käynyt tutustumassa ruotsalaisiin biokaasusovelluksiin.

- Neljän pohjoisimman maakuntaliiton teettämän "Pohjois-Suomen logistisen kilpailukyvyyn vahvistamista" koskevan esiselvityksen mukaan mahdollisuus Sallasta rajan ylittävän radan



Ruotsalaisinnovaatioihin kuuluu biokaasulla kulkeva juna. Suomessa junaliikenteen lakkauttamiselle riittää selitykseksi, että rataosaa ei ole sähköistetty. **Lasse Hejdenberg / Svensk Biogas**

rakentamiseen on säilytetty kaavoissa ja muissa asiakirjoissa ja rataosa tulee liittää osaksi yleiseurooppalaista TEN-verkkoa.

- Liikenneministeriö ilmoittaa, että Suomi saanee EU:n TEN-tukea Vuosaaren sataman rautatietunnelia (14 km) varten sekä Hangon ja Rostockin välisen "merten moottoritien" kehittämiseen.

- Liikenneministeriön mukaan päätökset rautateiden runkoverkosta ja rataverkon laajuudesta siirtyvät uudelle hallitukselle. "Tulevaisuuden ennakointi on hirveän vaikea laji, ja me emme voi tietää, mitä ratasuusia mahdollisesti vielä 10–20 vuoden päästä tulemme todella tarvitsemaan", lausuu ministeri Huovinen ratalain lähetekeskustelussa. RHK julkaisi vuonna 2005 uhanalaisten rataosien kunnostamisesta esityksen, josta ministeriön ylijohtaja Juhani Tervala jakoi happamia lausuntoja.

- LVM asettaa työryhmän pohtimaan Lapin joukkoliikennettä. Siihen kuuluvat ministeriöstä Harri Cavén, Riitta Viren ja Mikael Nyberg, Lapin liitosta Esko Lotvonen ja Majju Hyry, Kemi-Tornion Kehittämiskeskus ry:stä Kirsi Ylipiessa, Tunturi-Lapin Kehitys ry:stä Markku Mäkitalo, RHK:sta Anne Herneoja, Finaviasta Martti Oinas, Lapin lääninhallituksesta Juha Tapio, Lapin tiepiiristä Sanna Kolomainen ja lisäksi kolme sihteeriä. "Junakapinallisia" edustaa toimitusjohtaja

Miia Porkkala.

Asialistalla on Lapin yöjunien lisäksi lentoliikenteeseen, Lapin ratojen sähköistykseen ja Sallan radan jatkamiseen itärajan yli liittyviä kysymyksiä. Itä-Lapin edustajan puuttuminen herättää maakunnassa närkästystä.

- Liikenne- ja viestintäministeriön esitys ratalaiksi luettelee ehdot, joilla valtio voi lakkauttaa ratoja: rautatietä ei enää käytettäisi liikenteen tarpeisiin, sille ei olisi odotettavissakaan käyttöä, käyttöä ei olisi edes yksityisraiteelle ja "alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin".

Lakiesityksen mukaan Ratahallintokeskuksen olisi lakkautuksen uhatessa selvittävä "potentiaaliset yksityiset radanpitäjät kuten alueen kunnat samoin kuin liike- ja matkailuyritykset sekä vastaavat." Ratahallinnon vuosina 2004–2005 rataosien tulevaisuudesta järjestämässä seminaareissa ja alueellisissa kuulemisissa ratojen yksityistäminen sai alueilta ja yrityksiltä tyrmäävän vastaanoton.

Ministeriö voisi lakkauttaa rataosan (RHK:n valmistelevan ratasuunnitelman perusteella) myös, jos liikenne on vähäistä, eikä rautatietä ole "taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä kunnossa".

- Sallan rata aiotaan sulkea talveksi, ilmoittaa Lapin radio. Vaihtoehdot olivat, että liikenne joko keskeytetään talvikaudeksi tai se olisi lo-



Sallan rata

- Talvisodan päättäneeseen rauhansopimukseen otettiin Neuvostoliiton vaatimuksesta 7. artikla, jonka mukaan oli rakennettava rautatie Kemijärveltä Muurmannin eli Kirovin rautatielle. Neuvostoliiton osuus oli valmis 25.2. 1941, mutta Suomen osalta työt viivästyivät hankalan maaston takia. Tämä johti Neuvostoliiton toistuviin huomautuksiin, jotka huononsivat maiden välejä. Toukuussa oli rata Suomen puolella valmis lukuun ottamatta Kemijoen ja Kotajärven ylityksiä.

Runsasta kuukautta myöhemmin alkoi jatkosota. Suomen armeijan pioneerien puuttuviin paikkoihin yötä päivää rakentamien väliaikaisten puusiltojen yli saatiin 3.7.1941 alkamaan sotilaskuljetusliikenne tällä pohjoisrintaman joukkojen huollon kannalta mitä tärkeimmällä rautatiellä.

Saksalaiset aloittivat syyskuussa 1944 vetäytymisen rajan itäpuolelta Vermanjoki-linjalta ja hä-



vittivät rautatien. Rata korjattiin liikennöitävään kuntoon välillä Vermanjoki–Alakurtti, mutta enää ei rakennettu uudestaan 72,2 kilometrin pituista osuutta Alakurtista Suomen nykyiselle itärajalle.

Suomalaiset saivat radan Kemijärveltä valtakunnanrajalle käyttökuntoon 30.3.1947, mutta tämän jälkeen 7,4 kilometrin mitausta osuutta Kellosoelästä rajalle ei ole liikennöity. Näin ollen Sallan radalla ei ole ollut rauhan aikana lainkaan rajan ylittävää junaliikennettä.

Valtionrautatiet lopetti henkilöliikenteen Kemijärven ja Kellosoelän välillä kahdesti: 1.6.1949 ja 28.5.1967. Tavaraliikenne on jatkunut tämänkin jälkeen. Tosin RHK on lopettanut Sallan radan talvikunnossapidon osuudella Isokylä–Kellosoelkä ajanjaksoksi 13.12.2006–30.4.2007.

Ennen toista maailmansotaa Alakurtti kuului Suomelle. Alakurtin rautatieasemalta silloiselle rajalle oli matkaa runsaat seitsemän kilometriä.

Mikko Alameri

petettu kokonaan, sanoo Lapin radion haastattelema Sallan yhteismetsän puheenjohtaja.

• Vaasan ja Uudenkaupungin radat suljetaan vuoteen 2030 mennessä, jos valtio pitää perusradanpidon rahoitustason riittämättömänä, kertoo Ratahallintokeskuksen (RHK) julkaisema pitkän aikavälin suunnitelma. Paljon aiemmin suljettaisiin Parikkalan–Savonlinnan–Huutokosken, Äänekosken–Haapajärven ja Lieksan–Kontiomäen, Kolarin, Kaskisten, Sallan, Ilomantsin, Heinolan ja Loviisan radat sekä Haapamäen kolmio, näistä pääosa vuoteen 2015 mennessä.

• YLE24 kertoo, että Vuosaaren sataman laivaväylä on kapea ja sataman tulevaa laivaliikennettä on hoidettava yksisuuntaisena, koska väylälle ei mahdu kahta alusta kerrallaan. Suomenlahden veneilijät ovat tienneet kapeasta ja mutkittelevasta väylästä entuudestaan ja tietävästi asiasta myös kirjelmöineet. Paikaksi olisi ollut tarjolla myös Kirkkonummen Kantvik.

• **Kirjailija Tuulaliina Varis kirjoittaa Kansan Uutisissa (27.10.), että ”en olisi ikinä uskonut sanovani tätä mutta rautateiden henkilöliikenne on avattava kilpailulle, ja nopeasti”.**

Marraskuu 2006

• Vaasassa syntyy kansanliike vaatimaan radan sähköistystä, jota perustellaan ”nopeammilla junilla”. Kan-



Tuulaliina Varis kritisoi VR:ää.
Kainuun Runoviikko

sanedustajat innostuvat asiasta ja asemalla järjestetään tapahtuma. Radan nopeudennoston vaatimasta remontista ei puhuta, eikä siitä, että junaa lienee vaihdettava Seinäjoella jatkosakin.

• Raideliikenteen kilpailun avautumisesta ja Ratahallintokeskuksen (RHK) esityksestä huolimatta rataverkon säilyttäminen nykyisessä laajuudessaan on ilmeisen kaukana lähipuutotutusta. Länsimetron suunnittelukustannuksiin sen sijaan talouspoliittinen ministerivaliokunta ilmoittaa suuremmista selityksittä panevansa valtion rahaa maksimissaan 15 miljoonaa.

Kansliapäällikkö Harri Pursiaisen väylävirastojen yhdistämisestä tekemän selvityksen mukaan ”voidaan ajatella myös niin, että tiukassa rahoitustilanteessa jonkin väyläviraston intressissä olisi ajatella, että jokin liikenne olisi tarkoituksenmukaisempaa hoitaa

toisella liikennemuodolla. Vähäliikenteisten tavaraliikenne- ja henkilöliikenteen erilliset liikennetilat on esimerkki tällaisesta.”

Pursiainen suosittaa sellaisten selvittelyjen jatkamista, joiden tuloksena olisi mahdollista yhdistää Tiehallinto, Merenkululaitos ja Ratahallintokeskus yhdeksi virastoksi. Hänen esiselvityksensä käsitteisiin eivät kuulu esimerkiksi liikenteen päästöt tai ilmastomuutos.

• Rautateillä ei juuri ole opetushallinnon hyväksymiä tutkimuksia ja opiskelu on ollut ainoan operaattorin sisäistä koulutusta, kirjoittaa Rautatieläinen-lehti. Rautatieläisten liiton toimintapolitiikkana on lehden mukaan kehittää jäsenistönsä ammattitasoa. Tutkinnot ovat lehden mukaan satsausta tulevaisuuteen.

• ”Pendolinoja aikanaan hankittaessa valtio antoi ymmärtää laittavansa radat sellaiseen kuntoon, että junien huippunopeuksia voidaan hyödyntää”, kirjoittaa Tekniikka ja Talous (6.11.) ”Jos VR:ää jostakin voi syyttää, niin korkeintaan siitä, että se uskoi poliittisten pii-

rien puheisiin”, lehti päättää.

• Sanomalehti Etelä-Saimaassa VR:n talousjohtaja Veikko Vaikkinen toteaa, että Suomessa on kaiken aikaa italialaisia insinöörejä Pendolinojen kimpussa. Ei radan.

• Ministeriö nimeää Lapin joukkoliikennettä käsittelevään työryhmään uusiksi jäseniksi VR Osakeyhtiön henkilöliikennejohtaja Antti Jaatisen sekä Rautatieläisten liiton pj. Mauri Lundénin.

• ”Se takkuili taas Suomessa, siis rautatieliikenne, kun talvi tuli. VR:n tiedottaja Panu Haapala istui itsekin jumiin junassa pääradalla, kun radio haastatteli häntä”, kirjoittaa Helsingin Sanomat (17.11.).

VR:n pääjohtaja Panu Haapala on ollut kuolleen 15.3.1997 alkaen.

• Turun-Uudenkaupungin rata on merkittävä Vakka-Suomen elinkeinoelämälle, sanoo Varsinais-Suomen maakuntaliitto lausunnossaan Rautatieliikenne 2030-suunnitelmaan. Rataosalla

voi liiton mukaan olla tavaraliikenteen ohella muutaakin merkitystä, jos Varsinais-Suomen joukkoliikennejärjestelmä perustuu tulevaisuudessa raiteilla tapahtuvaan lähiliikenteeseen.

• Valtiolla ei yksinkertaisesti riitä rahaa itäliikenteelle, sillä veroeurot menevät jo nyt kehitysalue Helsingin Vuosaaren meriväylien, rautatietieverkoston ja teiden rakentamiseen, kirjoittaa kotkalainen kaupunkilehti Ankkuri.

• Saarijärven kaupunki kaavoittaa uudeksi teollisuusalueeksi logistiikan kannalta edulliseksi katsomansa 68 hehtaaria. Alueen halki kulkee lakkautusalan alainen Äänekosken-Haapajärven rautatie. Ensimmäinen uudelle teollisuusalueelle tuleva yritys sanoo tarvitsevänsä raideyhteyttä.

• Ensimmäinen sähköjuna saapui Vartiuksen asemalle 22.1. kello 8.59. VR Osakeyhtiöllä on 46 Sr2-sähköveturia, joista Kontiomäki-Vartiusta välille odotetaan enimmillään yhdeksää.



Keskisuomalainen Saarijärvi kaavoittaa teollisuuttaan radan varteen. TL

- VR Osakeyhtiön aikatauluviivästykset on korvattava asiakkaille, kirjoittaa kaupungin- ja maakuntavaltuutettu, Antti Ahonen Hämeen Sanomissa. Juna-liikenteen aikatauluvaikeudet ovat olleet poikkeuksellisen suuria, ja kiusa on korostunut oikoradan valmistuttua, Ahonen sanoo.

”Joissakin EU-maissa, mm. Italiassa ja Ruotsissa, rautatieyhtiö on velvollinen rahallisesti korvaamaan junien myöhästymisen asiakkaan hakemuksesta. Tällainen järjestelmä on saatava voimaan myös Suomessa.”

- Suomeen tarvittaisiin tekniikan tai luonnontieteellisen koulutuksen saaneiden toimittajien harjoittamaa kriittistä journalismia, sanoo professori Jouko Korppi-Tommola Jyväskylän Energian asiakaslehdessä. Toimittajat luottavat hänen mukaansa liikaa kotimaisten asiantuntijoiden mielipiteisiin.

Usko auktoriteetteihin ja instituutioihin on professorin mukaan Suomessa voimakasta. Hän johtaa uusiutuvan energian tutkimusohjelmaa Jyväskylän yliopistossa. Jatkossa on voimakkaasti investoitava rai-deliikenteeseen, Korppi-Tommola lausuu.

Joulukuu 2006

- Suomussalmen kunnan mukaan jo suljettua Taivalkosken rataa yhä tarvittaisiin puutavaran kuljetuksiin. Rataa voivat kunnan mukaan tulevaisuudessa tarvita myös kaivannaisteollisuus ja matkailu.



Suomen rataverkko vapautui tavaraliikenteen osalta kilpailulle 1.1.2007. [Ratahallintokeskus](#)

- RHK julkaisee uusia yrittäjiä varten suppean oppaan liikennöinnin aloittamisesta valtion rataverkolla. Liikennöinti edellyttää, että yrityksellä on toimilupa ja turvallisuustodistus, se on saanut ratakapasiteettia ja tehnyt rataverkon käyttösopimuksen. Toimiluvan hakemusmaksu on 1 000 euroa. Rataverkko vapautuu uusille tavaraliikenteen toimijoille tammikuun 1. päivänä 2007

Perusteellisemmat tiedot tuleva operaattori saa RHK:n julkaisemasta verkkoselostuksesta. Se kuvaa valtion rataverkolle pääsyy-

nedellytykset, rataverkon ominaisuudet, ratakapasiteetin jakamisen menettelyn, ja rautatieyrityksille tarjottavat palvelut sekä kertoo ratamaksun määräytymisperusteista. Verkkoselostuksesta selviävät niin la-
tausraiteet kuin sähköpistokkeidenkin paikat. Rautatieyritykset voivat hakea kapasiteettia kotimaiseen tavaraliikenteeseen ja Euroopan talousalueen sisäiseen liikenteeseen. Kotimaista henkilöliikennettä ja Venäjän liikennettä saa toistaiseksi harjoittaa vain VR Osa-
keyhtiö.

Verkkoselostuksessa ei

Joensuu ei kelvannut henkilöliikenteen runkoverkkoon

• Joensuun kaupunki ei säästä sanojaan moittiesaan Ratahallintokeskuksen (RHK) Rautatieliikenne 2030 -suunnitelmaa. Runkoverkkosuunnitelmaa ei liene hyväksytty missään ja sen asettaminen suunnittelun lähtökohdaksi syrjäyttää poliittisen päätöksenteon ja estää kansalaisten osallistumismahdollisuuden, kaupunki sanoo lausunnossaan.

Kaupunki moittii suunnitelmaa epäluotettavien trendiennusteiden käyttämisestä ja rautatieliikenteen roolin vähättelystä: ilmastomuutos, EU:n liikennepoliittikka ja myös kuljetusala uhkaava henkilös-

töpuja edellyttävät rataverkon kunnon ja kapasiteetin nostamista esitettyä nopeammin.

Joensuun kaupunki pitää RHK:n suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä Karjalan radan kannalta tehottomina ja myöhäisinä. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen hoitaminen valtakunnallisen rataverkon osana tuntuu ltä-Suomesta katsottuna tarpeettomalta. "Jos kaikkiin tarpeellisiin valtakunnanosien välisiin ratainvestointeihin ei valtiolla ole varaa/halua osoittaa budjettivaroja, tulee paikallisliikenne jättää paikallisten tahojen hoidettavaksi."

Runkorata on LVM:n runkoverkkotyöryhmän määrittelyn mukaan rata, jolla on henkilöliikenteen tarpeisiin vähintään 160 km/h taivoitenopeustaso, radalla ei ole tasoristeyksiä, ja sillä on kulunvalvonta ja turvalaitteet. Tavaraliikenteen tarpeisiin sallittu akselipaino on 25 tonnia tai joillain radoilla 30 tonnia. Radoilla on riittävä kapasiteetti.

Henkilöliikenteen runkoratoja on Suomen rataverkosta 1 600 km ja tavaraliikenteen 2 770 km. Esimerkiksi Kajaani ja Joensuu eivät Pendolino-junistaan huolimatta kuulu henkilöliikenteen runkorataverkkoon.

ole enää mm. Kankaanpään–Niinisalon, Kihniön–Aitonevan tai Pesiökyvän–Taivalkosken ratoja. Lakautukset ovat vuoteen 2008 mennessä edessä Parkanon–Niinisalon/Kihniön ja Kiukaisten–Säkylän radoilla. Rataosa Sallan Kello selkään luvataan pitää avoinna lumettomaan aikaan.

• "Onko tosiaan kansantaloudelleärkevintä pääomien sijoittamista maksaa kaikesta enemmän – maasta, rakentamisesta, asunnoista, liikenneväylistä, kaikesta muusta infrastruktuurista, julkisista ja yksityisistä palveluista? Eikö kukaan kysy, jospa ne saisikin tehokkaampaan käyttöön maan niissä osissa, missä mistään perusasioista ei tarvitsisi maksaa niin paljon?" kysyy



Junakapina henkilöityy Kemijärven yrittäjänäisten Kristiina Knuutilaan ja Päivi Valleen. TL

Pohjolan Sanomat pääkirjoituksessaan.

• Ohjaaja Kari Väänänen sa-

noo olevansa "alue- ja syrjäseutupoliittinen henkilö, joka haluaa omalla työllään vaikuttaa asioihin". Kemijär-

vellä kuvattu Väänäsen tvisarja "Taivaan tulet" esitettään alkuvuodesta. Junakapina ei Väänäsen mukaan ole ollut puoluepoliittinen vaan yhteisöä koskeva asia. "Voitimme talvisodan ylivoimaista vihollista vastaan", hän veistelee.

Kemijärven yrittäjänaisen mukaan kapinasta tuli arvovaltakysymys. "Meitä on pyydetty nöyrytymään", sanovat Päivi Valle ja Kristiina Knuutila Kuntalehdessä. "Jos emme saa vaikuttaa päättäjiimme, antaa sitten politiikan mennä."

- Barentsin yhteistyöseminaarissa 50 aluehallinnon virkamiestä Lapista, Pohjois-Ruotsista ja Luoteis-Venäjältä allekirjoittaa Sallan radan purkamista vastustavan lausunnon.

- **Uusikaupunki arvostelee rautatieliikenne 2030-suunnitelmaa innovatiivisuuden puutteesta: selkeäksi tavoitteeksi on otettava rautateiden hyödyntäminen joukkoliikenteen markkinaosuuden lisäämiseksi työmatkaliikenteessä ja liityntäliikenteessä, kaupunki lausuu. Se vaatii, että Uudenkaupungin radalla tulee nopeasti käynnistää henkilöliikenne. Samalla olisi mahdollista seurata maankäyttöä ja asukasvirtojen siirtymistä radan läheisyyteen sekä erilaisien soveltuvien kevytkalustojen toimivuutta.**

- Liikenneministeriö nimeää Lapin joukkoliikennettä käsittelevään työryhmään vihdoin myös Itä-Lapin



Maansiirto Veli Hyryyläisen työntekijöitä Haapajärvellä. TL

edustajan, Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrysen. Kemijärvellä pistäytyneen liikenneministeri Susanna Huovisen mukaan työryhmän loppuraportti valmistuu huhtikuussa. Lapin Kansa kertoo, että Wihurin Witraktor on tarjonnut uusien maakuvaunujen tarvitsemaa aggregaattia 200 000 eurola.

- Huutokosken-Savonlinnan rataa ei saa päästää tilanteeseen, jossa liikennöinti joudutaan turvallisuuksista lopettamaan, Etelä-Savon liitto muistuttaa. Päinvastoin, maakuntaohjelma varautuu Parikkalan-Elisenvaaran radan uudelleen avaamiseen.

- Liikenneministeriön mukaan ministeri Huovinen katsoo, että Uudenkaupungin henkilöjunaliikenne vaikuttaa "työllisyysistä hyvin perustellulta" ja esitys henkilöliikenteen aloittamisesta Turun ja Uudenkaupungin välillä tukee rautatieliikenteen kehittämisen linjauksia. Ministeriö on val-

mis osallistumaan asiaa pohtivan työryhmän työhön ja ottamaan asiaan kantaa pikaisesti selvitysten valmistuttua. Henkilöliikennettä Turun ja Uudenkaupungin välillä "pidetään tarpeellisenä siksi, että se helpottaisi Uudenkaupungin autotehtaalta Valmet Automotive Oy:stä työttömiksi joutuvien työllistämistä muun muassa Turun telekalla ja Aker Yardsin toimittajayrityksissä".

- Tieliikelaitos ilmoittaa ostaneensa rautateiden rakentamiseen ja kunnossapitoon erikoistuneen Maansiirto Veli Hyryyläinen Oy:n. Tieliikelaitoksen tiedotteen mukaan yrityskauppa tukee Tieliikelaitoksen kasvustrategiaa ja vahvistaa sen asemaa radanpidon markkinoilla. Veli Hyryyläinen jatkaa vähemmistöosakkaana ja toimitusjohtajana.

- VR-Yhtymällä on noin 1 900 veturinkuljettajaa. Yhdeksän seuraavan vuoden aikana eläkkeelle heistää noin 1 500, toteaa

alan koulutusta pohtinut työryhmä. Valtionlaitoksen aikana palkattujen kuljettajien eläkeikä on 55 vuotta.

Tulevien EU-sääntöjen odotetaan helpottavan veturinkuljettajien liikkuvuutta jäsenvaltioiden ja rautatieyhtyrysten välillä.

Tammikuu 2007

• VR-Yhtymän yksinoikeus käyttää Suomen rataverkkoa kaupallisessa tavaraliikenteessä päättyy 1.1. Vuoden vaihduttua ei kuitenkaan aloita yksikään uusi operaattori. Eestiläisen Spacemcomin aiheet ovat tyssänneet siihen, että idän yhdysliikenne on EU-alueen kilpailun avaamisesta huolimatta jätetty VR Osaakeyhtiön yksinoikeudeksi.

• Syksyllä yöjunansa menettänyt Kajaani on astunut Pendolino-aikaan, STT uutii-

soi. Tietotoimiston mukaan Pendolino vie matkustajan nopeimmillaan Kainuusta Helsingin keskustaan alle kuudessa tunnissa.

Utisoimatta jää, että yöjunan korvannut Pendolino lähtee Kajaanista aamulla klo 4.00 ja että matkustajat joutuvat nopeudesta hyötyäkseen vaihtamaan junaa Kuopiossa aamuvarhain.

• Ruotsi avaa vuoden 2007 alussa yöjunaliikenteen kokonaan kilpailulle. Valtion yksityinen yhtiö aikovat molemmat ajaa pohjoisen yöjunia mutta osaksi eri reittiä. Yksityinen vuokraa lepo- ja makuuvaunut valtion kalustoyhtiöltä. Valtion rautatieyhtiön (SJ) kehityspäällikön mukaan kilpailu nostaa laatua ja on hyväksi matkustajille.

• **VR Osaakeyhtiö aikoo esittää valtiolle oikoradan junavuorojen lisäämistä, kertoo Ylen Aikainen. Radion mukaan VR Osaakeyhtiö esittänee, että valtio maksaa liikenteestä tukea.**

• VR Osaakeyhtiö nostaa oikoradan kautta ajamiensa tavarajunien määrän kahdesta kuuteen.

• "Liikenneyhtiö VR" aloittaa toimitusjohtaja Henri Kuitusen mukaan tänä vuonna kaksi suurta ratahanketta – Lahden ja Venäjän sekä Seinäjoen ja Oulun välisen radan kunnostuksen, uutisoi STT Reutersia siteeraten.

VR Osaakeyhtiö ei aloita yhtään hanketta. Ne aloittaa RHK, joka on rataverkosta vastaava valtion viranomainen. Se on toiminut vuodesta 1995.

Osa mediasta elää vielä Valtionrautateiden aikaa?

• "Valtionrautateiden uusi kiskobussimalli on osoittautunut hyväksi junaksi Suomen talven olosuhteissa", kirjoittaa sanomalehti Karjalainen. Lehden mukaan "Tsekissä valmistettu junatyyppi on tuonut Valtionrauteille lievitystä pikajuna Pendolinon lukuisiin harmeihin" ja "sillä turvataan palvelujen säilyminen hiljaisilla rataosuuksilla". Lehden mukaan "kiskobusseja" on myös runsaasti, kuusitoista kappaletta.

Kirjoittajaa voi moittia siitä, että hän ei tiedä Valtionrautateiden lakanneen olemasta jo vuonna 1995.

Kirjoittajaa ei voi moittia siitä, että hän ei tiedä VR

Osaakeyhtiön lanseeraaneen uudet Dm12-vaununsa kiskobusseiksi, vaikka ne todellisuudessa ovat moottorivaunuja. Nämä järeät vaunut eivät edes soveltuisi takavuosien kiskobussiradoille, joilla porhallettiin kevyellä kalustolla. Oikeita kiskobusseja eli "lättähattuja" oli aikoinaan yli 400 veto- ja liitevaunua.

Valtionrautatiet oli alkuunsa, jo 1800-luvulta kuskuvirasto, vuodesta 1990 liikelaitos. Rataverkon rakentamisesta sekä rautateihin liittyvien rakennelmien ja rakennuksien samoin kuin liikkuvan kaluston ylläpidosta virastossa vastasi rautatiehallitus. Vuodesta

1990 alkaen Valtionrautatiet toimi valtion uusimuotoisena liikelaitoksena yhtiöittämiseensä 1995 asti.

Rataverkon hallinnasta, ylläpidosta ja kehittämisestä vastaa Valtionrautateiden viraisomaistoimintojen jatkajana Ratahallintokeskus (RHK).

Uusi EU-säädösten vaatima rautatievirasto on rataverkon haltijasta ja rautatie liikenteen harjoittajista riippumaton ja itsenäinen turvallisuusviranomainen.

VR Osaakeyhtiö vastaa Valtionrautateita toimenkuvaltaan vain osaksi. Se on yksi RHK:n omistaman rataverkon käyttäjistä.

• VR osakeyhtiö on tilannut ensimmäiset 50 uutta vaunua metsäteollisuuden kuljetustarpeisiin. VR Yhtymän hallituksen puheenjohtaja Martin Granholm sanoo Pietarsaaren Sanomissa, että VR Cargo pyrkii myös nopeuttamaan vaunujen kiertoa. "Tämän vuoden alustahan sitä paitsi kilpailu on avautunut tavaraliikenteen puolella eli meidän on pidettävä huoli tasostamme", Granholm lausuu.

UPM Kymmenen Pietarsaaren tehtaas käyttää vuosittain noin 4,2 miljoonaa kiintokuutiometriä raaka-ainetta. Rautateitse tuodaan 800 000–900 000 kiintokuutiota. Kuljetukset ovat kärsineet vaunupulasta.

• Kuun lopulla uutisoidaan, että pelletin tuonti Suomesta Raaheen päättyy maaliskuun jälkeen, kun

Pirkanmaan kansanedustajat harkitsevat kimpapakyytiä

Työmatkat: "Äänä on tiistaisin aina myöhässä ja me myöhästymme työpaikallamme"



Eduskunta vastustaa VR:n monopolin purkamista, koska se johtaisi epäluotettavaan junaliikenteeseen. Edustajat korostavat, että suomalainen junaliikenne on täsmällisyydeltään hyvää eurooppalaista tasoa, ja suunnittelevat itse matkustavansa työmatkat kimppataksilla. **Aamulehti**

Rautaruukki alkaa ostaa rautapellettinsä LKAB:ilta Ruotsista ja hoitaa kuljetuksensa meritse. Vartiuksen radan nettotonneihin muutos tietää pahaa notkahdusta. Rata on vasta sähköistetty.

Helmikuu 2007

• Aamulehti kirjoittaa, että pirkanmaalaiset kansanedustajat suunnittelevat kimppataksikyytiä tempuilevien Pendolino-yhteyksien tilalle. Edustajien mukaan juniin ei voi luottaa, olipa kesä tai talvi, lehti lausuu. Myös Hämeenlinnassa työmatkalaiset suunnittelevat kimppakyytejä.

• Hanke henkilöjunaliikenteen avaamiseksi Turun ja Uudenkaupungin välille etenee, kirjoittaa Turun Sanomat. Sen mukaan Varsinais-Suomen liitto, Uusikaupunki ja Aker Yards jättävät maaliskuussa liikenne- ja viestintäministeriölle hakemuksen liikenteen aloittamiseksi, ja sille anotaan valtion rahoitusta.

• LVM aikoo selvittää rautateiden tavaraliikenteen avaamista kilpailulle Suomen ja Venäjän välillä. Vuonna 2005 rautatieliikenteen kilpailukyvystä julkaistun selvityksen mukaan



VR Osakeyhtiön Dm12-moottorivaunuilla hoidetaan mm. Nurmeksien liikenne. Vaunuja on vain kuusitoista, ja niiden matkustajakapasiteetti on linja-auton luokkaa. **Esa Kämäräinen**

Kemijärven
kansanlike
lanseerasi
helmikuussa
2007 Mie-
tuotesarjan,
johon kuuluu
mm. yöjuna-
kalsarit.
Lappilainen
lumilautailija
Antti Autti
testasi
kalsareita
yöjunassa.
Mie



teollisuus näkee ongelmaksi, että idän liikenne jää kilpailun ulkopuolelle, sillä suurimmat kasvuodotukset ovat idän liikenteessä. Nykyinen käytäntö lisää kustannuksia ja viivyttää kuljetuksia, kun sama yhtiö ei voi suunnitella, ohjata ja hoitaa rautatiekuljetusta alusta loppuun, arvioitiin vuonna 2005.

- Kehäradan rakennustyöt tulisi aloittaa vuonna 2008, esittää työryhmä. Valtion osuus olisi 70–75 prosenttia ja Vantaan 25–30 prosenttia. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on ollut hankkeelle suopea.

”Suhtaudun luottavaisesti siihen, että seuraava hallitus tekee Kehäradan toteuttamispäätöksen vielä tämän vuoden aikana”, sanoo liikenneministeri Susanna Huovinen.

- ”Tienpohjiin on roudan ja raskaan liikenteen myötä tullut vääriä kallistumia, jotka pitäisi oikaista”, sanoo Tiehallinnon suunnittelupäällikkö Olli Penttinen Viikko-Pohjois-Karjala -lehdessä. Hän toteaa merkittävän osan tienpohjista vanhoiksi. Henkilöautolla epätasaisuutta ei aina huomaa



Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen avaamista kilpailulle ryhdyttiin selvittämään. **P**

mutta rekka-autossa se tuntuu. ”Jos moni ikävä asia osuu kohdalleen, kallistumat voivat osaltaan aiheuttaa onnettomuuksia”, Penttinen sanoo.

- Samassa lehdessä liikenneministeriön valtiosihteeri Ulpu livari valottaa väyläpoliittisia näkemyksiään: ”Seuraavalla vaalikaudella pitääkin panostaa pääväylien kunnossapitoon ja toimivuuteen sekä maan- että rautateilla.” livarin mukaan liikenne pitää nähdä kansallisena strategiana, ei erinäisinä tienpätkinä ja siltarumpuina: ”Isojen verisuon-

ten kunnossapito on kansantaloudellisesti investointi, ei kuluerä.”

Maaliskuu 2007

- Raideryhmä julkaisee eduskuntakyselynsä tulokset. Ne antavat tyrmäävän kuvan kansanedustajien rautatietuntemuksesta. ”Ongelmana on se, että raideverkon omistaa VR, miten sen kanssa kytketään yhteen uudet operaattorit?” muuan edustaja pohdiskelee vastauksessaan.

Kokenut parlamentaarikko ei tiedä edes, että Suomen rataverkon omistaa Suomen valtio.

Ennen seuraavaa lukua kolme termiä, joiden ero olisi hyvä ymmärtää

Rautateiden yksityistäminen

Julkisen vallan (yleensä valtion) omistuksessa olevan rata-verkon (vastikkeellinen) luovuttaminen yksityiselle sektorille.

Rautatieliikenteen yksityistäminen

Julkisen vallan (yleensä valtion) omistuksessa olevan liikennöinnin tai liikennettä harjoittavan organisaation (vastikkeellinen) luovuttaminen yksityiselle sektorille. Isossa Britanniassa ja Uudessa Seelannissa yksityistettiin sekä rautatiet että rautatieliikenne, mutta rataverkko on sittemmin palautunut julkisen vallan haltuun.

Rautateiden kilpailun avaaminen

Muidenkin kuin valtion omistaman yrityksen sallitaan liikennöidä rataverkolla mutta rataverkon omistus, hallinnointi sekä liikennöitsijöiden ja mm. turvallisuuden valvonta säilyvät julkisella vallalla.

Kysely 2007



Kansanedustajat: omistajaohjaus ei toimi s. 149
Ongelmia on, keinot puuttuvat s. 155
Kaikki vastaukset s. 157



Kansanedustajat: omistajaohjaus ei toimi, mutta monopolista ei luovuta

Raideryhmä kysyi kaikilta 200 kansanedustajalta mielipidettä ajankohtaisiin rautatiepolitiikan kysymyksiin. Kysymykset käsittelivät rataverkon ylläpitoa, sähköistystä, VR:n omistajaohjausta ja monopolin tulevaisuutta. Kyselyyn reagoi tasan sata kansanedustajaa, joista 96 vastasi omalla nimellään.

Raideryhmä kyseli vuonna 2007 päättävien valtiopäivien kansanedustajilta heidän ajatuksiaan rautateiden kehittämisestä. Lähes puolet eli 98 edustajaa vastasi kyselyymme, kaksi kuitenkin nimettömänä. Aivan kaikki eivät halunneet vastata kaikkiin kysymyksiin. Suurten puolueiden edustajista sosialidemokraatit olivat ahkerimpia vastaajia keskimääräisen vastausprosentin ollessa 49.

Sekä keskustan että kokoomuksen edustajista vastasi 43 %. Suhteessa ahkerin oli kristillisdemokraattinen kuuden edustajan ryhmä, joista vastasi viisi edustajaa. Ruotsalaisten ryhmä oli laiskin, vain kaksi yhdeksän edustajan ryhmästä vastasi.

Koko rataverkko vai pääradat?

Edustajien mielipiteet eivät kovin hyvin vastaa toteutunutta rautatiepolitiikkaa. Näkyvin ero on rataverkon rahoituksessa. Vastaajat olivat selvästi sillä kannalla, että koko rataverkko on pidettävä kunnossa. Ministeriön runkoverkkopolitiikka ei saanut kannatusta, sillä vastanneista 84 % oli sillä kannalla, että pääratoihin keskittyminen ei ole oikea ratkaisu. Vapaamuutoisissa kommentteissa tavallisia perusteluja olivat ympäristöystävällisyys ja koko Suomen tasapuolinen kohtelu. Erikoista on, että hallituspuolueet ovat vahvasti koko rataverkon puolella, mutta kokoomuksesta löytyi suhteellisesti enemmän sympatiaa pääradoille.

1. Keskitytäänkö pääratoihin vai kehitetäänkö koko rataverkko?

Suomessa on rautateitä noin 6000 kilometriä, ja niistä noin 1000 on uhattuna riittämättömän rahoituksen vuoksi. Kumman seuraavista vaihtoehdoista valitsette, jos vain toinen olisi valittava?

1) Koko rataverkko on pidettävä liikennöitävässä kunnossa.

2) Ensisijaisesti olisi kohennettava pääraitoja.

	yht	Pääradat	Koko	%
Kesk	23	2	21	91%
Sdp	27	2	25	93%
Kok	18	7	11	61%
Vas	13	1	12	92%
Vihr	7	3	4	57%
Ruots	2		2	100%
Krist	5		5	100%
Perus	1		1	100%
?	2	1	1	50%
Yhteensä	98	16	82	84%
 Suuret	 68	 11	 57	 84%
 Kesk+Sd	 50	 4	 46	 92%
Kesk+Kok	41	9	32	78%
Kok+Sd	45	9	36	80%

”Tottakai koko rataverkosto on pidettävä kunnossa siltä osin, missä tavara- tai henkilöliikennetarvetta on. Pikemmin hyvä verkko parantaa rautateiden kilpailukykyä ja se on ympäristöperusteisesti toivottavaa.” Markku Laukkanen (kesk.)

2. Kumpi etusijalle, ratojen kunnan parantaminen vai jatkosähköistys?

Ratojen kunnossapidosta aikanaan tehdyt säästöt rajoittavat nyt junien nopeuksia. Samaan aikaan sähköistyksen jatkamisesta Vaasaan, Hankoon ja Uimaharjuun on jo tehty periaatepäätös. Kumman asettaisitte etusijalle niukkoja määrärahoja jaettaessa?

1) Ratojen kunnan parantamisen.

2) Jatkosähköistyksen.

	yht	Koko	Sähkö	%
Kesk	23	18	5	22%
Sdp	26	22	4	15%
Kok	18	17	1	6%
Vas	13	10	3	23%
Vihr	7	7		0%
Ruots	2		2	100%
Krist	5	4	1	20%
Perus	1	1		0%
?	2	2		0%
Yhteensä	97	81	16	16%
 Suuret	 67	 57	 10	 15%
 Kesk+Sd	 49	 40	 9	 18%
Kesk+Kok	41	35	6	15%
Kok+Sd	44	39	5	11%

Koko rataverkko vai jatkosähköistys?

Sähköistystä koskevassa kysymyksessä vastaajat asettivat koko rataverkon ylläpidon selkeästi jatkosähköistyksen edelle. Koko rataverkon puolella oli 84 % vastaajista, saman verran kuin kysyttäessä onko pääratojen ylläpito tärkeämpää kuin koko rataverkon ylläpito.

Suurista puolueista eniten sähköistykselle löytyi sympatiaa keskustasta, 22 %, vähiten kokoomuksesta, 6 %. Molemmat ruotsalaisen kansanpuolueen vastaajat olivat sähköistyksen kannalla. Sähköistyksen kannattajien kommenteissa tuli esille toive sähköistyksestä junaliikenteen muiden ongelmien ratkaisijana. Sähkön toivottiin takaavaan niin Vaasan junat kuin Lapin yöjunatkin.

Kommenteissa kritisoitiin kysymyksen vastakkainasettelua. Mutta juuri se tilanne on silloin, kun rahan käytöstä päätetään.



"Vaasan radalla ei ole tavaraliikennettä juurikaan, eikä sähköistys toisi nopeutta lisää henkilöjunaliikenteeseen."

Saara Karhu (sd.)

"Vaasa on ainoa maakuntakeskus, johon ei mene sähköistettyä rataa. Jos se jää vain vanhan kaluston syöttöradaksi, vähennee junamatkustaminen ja autoistuminen lisääntyy."

Miapetra Kumpula-Natri (sd.)



Sähköistyspolitiikan todellisuutta Suomessa. Vaasan radalle (iso kuva) vaaditaan sähköistystä, jotta saataisiin “uutta kalustoa”. Sellaista radalla liikkuu kuitenkin joka päivä InterCity-junassa ilman sähköjäkin. Porin rata (pieni kuva) sai sähköt 1999, mutta siltä ovat sen jälkeen loppuneet sekä suorat yhteydet Helsinkiin että uuden vaunukaluston käyttö. Sähköistys ei ole mikään ratkaisu, jos strategia puuttuu. Kuvat Ylistarosta ja Kokemäeltä. [Jarkko Voutilainen](#)

Onko VR Osakeyhtiön omistajaohjaus onnistunut vai ei?

Toinen selkeä ero toteutuneessa politiikassa ja vastaajien mielipiteissä on VR Osakeyhtiön omistajaohjauksessa. Vastaajista 73 % kaippaa parannusta omistajaohjaukseen.

Sosialidemokraatit ovat suurista puolueista tyytyväisimpiä nykyiseen omistajaohjaukseen, onhan heillä ollut liikenneministerin paikka. Mutta vastanneista sosialidemokraateista niukka enemmistö

eli 52 % kaippaa kuitenkin parannusta omistajaohjaukseen.

Omistajaohjauksen kehittämistä vaativien kommentteissa tuli selkeästi esimerkiksi esiin Kemijärven yöjunan tapaus ja tyytymättömyys selitykseen osakeyhtiömuodosta. Junaliikenne nähtiin yhteiskunnan palveluna, jota tulee ohjata yhteiskunnallisesta, ei pelkästään liiketaloudellisesta näkökulmasta. Vastaajat epäilivät VR Osakeyhtiön menestymistä myös vapaassa kil-

pailussa ilman vahvaa omistajaohjausta. Nykyistä omistajaohjausta puolustavien näkemykset kommenteissa olivat jokseenkin päinvastaisia.

3. Onko VR:n omistajaohjaus ollut riittävää?

VR Oy:n omistajaohjauksesta on viime aikoina keskusteltu esimerkiksi Kemijärven suoran yöjunavuoron lakkauttamisen yhteydessä. Onko VR Oy:n omistajaohjaus ollut mielestänne riittävää?

1) Kyllä.

2) Ei.

	yht	OK	Huono	%
Kesk	23	7	16	70%
Sdp	25	12	13	52%
Kok	18	3	15	83%
Vas	13		13	100%
Vihr	7	1	6	86%
Ruots	2	1	1	50%
Krist	5	1	4	80%
Perus	1		1	100%
?	2	1	1	50%
Yhteensä	96	26	70	73%
Suuret	66	22	44	67%
Kesk+Sd	48	19	29	60%
Kesk+Kok	41	10	31	76%
Kok+Sd	43	15	28	65%

”Onko Kemijärven suoran yöjunavuoron lakkauttaminen omistajaohjausta? Se on palvelutason huonontamista.”

Jouko Laxell (kok.)

”Yhtiö toimii yhtiönä hyvin.”

Matti Saarinen (sd.)

”Mm. Kemijärven liikenteen osalta pallo on ministeriöltä ollut aika ajoin pahasti hukassa.”

Toimi Kankaanniemi (kd.)

Monopoli vai henkilöliikenteen vapautus ?

Vastaajat olivat vahvasti, 72 prosentilla Vanhasen hallituksen hallitusohjelman linjalla henkilöliikenteen monopolin säilyttämisessä. Suurista puolueista vain kokoomuksen niukka enemmistö, 56 %, oli vapaan henkilöliikenteen kannalla.

Jyrkimmin henkilöjunaliikennettä muissa maissa lisännyttä vapaata rataverkkoa vastustivat sosialidemokraatit. Vain yksi vastaaja oli vapauden kannalla ja osuudeksi tuli 4 %. Pienissä puolueissa mielipiteet jakautuivat tasan paitsi Vasemmistoliitossa.

Kommenteista paljastuivat perusteiksi edustajien vanhentuneet ja väärät tiedot siitä, mitä Britannian rautateillä on tapahtunut. Hyvistä kokemuksista ei näyttänyt olevan tietoa lainkaan, vaikka ministeriössäkin vapaan rataverkon edut ovat hyvin tiedossa.

4. Tulisiko henkilöliikenne avata vapaalle kilpailulle?

Rautateiden henkilöliikennettä on vapautettu mm. Ruotsissa, jossa raiteille on tullut uusia operaattoreita ja junaliikenteen matkustajamäärät ovat vuosikymmenessä kasvaneet lähes kolmanneksen. Tulisiko myös Suomen vapauttaa henkilöliikenne ja kilpailuttaa esim. VR:n nykyisin yksinoikeudella hoidettava tuettu ostoliikenne?

1) Kyllä.

2) Ei.

	yht	Monopoli	Vapaus	%
Kesk	23	15	8	35%
Sdp	26	25	1	4%
Kok	18	8	10	56%
Vas	13	12	1	8%
Vihr	7	4	3	43%
Ruots	2	1	1	50%
Krist	5	3	2	40%
Perus	1	1		0%
?	2	1	1	50%
Yhteensä	97	70	27	28%
Suuret	67	48	19	28%
Kesk+Sd	49	40	9	18%
Kesk+Kok	41	23	18	44%
Kok+Sd	44	33	11	25%

"Kunnon kilpailua ei Suomessa saada aikaan."

Unto Valpas (vas.)

"Ruotsin kokemukset ovat rohkaisevia."

Osmo Soininvaara (vihr.)

Vaikuttaisiko hallituspohja?

Suuret puolueet olivat yhtenäisellä linjalla kaikkien vastausten kanssa kysymyksessä runkoverkon etusijasta sekä henkilöliikenteen vapauttamisesta. Sähköistys- sekä omistajaohjauskysymyksessä suuret puolueet olivat konservatiivisempia kuin kaikki vastaajat.

Sen sijaan arvioitaessa hallituspohjan vaikutusta löytyi selkeämpiä eroja. Nykyinen hallituspohja eli keskusta ja SDP olivat jyrkemmin kaikkien ratojen puolella pääratayksikössä. Omistajaohjauskysymyksessä oltiin tietenkin vähiten kriittisiä. Selkein muutos seuraisi jos hallituksen kannan muodostaisivat keskusta ja kokoomus. Monopoliin purkaminen saisi 44 %:n kannatuksen ja pääratojen suosiminen saisi suurimman sympatian 22 %:n kannatuksella.

Mutta mikään kolmen suurimman puo-

luen hallituspohjavaihtoehto ei muuttaisi tulosta päinvastaiseksi missään kysymyksessä.

Epäilevätkö edustajat VR Osakeyhtiön kykyjä?

Junaliikenteelle siis löytyy talvella 2007 lopettavasta eduskunnasta sympatiaa, mutta myös tietämättömyyttä junaliikenteestä. Ongelmia on tiedostettu, mutta ratkaisuita ei ole varmuutta. Rataverkon kokonaisuutta ja laajaa kattavuutta arvostetaan. VR Osakeyhtiön toiminnan ongelmat on havaittu, eikä niitä sellaisenaan niellä. Korjausta edustajat toivovat isännän äänestä, sen sijaan tosi paikan eteen ei valtion junayhtiötä aseteta.

Kertooko tämä osaltaan myös epäluottamuksesta VR Osakeyhtiön kykyihin ja taitoihin?

Kuinka kysely tehtiin?

Raideryhmän vaaligallup käynnistettiin 16.1.2006 lähettämällä kansanedustajille sähköpostiviesti. Siinä kerrottiin, että Raideryhmä julkaisee toisen kirjansa rautatieliikenteen kehittämisestä ja edustajilta haluttaisiin vastauksia neljään yksinkertaiseen kysymykseen, haluttaessa perustelujen kera.

Jotta vastaaminen oli mahdollisimman helppoa, kyselylomake tehtiin www-sivuksi. Sille pääsy vaati tunnuksen ja salasanan, jotka edustajille sähköpostiviestissä annettiin. Itse kysymyksiä ei alkuunsa lähetetty sähköpostitse.

Kyselyyn saatiin aluksi parikymmentä vastausta, joten edustajia oli patisteltava lisää. Samalla huomattiin, että muutama kymmenen aakkosten alkupään edustajaa oli virheen vuoksi jäänyt postituksesta pois. Vastaamisaikaa jatkettiin lopulta 12 päivällä, ja vastaamattomille edustajille lähetettiin muistutusviesti pariin otteeseen. Kysymyksiä alettiin edustajien pyynnöstä myös postittaa sähköposteissa, kun kaikki eivät halunneet vastata joihinkin kysymyksiin pelkästään "kyllä" tai "ei". Viimeisellä muistutuskierroksella kysymykset myös lähetettiin sähköpostitse. Sähköpostilla vastatessaan edustaja on voinut välttää vastaamasta kaikkiin kysymyksiin. Sähköpostivastauksia tuli 13.

Vastauksia saatiin lopulta 96 edustajalta. Kaksi nimettömänä pysytellyttä eivät kuulu lukuun mukaan. Kyselyn aikana tuli myös sellaisia edustajien yhteydenottoja, jotka eivät johtaneet vastaamiseen. Kyselyyn reagoi tavalla tai toisella tasan sata edustajaa.

Kaikki vastaukset sivuilla 157–172



Ongelmia on, keinot puuttuvat

Raideryhmän tekemästä kyselystä ilmenee, etteivät kansanedustajat ole kovin tyytyväisiä harjoitettuun rautatiepolitiikkaan. Vastauksista näkyy neuvottomuus: asioita haluttaisiin muuttaa, mutta monopolin turvin toimivaan, osakeyhtiömuotoiseen valtionyhtiöön on vaikea vaikuttaa.

Rataverkon vapauttamista on kautta vuosien vastustettu vetoamalla raideleveyteen, markkinoiden kokoon, Suomen saarimaiseen sijaintiin Länsi-Euroopassa – ja turvallisuuteen.

Kesäkuun 1999 Palkkatyöläinen-lehdessä Veturimiesten liiton puheenjohtaja Markku Hannola piti kilpailua turvallisuusriskinä. Seuraavassa toukokuussa lehti kertoi, että liikenneministeri Olli-Pekka Heino (kok) ei aio antaa asiaa koskevia lakiesityksiä edes pilottihankkeista. Heino perusteli varovaisuuttaan rautatieliikenteen turvallisuudella. Veturimiesten liiton puheenjohtaja oli helpottunut ja toivoi ministeriön virkamiesten noudattavan Heinosen linjausta.

Hannola oli jo aiemmin lausunut liiton vastustavan ”henkeen ja vereen tällaisia hankkeita” ja viitannut mm. Englannin kokemuksiin. Palkkatyöläinen kirjoitti syyskuussa 2001 ykskantaan, että kilpailuttaminen ei ole kenenkään etu.

Vastustuksen keihäänkärkenä on siis 1 900 jäsenen Veturimiesten liitto. Liikenneministeriön työryhmäjulkaisun 57/2006 mukaan sen jäsenistä peräti 1 500 jää eläkkeelle seuraavien yhdeksän vuoden aikana. Muuttuvatko ensin asenteet vai ehditäänkö rataverkkoa supistaa tulevien, huomattavasti vähäisempien henkilöresurssien mukaiseksi?

Lehtien palstoilla esiintyy ajoittain eduskunnan ”rautatieliikenteen ystävien” kerho. Kansanedustaja Harry Wallin (sd.) sa-

noi Kemijärvellä maaliskuussa 2006, että se on eduskunnan vapaamuotoisista keskustelupiireistä suosituin. Koska Wallin on sen johtohahmo ja ilmeinen mielipidejohtaja, lienee paikallaan tarkastella hänen vastauksiaan erikseen.

Harry Wallin on syntynyt vuonna 1953 Seinäjoella. Hän on käynyt keskikoulun, veturimieskoulun ja kuljettajakurssin. Myös hänen isänsä oli veturinkuljettaja. Wallin on ollut Veturimiesten liiton hallituksen jäsenenä vuosina 1989–1999 ja varapuheenjohtajana 1993–1999, kunnes tuli valituksi eduskuntaan. Wallin oli alkuvuodesta 2007 eduskunnan suuren valiokunnan, lakivaliokunnan, liikenne- ja viestintävaliokunnan ja tulevaisuusvaliokunnan jäsen.

Ei todellisille muutoksille

Vuonna 2004 Wallin oli ensimmäisenä alkeirjoittajana määräraha-aloitteessa, jossa esitettiin Vaasan–Seinäjoen radan sähköistämistä. Ratahallinnon selvitykset eivät ole tukeneet Vaasan radan sähköistystä, joten vaatimukset voitaneen lukea paikallispolitiikoinniksi. Sähköistytksen vaatiminen peittää myös tehokkaasti alleen vaihtoehtoiset kehittämismallit: entä jos Vaasan radalle tulisiikin sähkön sijasta uusia operaattoreita?

Ratojen kuntoa Wallin toki pitää vastauksessaan sähköistystakin tärkeämpänä. Hän sanoo myös kannattavansa koko rataverkon ylläpitoa: ”Se on kansallisuusaisuutta, jota ei pidä lakkauttaa.”

Omistajaohjaus on Wallinin mukaan toiminut hyvin. Ongelmaa hän ei näekään siinä vaan toisaalla: ”Kyse ei ole ollut omistajaohjauksesta, vaan kannattamattoman liikenteen ostomäärärahoista. VR on ilmoittanut ajavansa kaikki ne junat, jotka eduskunta ostaa”, Wallin sanoo. Hänen taustansa

VR hautasi paikallisliikenteensä Äänekoskelle 1987. Veturinkuljettaja Reino Kinnunen otti firmansa puolesta vastaan viimeisen vuoron hautajaiskukat. Voi olla, että vielä korkataan liikenteen uudelleen avaamisen samppanjapullo. TL



Harry Wallin (sd): "Suurpääoma rikastuu."

huomioon ottaen ongelma on siis ennemminkin tulo- kuin liikennepolitiikan puolella.

Henkilöliikenteen vapauttamiselle Wallin näyttää punaista. "Kaikki esimerkit Ruotsista ja Englannista osoittavat, että kilpailun vaikutuksesta junat myöhästelevät ja hinnat moninkertaistuvat, kun suurpääoma rikastuu."

Wallin ei siis vastusta rataverkon vapauttamista esimerkiksi turvallisuustekijöillä vaan ideologialla.

Mutta vaatiiko perinteinen oikeisto henkilöliikenteen vapauttamista? Ei vaadi, vaikka onkin hieman myötäsukaisempi. Oululaisen kokoomusedustaja Suvi Lindenin mukaan vapauttaminen heikentäisi raideliikennettä vähävikisillä alueilla. Kokoomuksen toinen oululainen edustaja Lyly Rajala vetoaa Englannin esimerkkiin. Hän haluaa, että kehitys pysähtyy tavaraliikenteen kilpailumahdollisuuteen, "jossa onneksi meillä on vielä VR:n erillissopimus Venäjän liikenteestä".

Vasemmistoliiton Immonen vapauttaisi henkilöliikenteen

Onkin merkillepantavaa, että rataverkon vapauttaminen ei yksiselitteisesti jaa kansanedustajia vasemmisto-oikeisto-akselilla. Merkitystä näyttäisi olevan enemmänkin

mm. kotikentillä nähdyllä mahdollisuuksilla. Vasemmistoliiton Mikko Immonen kannattaa rataverkon vapauttamista uusille operaattoreille, mutta hän onkin kotoisin Turun-Uudenkaupungin radan varresta. Siellä on käyty vilkasta keskustelua henkilöliikenteen aloittamisesta uudelta pohjalta. Ilmeisesti Immonen ei usko, että suurpääoma tulisi hänen kotikulmilleen rikastumaan.

Samanlaista käytännönläheistä henkeä on osoittanut kirjailija Tuulaliina Varis, joka on Kansan Uutisissa vaatinut nopeaa henkilöliikenteen vapauttamista.

Nykytilan säilyttäminen näyttäisi olevan nimenomaan demarien toiveena. Virallinen selitys ei ole poliittis-taloudellinen edunvalvonta vaan turvallisuus, jonka koetaan vaarantuvan "Britannian malliin". Bisnesideakin leimataan huonoksi. Valtiovarainministeri Eero Heinäluoman mukaan kilpailuttaminen ei ole ratkaisu joukko liikenteen kehittämiseen. "Varsinkin raideliikenteen osalta täytyy sanoa, ettei se ole kovin houkutteleva business", Heinäluoma kommentoi.

"On vaikea kuvitella, että yksityisen yrityksen kannattaisi lähteä ainakaan henkilöliikenteen puolella mukaan kilpailuun. VR on hyvin hoidettu yhtiö ja vahvassa asemassa. Lisäksi kalustoinvestoinnit olisivat valtaisan", Heinäluoma sanoo.

Heinäluomaa tuskin voi syyttää liiasta innovatiivisuudesta: muissa maissa ei ole pantu uusia operaattoreita tekemään alkuunsa raskaita kalustoinvestointeja. Henkilöliikennettä on alettu vapauttaa valtion kalustopankin avulla.

Kyselyyn vastasi neljä valtioneuvoston jäsentä: ulkoministeri Tuomioja (sd), valtiovarainministeri Heinäluoma (sd), puolustusministeri Kääriäinen (kesk) ja sisäministeri Rajamäki (sd). Liikennevaliokunnan varsinaisista 15 jäsenestä vastasi yhdeksän. Yksikään vastanneista ministereistä ei kannattanut henkilöliikenteen vapauttamista, liikennevaliokunnastakin vain kolme.

Istuva liikenneministeri Susanna Huovinen (sd) ei kyselyyn vastannut mutta vastauksia saatiin kolmelta aiemmalta liikenneministeriltä – Leena Luhtaselta (sd), Kimmo Sasilta (kok) ja Ilkka Kanervalta (kok). Näistä Kanerva ja Luhtanen vastustivat henkilöliikenteen vapauttamista.

Vastaukset: Rataverkon ylläpito

KYSYMYS 1. Suomessa on rautateitä noin 6000 kilometriä, ja niistä noin 1000 on uhattuna riittämättömän rahoituksen vuoksi. Kumman seuraavista vaihtoehtoista valitsette, jos vain toinen olisi valittava?

- 1) KOKO RATAVERKKO on pidettävä liikennöitävässä kunnossa vai**
- 2) Ensisijaisesti olisi kohennettava PÄÄRATOJA**

KOKO RATAVERKKO Ilmastomuutos ja monet muut ympäristöön liittyvät asiat puoltavat raideliikennettä. Mitään rataosuutta ei saa nyt jättää rapistumaan.

Arja Alho (sd.)

KOKO RATAVERKKO Me tarvitsemme myös lähiraideliikennettä.

Janina Andersson (vihr.)

KOKO RATAVERKKO Suomi on laaja ja harvaan asuttu maa, mistä syystä koko rataverkko on tärkeä ja erityisesti myös syrjäisemälle Suomelle.

Sirkka-Liisa Anttila (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Radat ovat hyvin tärkeitä kansalaisille, joten rataverkkoa ei voi supistaa.

Sirpa Asko-Seljavaara (kok.)

KOKO RATAVERKKO Tietysti ensisijaisesti on huolehdittava pääradoista, mutta se ei saa tarkoittaa muiden rataosuuksien jättämistä vaille peruskorjauksia. Siksi on vastattava näin.

Jouni Backman (sd.)

PÄÄRADAT Painotus tietenkin pääratojen tilan kohentamiseen. Mutta on tutkittava myös uusia rakennuskohteita, joiden ratojen kohdalla lakkautus edessä.

Arto Bryggare (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Sari Essayah (kd.)

KOKO RATAVERKKO Koko rataverkko on pidettävä kunnossa, jotta ihmisten ja tavaroiden kuljetus voidaan tieliikenteen sijasta hoitaa junilla. Junaliikenne vähen-

tää liikenteen energiankulutusta, parantaa ilmanlaatua, vähentää meluhaittoja sekä ehkäisee yhdyskuntarakenteen pirstoutumista. Junaliikenteeseen panostamalla on mahdollista säilyttää tieliikennettä paremmin luonnon elinolosuhteita ja hiljaisia alueita.

Merikukka Forsius (vihr.)

KOKO RATAVERKKO
Christina Gestrin (r.)

PÄÄRADAT
Leena Harkimo (kok.)

KOKO RATAVERKKO Julkisen valan tulee huolehtia siitä, että liikukumismahdollisuudet eri puolilla Suomea ovat mahdollisimman hyvät ja tasaveroiset. Koko rataverkon kuntoa tulee kehittää. On kuitenkin mietittävä, millainen palvelutaso kullekin rataosuuksille asetetaan. Siellä missä on paljon ihmis- ja tavaravirtoja pitää olla myös nopeat ja tehokkaat yhteydet.

Eero Heinäluoma (sd.)

KOKO RATAVERKKO Koko rataverkko on pidettävä kunnossa ja liikennöitävänä. Jo pelkästään metsäteollisuuden kuljetusten takia. Hyvät kuljetusväylät ovat paras keino turvata maan tasapuolinen kehittäminen.

Hannu Hoskonen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Sinikka Hurskainen (sd.)

KOKO RATAVERKKO Aluepoliittisista ja turvallisuusyhteyksistä katkava rataverkko on maallemme tärkeä.

Tuomo Hänninen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Mikko Immonen (vas.)

KOKO RATAVERKKO Suomessa on hyväksytty ajatus, että koko maa pidetään asuttuna. Liikennepalvelujen pitäisi olla osa aluepoliittista strategiaa.

Liisa Jaakonsaari (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Antti Kaikkonen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Timo Kalli (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Reijo Kallio (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Valitsen koko rataverkon, mutta mikäli liikenne jollakin osuudella laskee niin, ettei sitä kohtuullisella tuellakaan voida pitää järkevänä, voidaan se lopettaa.

Bjarne Kallis (kd.)

PÄÄRADAT
Ilkka Kanerva (kok.)

KOKO RATAVERKKO Monilla sellaisilla alueilla, joissa rataverkko on uhattuna, kuljetetaan rahtitavaraa, esimerkiksi metsäteollisuuden puutavarakuljetuksia. Usein näille alueille ei mene teitä. Teillä kulkevaa raskasta rahattia voisi tarvittaessa siirtää kumipyöriltä radoille. Näin liikenne lisääntyisi ja ratojen kannattavuus paranisi.

Matti Kangas (vas.)

KOKO RATAVERKKO Vastakkainasettelu on hankalaa, koska molemmat ovat kannatettavia tavoitteita.

Toimi Kankaanniemi (kd.)

KOKO RATAVERKKO Pääsääntöisesti koko rataverkko tulee pitää kunnossa. Hiljaisilla radoilla on paljon raakapuukuljetuksia, masakuljetuksia, joiden loppuminen kiskoilla siirtäisi kuljetukset monesti jo muutenkin kuormitetulle tieverkolle. On myös muistettava, että osa hiljaisista rataosista on yhteyssuosuuksia. Myös esimerkkejä liiallisen keskittämisen huonoista seurauksista on olemassa -> päätoimintakin saat-
taa kärsiä.

Saara Karhu (sd.)

KOKO RATAVERKKO Kyllä koko rataverkko on pidettävä liikennöitävässä kunnossa. Luonnollisesti on erittäin tärkeää, että pääradatkin ovat kunnossa.

Kyösti Karjula (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Kyllä koko rataverkko on pidettävä liikennöitävässä kunnossa. Luonnollisesti on erittäin tärkeää, että pääradatkin ovat kunnossa. Kaiken kaikkiaan pitää hakea ennakkoluulottomasti sellaisia uusiakin ratkaisuja, että esimerkiksi pika-
junalla kannattamaton vuoro voidaan ajaa paikallisjunatyyp-
pises-
ti kalustolla, jota VR on tällaiseen tarkoitukseen hankkinutkin.

Marjukka Karttunen (kok.)

KOKO RATAVERKKO Ehkä joitakin radanpätkiä voi lopettaa. Rataliikenteen kehittäminen on kuitenkin tärkeää.

Matti Kauppila (sd.)

KOKO RATAVERKKO Tulevaisuuden ilmastomuutos vaatii toden-
näköisesti raideliikenteen lisää-
mistä.

Rauno Kettunen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Kimmo Kiljunen (sd.)

PÄÄRADAT Priorisointia on varmasti syytä harjoittaa. Tärkeintä on varmistaa, että kaikkien maakuntakeskusten välillä on nopea raideliikenneyhteys.

Mari Kiviniemi (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Koko maan alueellinen kehittäminen vaatii toimivan raideliikenteen. Se on ehdoton edellytys aluepolitiikalle.

Martti Korhonen (vas.)

KOKO RATAVERKKO Raideliikenteen rooli tulevaisuudessa korostuu myöskin ympäristösyistä. On saatava aikaan pidemmän linjan suunnitelma rataverkon investointien ja kunnossapidon osalta. Kysymys on kansallisvarallisuudesta.

Markku Koski (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Liikennemäärät toki vaikuttavat siihen, missä järjestyksessä rataosuuksia kohennetaan. Tärkeää on lisätä junien markkinaosuutta sekä henkilöliikenteessä että raskaassa tavaraliikenteessä.

Johannes Koskinen (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Marjaana Koskinen (sd.)

KOKO RATAVERKKO Ratoja ei saa päästää rappeutumaan eikä niitä saa purkaa.

Risto Kuisma (sd.)

KOKO RATAVERKKO Keksittyminen vain ja ainoastaan päära-
ten nopeuksiin ja unohtamal-
la kokonaan loput Suomesta, on
kestämätön.

Mia Petra Kumpula-Natri (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Mikko Kuoppa (vas.)

PÄÄRADAT
Pekka Kuosmanen (kok.)

KOKO RATAVERKKO
Lauri Kähkönen (sd.)

KOKO RATAVERKKO Liikennepoliittikalla on keskeinen osuus alu-
eiden ja niiden elinkeinoelämän
kehittämisessä. Liikenneväyliin
sijoitetut rahat tukevat yritystoi-
mintaa ja parantavat kansainvä-
listä kilpailukykyämme sekä edis-
tävät tasapainoista aluekehitystä.
Suuret liikenneinvestoinnit tulee
toteuttaa osana alueiden kehittä-
misstrategioita. Niin maanteiden
kuin rautateiden riittävän kun-
non säilyttäminen tulee halvem-
maksi kuin niiden päästäminen
välillä rapistumaan. Perusväylän-
pidon rahoitukseen tarvitaan
tuntuva tasakorotus, jota voi-
daan turvata uusimisissä ole-
vien rakenteiden turvallisuus ja
väylien taso.

Kari Kärkkäinen (kd.)

KOKO RATAVERKKO
Seppo Kääriäinen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Rautatieliikenne on energiatehokas. On ih-
me jos nyt rikkaana aikana ei pys-
tytä hoitamaan ratoja jotka on
tehty hevosvetoisena aikana.

Esa Lahtela (sd.)

PÄÄRADAT
Jere Lahti (kok.)

KOKO RATAVERKKO Koko maan
tasapuolinen kehittäminen. Rai-
deliikenteen merkitys kasvaa sekä
henkilöliikenteen kuin myös
tavarankuljetusten osalta.

Reijo Laitinen (sd.)

KOKO RATAVERKKO Kattava ja toi-
mintakelpoinen rautatieverkosto
on tärkeä osa suomalaista julkis-
ta liikennettä. Koko maan katta-
varataverkko on sekä kansalais-
ten tasa-arvon että ympäristön
kannalta tärkeää. Sekä henkilö-
liikennettä että tavarankuljetuk-
sia on saatava raiteille nykyistä
enemmän.

Annika Lapintie (vas.)

KOKO RATAVERKKO Tottakai koko
rataverkosto on pidettävä kun-
nossa siltä osin, missä tavara- tai

henkilöliikennetarvetta on. Pikemmin hyvä verkko parantaa rautateiden kilpailukykyä ja se on ympäristöperusteisesti toivottavaa.

Markku Laukkanen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Koko rataverkko on pidettävä kunnossa. Pääratojen laatutasoa nostettava.

Jouko Laxell (kok.)

KOKO RATAVERKKO Logistiset yhteydet ovat elintärkeitä heikommin kehittyneille alueille. Jos ne heikentyvät, on vaikea kuvitella millaisella aluepolitiikalla voidaan tukea elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä näillä alueilla

Suvi Linden (kok.)

KOKO RATAVERKKO Suomi on harvaan asuttu maa ja junassa matkustaminen on miellyttävää ja nopeaa. Raideliikenteeseen tulisi siirtää raskaita kuljetuksiakin enemmän.

Maija-Liisa Lindqvist (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Pääratojen kunto on tietysti ensisijainen kohde, mutta kyllä koko rataverkon kunnosta tulee huolehtia. Ylipäätään tähän tehtävään on saatava lisää rahaa.

Leena Luhtanen (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Eero Lämsä (kesk.)

PÄÄRADAT
Marjo Matikainen-Kallström (kok.)

PÄÄRADAT Raideliikenteen on oltava kilpailukykyinen muihin liikennemuotoihin nähden. Siksi on tärkeää, että siellä missä ihmisistä ja tavarosta suurin osa liikkuu, järkevintä on valita kuljetusmuodokseen raideliikenteen.

Rosa Meriläinen (vihr.)

KOKO RATAVERKKO Rataverkon merkitys tulevaisuudessa voi korostua entisestään. Siksi hätköi-

tyjä lakkautuspäätöksiä ei pidä tehdä. Sopii olettaa, että raide liikenteen kilpailukyky paranee, eikä suinkaan heikkene. Lukuisilla nyt lakkautettaviksi kaavailuilla rataosuuksilla on merkittäviä odotusarvoja esimerkiksi naapurimaiden investointien vuoksi.

Markus Mustajärvi (vas.)

KOKO RATAVERKKO Pääradat pidetään joka tapauksessa kunnossa, siten että nopeuksia voidaan nostaa ja liikenneturvallisuus parane. Näin ollen myös vähemmän liikennöidyt radat on pidettävä kunnossa elinkeinoelämän ja paikallisen henkilöliikenteen tarpeisiin. Mieli piteeni on, että yhtään ratakilometriä ei saa panna rullalle.

Pekka Nousiainen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Tuija Nurmi (kok.)

KOKO RATAVERKKO Koko rataverkko on kansallista omaisuutta, jonka Suomen kansalaisina omissamme. Aikanaan radat ovat kansan varoilla myös rakennettu ja siksi ne kaikki on pidettävä kunnossa. Kaiken ei tarvitse olla TEN-ratoja, mutta liikennöintikunnossa kuitenkin.

Lauri Oinonen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Outi Ojala (vas.)

KOKO RATAVERKKO Raideliikenteeseen pitää panostaa nykyistä enemmän, se on saatava nykyistä toimivammaksi.

Kirsi Ojansuu (vihr.)

PÄÄRADAT Jos rahoitusta ei ole silloin on pakko tyytyä vastaamaan vaihtoehtoon.

Reijo Paajanen (kok.)

KOKO RATAVERKKO
Aila Paloniemi (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Maija Perho (kok.)

KOKO RATAVERKKO Koko rataverkko on ehdottomasti pidettävä kunnossa ja siihen on kyllä tällä hetkellä varaa. Kyse on vain tahdosta!

Iivo Polvi (vas.)

KOKO RATAVERKKO Liikenneyhetydet ovat osa aluepolitiikkaa. Kyse on myös ympäristöpolitiikasta. Toimiva rataverkko mahdollistaa henkilö- ja tavaraliikenteen siirron pyöriltä raiteille.

Virpa Puisto (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Erkki Pulliainen (vihr.)

KOKO RATAVERKKO On järjetöntä että Suomen valtion suuret omaisuuserät, tiet ja rautatiet rapistuvat ja mnettävät satoja miljoonia euroja arvoaan vuodessa. Liikenneturvallisuuden parantamisen yksi vankka keino on kumipyöräliikenteen siirto raiteille.

Lyly Rajala (kok.)

KOKO RATAVERKKO
Kari Rajamäki (sd.)

KOKO RATAVERKKO Nämä asiat eivät ole täysin vastakkaisia. Pääratoja on ilman muuta kohennettava.

Aulis Ranta-Muotio (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Raideliikenne on niin tämän päivän kuin tulevaisuuden liikkumis- ja liikennemuoto. Olemmassa olevan verkon ylläpitäminen on perusteltua niin logistiikan vaatimuksesta kuin aluepoliittisistakin perusteista lähtien.

Juha Rehula (kesk.)

KOKO RATAVERKKO
Eero Reijonen (kesk.)

PÄÄRADAT
Markku Rossi (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Siellä saattaa olla joukossa todella vähän liikennöityjä, niiden kohdalla asia on erikseen.

Simo Rundgren (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Junalla matkustamisen ja kuljetusten mahdollisuus tulee olla mahdollisimman laajojen joukkojen ulottuvilla.

Päivi Räsänen (kd.)

PÄÄRADAT Pääratojen on oltava kunnossa. Mikäli uhattuina olevilla ei ole liikennettä, miksi niitä pitää tukea.

Tero Rönni (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Matti Saarinen (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Petri Salo (kok.)

KOKO RATAVERKKO
Kimmo Sasi (kok.)

KOKO RATAVERKKO Toimiva rataverkko on monille paikkakunnille elinkelpoisena pysymisen edellytys.

Arto Satonen (kok.)

KOKO RATAVERKKO Kansallisuusomaisuudesta on pidettävä huolta, eli kaikki radat liikenteellisessä kunnossa. Teollisuudelle (metsä) on turvattava ns. vähäliikenteelliset radat.

Arto Seppälä (sd.)

KOKO RATAVERKKO Raideliikenne on tärkeä liikkumisen, elinkeinotoiminnan ja työllisyyden kannalta pinta-alaltaan suuressa maassamme.

Jouko Skinnari (sd.)

KOKO RATAVERKKO Rataverkko on kansallisuusomaisuutta, jota ei saa päästää rapistumaan.

Timo Soini (ps.)

PÄÄRADAT

Osmo Soininvaara (vihr.)

KOKO RATAVERKKO En kannata ratojen rullalle panemista. Esimerkiksi ilmastomuutos tulee vaikuttamaan niin, että raideliikenteen merkitys kasvaa.

Säde Tahvanainen (sd.)

KOKO RATAVERKKO
Ilkka Taipale (sd.)

KOKO RATAVERKKO Rataverkko on pidettävä niin kunnossa että nykyinen henkilöliikenne voidaan ylläpitää ja voidaan edistää asumista raiteiden läheisyydessä. Haasteena on ylläpitää niitä ratoja joilla pelkästään rahtikuljetuksia (Uusmaalaisen kokemus esim Loviisa-lahti radan tulevaisuudesta).

Astrid Thors (r.)

KOKO RATAVERKKO
Kimmo Tiilikainen (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Ja pysähdyksiä, esim. Toijalassa on tihennettävä.

Marja Tiura (kok.)

KOKO RATAVERKKO Suomi tarvitsee kaikki ratansa, raideliikenne on aina ekologisesti kestävämpää pitkien, raskaiden kuljetusten osalta. Mikäli rataverkkoa kääritään kokoon, sitä ei saada uudelleen avatuksi.

Pentti Tiisanen (vas.)

KOKO RATAVERKKO Kyse on kansallisvarallisuuden hoitamisesta, jonka arvo ilmastomuutoksen vuoksi tulee vielä nousemaan.

Erkki Tuomioja (sd.)

PÄÄRADAT Monilla pääradoilakaan ei voida nyt liikennöidä pendolinoilla kaluston sallimia enimmäisnopeuksia. Yhteyksien nopeuttaminen parantaisi raideliikenteen kilpailukykyä olennai-

sesti. Ainoa kestävä ratkaisu on kuitenkin selvä tasokorotus ratojen kunnossapidon määrärahoihin. Näin pääratojen kuntoa voitaisiin parantaa samalla, kun myös vähempiliikenteistä yhteyksistä voitaisiin pitää huolta.

Oras Tynkkynen (vihr.)

KOKO RATAVERKKO Määrärahoihin on tehtävä välttämätön ja riittävän suuri tasokorotus, jotta koko rataveron ylläpito ja kehittäminen voidaan turvata. Tarvitaan 50-100 miljoonan vuosittainen tasokorotus perusradanpitoon.

Kari Uotila (vas.)

KOKO RATAVERKKO Pitkien etäisyyksien maassa tarvitaan koko rataverkkoa. Rahaa valtiolla on, joten pääratoja voidaan pitää myös kunnossa.

Unto Valpas (vas.)

KOKO RATAVERKKO
Pekka Vilkuna (kesk.)

PÄÄRADAT
Lasse Viren (kok.)

PÄÄRADAT Koko rataverkko on pidettävä liikennöitävässä kunnossa, mutta ensisijaisesti olisi kohennettava pääratoja. Sekä henkilö- että tavaraliikenne on jo siinä määrin keskitetty pääradoille, että niiden kunnosta on joka tapauksessa huolehdittava

Erkki Virtanen (vas.)

KOKO RATAVERKKO Kattava ja toimiva rautatieverkko on koko maan kehittämisen ja voimavarojen hyödyntämisen kannalta välttämätön. Toki pääradoistakin on huolehdittava.

Matti Väistö (kesk.)

KOKO RATAVERKKO Se on kansallisuusomaisuutta, jota ei pidä lakauttaa.

Harry Wallin (sd.)

Vastaukset: Radat kuntoon vai lisää sähköratoja?

KYSYMYS 2. Ratojen kunnossapidosta aikanaan tehty säästö rajoittavat nyt junien nopeuksia. Samaan aikaan sähköistuksen jatkamisesta Vaasaan, Hankoon ja Uimaharjuun on jo tehty periaatepäätös. Kumman asettaisitte etusijalle niukkoja määrärahoja jaettaessa?

1) RATOJEN KUNNON parantamisen.

2) JATKOSÄHKÖISTYKSEN.

SÄHKÖISTYS Hangon radan sähköistys on tärkeä elinkeinoelämän ja sataman kannalta. Sillä on vaikutuksensa koko Länsi-Uudellemaalle.

Arja Alho (sd.)

KUNNOSSAPITO

Janina Andersson (vihr.)

KUNNOSSAPITO Ensisijaisesti radat on oltava hyvässä kunnossa, vasta sen jälkeen jatketaan lisää sähköistämistä.

Sirkka-Liisa Anttila (kesk.)

SÄHKÖISTYS Jatkosähköistys on välttämätön.

Sirpa Asko-Seljavaara (kok.)

KUNNOSSAPITO Taas vaikea valinta, mutta perusradanpidon laiminlyönnin haittavaikutukset suuremmat kuin sähköistuksen lykkäyksen.

Jouni Backman (sd.)

KUNNOSSAPITO Periaatepäätöstä näiden kohteiden sähköistamisestä Ei vielä ole tehty ainaakaan eduskunnassa. Kunnostus on kuitenkin tehtävä.

Arto Bryggare (sd.)

KUNNOSSAPITO

Sari Essayah (kd.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunnan parantaminen on perusrakenteesta huolehtimista, joka mahdollistaa raideliikenteen kehittämisen jatkossakin. Suunniteltaisiin raideliikenteeseen huomattavasti enemmän rahoitusta,

jolloin sekä perusradanpito, että sähköistys voitaisiin hoitaa.

Merikukka Forsius (vihr.)

SÄHKÖISTYS

Christina Gestrin (r.)

KUNNOSSAPITO

Leena Harkimo (kok.)

KUNNOSSAPITO Ratojen korvausinvestointitaso ei ole ollut riittävällä tasolla viime vuosina. Seuraavalla hallituskaudella tulee erityisesti panostaa siihen, että radat saadaan kuntoon ja VR voi käyttää nopeaa junakalustoaan mahdollisimman tehokkaasti. Paino- ja nopeusrajoitukset heikentävät raideliikenteen kilpailukykyä niin tavara- kuin matkustajapuolella. Ei ole kuitenkaan mitään periaatteellista syytä, miksei sähköistämisiä voitaisi jatkaa. Kunhan perusradanpidosta voidaan ensin huolehtia.

Eero Heinäluoma (sd.)

KUNNOSSAPITO Koko rataverkko pidettävä kunnossa. Sähköistuksen lisääminen voi odottaa muutaman vuoden. Dieselveturit hoitavat kyllä junien vetämisen tämän siirtymäkauden.

Hannu Hoskonen (kesk.)

KUNNOSSAPITO

Sinikka Hurskainen (sd.)

SÄHKÖISTYS Kilpailukykyisistä jatkosähköistuksen periaatepäätös on toteutettava. Samaan aikaan on etsittävä rahoituskeinoja myös ratojen kunnan parantami-

seen.

Tuomo Hänninen (kesk.)

KUNNOSSAPITO

Mikko Immonen (vas.)

KUNNOSSAPITO

Liisa Jaakonsaari (sd.)

SÄHKÖISTYS

Antti Kaikkonen (kesk.)

KUNNOSSAPITO

Timo Kalli (kesk.)

KUNNOSSAPITO

Reijo Kallio (sd.)

SÄHKÖISTYS Eivät ne sulje toisiaan pois. esim. Vaasa-Seinäjokirata maksaa 17 miljoonaa euroa.

Bjarne Kallis (kd.)

KUNNOSSAPITO

Ilkka Kanerva (kok.)

SÄHKÖISTYS Ratainvestointeihin pitää saada määrärahat, jotta radat voidaan pitää kunnossa ja sähköistää edelleen. EU:n liikenneasioista vastaava komissaari on sanonut, että raide- ja vesiliikennettä pitää tukea. Suomenkin pitäisi päinvastoin tukea raideliikennettä, eikä ajaa sitä alas, niin kuin nyt on tehty.

Matti Kangas (vas.)

KUNNOSSAPITO Sekä toimivuus että turvallisuus edellyttää, että ratojen kuntoa parannetaan, vaikka sähköistuksen jatkaminenkin on paikallaan.

Toimi Kankaanniemi (kd.)

KUNNOSSAPITO Käyttäisin panostukset ehkä mieluummin rataverkon ylläpitoon. Ymmärtääkseni esimerkin osuudet vaatisivat jatkosähköistystä, jotta liikenne olisi järkevää. Saamani tiedon mukaan esim. Joensuu-Uimaharju ei riitä, vaan tarvitaan sähköistys myös Niiralaan, josta tulee huomattava osa radan rahdista. Lisäksi Vaasan radalla ei ole tavaraliikennettä juurikaan, eikä sähköistys toisi nopeutta lisää henkilöjunaliikenteeseen

Saara Karhu (sd.)

KUNNOSSAPITO Valitsen näin, koska olemassa olevien yhteyksien pitäisi olla kunnossa. Viittaan tässä esimerkiksi siihen, että Turku-Toijala-radan kantokyky olisi pitänyt nostaa 25 tonnin akselipainon kestäväksi sen sijaan, että siihen mahdollisesti palataan myöhemmin. Tämän asian siirtämisellä on tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta erittäin huonoja seurauksia.

Marjukka Karttunen (kok.)

KUNNOSSAPITO
Matti Kaupila (vas.)

KUNNOSSAPITO Radat ovat huonossa kunnossa ja ne pitäisi korjata Pendolinoilla toimiviksi soveltuvilta osin. Tulevaisuudessa Savon rata pitäisi oikaista Lahdesta Mikkeliin. Kyse on koko Itä-Suomen kehittämisestä.

Rauno Kettunen (kesk.)

KUNNOSSAPITO Molempia tarvitaan.

Kimmo Kiljunen (sd.)

KUNNOSSAPITO Jos on pakko valita, pidän tärkeämpänä rataverkon kunnosta huolehtimista.

Mari Kiviniemi (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Martti Korhonen (vas.)

KUNNOSSAPITO Mutta myös sähköistäminen on tärkeää.

Markku Koski (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Johannes Koskinen (sd.)

KUNNOSSAPITO
Marjaana Koskinen (sd.)

KUNNOSSAPITO Molemmat ovat tärkeitä, mutta ratojen kunto ennen muun edelle.

Risto Kuisma (sd.)

SÄHKÖISTYYS Vaasa on ainoa maakuntakeskus, johon ei mene sähköistettyä rataa. Jos se jää vain vanhan kaluston syöttöradaksi, vähenee junamatkustaminen ja autoistuminen lisääntyä. 17 miljoonaa euroa maksava Vaasa-Seinäjoki välin 85 km päätkan sähköistys ei oikeuta vastakainasetteluun, joka kysymyksessä on tehty.

Miapetra Kumpula-Natri (sd.)

SÄHKÖISTYYS
Mikko Kuoppa (vas.)

KUNNOSSAPITO
Pekka Kuosmanen (kok.)

Kumpaakin on hoidettava rintarinnan; ratojen kunnon parantamista ja sähköistämistä.

Lauri Kähkönen (sd.)

KUNNOSSAPITO Hallitus laati vuoteen 2013 ulottuvan väyläohjelman, mutta siihen tulee kytkeä rahoitus. Tarvitaan myös uusia rahoitusmalleja, kuten ns. elinkaarimallia, suurten hankkeiden toteuttamisen nopeuttamiseksi. Liikenneinfrastruktuuria koskevat linjat tulisi päättää pitkällä aikajaksolla esimerkiksi selontekomenettelyn kautta ja irrottaa kehysneuvotteluista. Uusia väylähankkeita ei tule toteuttaa karsimalla perustienpidon ja perusradanpidon määrärahoja.

Kari Kärkkäinen (kd.)

KUNNOSSAPITO Vastakkainasettelu ei mene näin. Molemmista täytyy pitää huolta askel askeleelta.

Seppo Kääriäinen (kesk.)

KUNNOSSAPITO Radat ensin kuntoon ja sitten sänköistys.

Esa Lahtela (sd.)

KUNNOSSAPITO
Jere Lahti (kok.)

KUNNOSSAPITO Näitä ei voi laittaa vatakkain. Molempia tarvitaan. Ratojen kunnon parantamiseen tarvitaan 100 milj. euron tasokorotus.

Reijo Laitinen (sd.)

KUNNOSSAPITO Ratojen on oltava sellaisessa kunnossa, että junat voivat liikkua kilpailukyisesti suhteessa autoihin. Myös jatkosähköistämistyöt ovat tarpeen. Minusta raideliikenteen kuntoon ja kehittämiseen on satsattava nykyistä enemmän rahaa.

Annika Lapintie (vas.)

KUNNOSSAPITO Nopeusrajoitukset siirtävät kuljetuksia muihin kuljetusmuotoihin ja vaarantavat liikenneturvallisuutta.

Markku Laukkanen (kesk.)

KUNNOSSAPITO Vaihtoehdot ovat huonoja. Jatkosähköistystä tarvitaan, mutta ilman muuta ratojen kunnon parantamista ja täysin uusien ratojen rakentamista.

Jouko Laxell (kok.)

KUNNOSSAPITO Molemmat ovat tärkeitä, mutta ratojen peruskunnosta tulee huolehtia säännöllisesti ja koko ajan.

Suvi Lindén (kok.)

KUNNOSSAPITO
Maija-Liisa Lindqvist (kesk.)

KUNNOSSAPITO Mainittu periaatepäätös sisältyy johtamani nk. infratyöryhmän esittämään toiseen koriin. Vahvempaa periaatepäätöstä ei liene tehty sähköistuksen osalta.

Leena Luhtanen (sd.)

KUNNOSSAPITO
Eero Lämsä (kesk.)

KUNNOSSAPITO
**Marjo Matikainen-
Kallström (kok.)**

KUNNOSSAPITO Takkuileva liikenne suositulla rataosuuksilla vahingoittaa VR:n mainetta ja luotettavuutta todella pahasti.
Rosa Meriläinen (vihr.)

SÄHKÖISTYS Nyt olen nurkkapatriootti ja ajattelen lähinnä radan sähköistämistä Kemijärvelle asti. Tosiasiassa raideliikenteen, samoin kuin muiden liikennemuotojen, määräraha-kehitykset ovat auttamatta liian pienet ja katastrofin välttämiseksi kehitykset tulee ennemmin tai myöhemmin räjäyttää auki.
Markus Mustajärvi (vas.)

KUNNOSSAPITO Sanon, että ensi vaalikaudella budjettikehyksessä on perusradanpidon rahaa nostettava siten, että ratojen kunnosta voidaan huolehtia ja sähköistuksen periaatepäätöstä voidaan toteuttaa suunnitelmallisesti.
Pekka Nousiainen (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Tuija Nurmi (kok.)

KUNNOSSAPITO Kysymykset eivät saa olla näin vastakkaisia. Sähköistäminenkin merkitsee kunnostusta. Mutta erityisesti niille radoille, joita uhkaa liikenteen lopettaminen on saatava rahaa, jotta ne pysyvät liikenteessä. Näin voidaan torjua rataverkon lakkautuksia. Samalla pääratojen kuntoon on suunnitelmien mukaan panostettava. Yleensäkin radoille on saatava lisää rahaa, jotta se voi palvella asikkaitaan ja omistajiaan eli Suomen kansaa.
Lauri Oinonen (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Outi Ojala (vas.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunto vaikuttaa eniten junien nopeuksiin. On välttämätöntä rakentaa myös lisäraide väleille Kerava-Rii-

himäki. Junavuorojen väheneminen esimerkiksi Kanta-Hämeestä on takaisku junan suosiolle ekologisena työmatkavälineenä. Tämä on ollut punamultahallitukselta sekä huonoa palvelu-ilmasto- että liikennepolitiikkaa.

Kirsi Ojansuu (vihr.)

KUNNOSSAPITO
Reijo Paajanen (kok.)

KUNNOSSAPITO
Aila Paloniemi (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Maija Perho (kok.)

KUNNOSSAPITO Sähköistys ei auta, jos verkoston kunto rapautuu.
Iivo Polvi (vas.)

KUNNOSSAPITO Ratojen peruskunnostus on turvallisuuskysymys.
Virpa Puisto (sd.)

KUNNOSSAPITO
Erkki Pulliainen (vihr.)

KUNNOSSAPITO Molemmat ovat tärkeitä mutta pidetään aluksi perusratojen kunnosta huoli.
Lyly Rajala (kok.)

KUNNOSSAPITO Tasoristeyksien turvallisuus mm oltava kunnossa huomioiden nopeat junat.
Kari Rajamäki (sd.)

SÄHKÖISTYS Suunnitellut jatko-sähköistykset ovat hyvin perusteltuja.
Aulis Ranta-Muotio (kesk.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunnon ylläpitäminen ja mahdollinen parantaminen on ensisijaista. Osana raideliikenteen kehittämistä myös sähköistyksellä on raideliikennöinnin toimivuutta edesauttavaa.
Juha Rehula (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Eero Reijonen (kesk.)

KUNNOSSAPITO
Markku Rossi (kesk.)

SÄHKÖISTYS Esim. Kolarin ja Kemijärven rata edellyttää yöjuna-liikenteen vuoksi sähköistystä.
Simo Rundgren (kesk.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunnon parantaminen pitää olla mahdollista, vaikka jatkosähköistyskin hoidettaisiin.
Päivi Räsänen (kd.)

KUNNOSSAPITO Eivät nämä ole vaihtoehtoja, vaan molemmat ovat tärkeitä kohteita.
Tero Rönni (sd.)

SÄHKÖISTYS Rahoitustasoa on nostettava. Hankkeet eivät ole ristiriidassa keskenään. Sähköistystä voidaan jatkaa "hissun kissun".
Matti Saarinen (sd.)

KUNNOSSAPITO
Petri Salo (kok.)

KUNNOSSAPITO
Kimmo Sasi (kok.)

KUNNOSSAPITO
Arto Satonen (kok.)

KUNNOSSAPITO Sähköistäminen on tärkeää, mutta jos rahaa on niukasti niin silloin ratojen kunnon parantamiseen ehdottomasti.
Arto Seppälä (sd.)

KUNNOSSAPITO Tämä on mm. turvallisuuskysymys.
Jouko Skinnari (sd.)

KUNNOSSAPITO Molempia tarvitaan, mutta kunnostus on etusijalla, jos valita täytyy.
Timo Soini (ps.)

KUNNOSSAPITO Tähän ei oikein voi vastata yhdellä bitillä, koska on Vaasan rata varmaankin kannattaa sähköistää, mutta muut ovat enemmän makuasia.
Osmo Soininvaara (vihr.)

SÄHKÖISTYYS Minusta pitäisi tehdä molempia, mutta pohjoiskarjalaisena kannatan Uimaharjun osuuden nopeaa sähköistystä.

Säde Tahvanainen (sd.)

KUNNOSSAPITO Mieluummin molemmat! Verrattava tilannetta maanteihin, joilla tehdään koko ajan sekä uutta että korjausta.

Ilkka Taipale (sd.)

SÄHKÖISTYYS Teiden ja rautateiden rakentaminen ei ole kamreerin tointa vaan politiikka. Meidän on edistettävä investointeja maan tasapuolisen kehityksen turvaamiseksi vaikeivät meillä ole takeita ns. tuottavuudets. Lahden oikorata on esimerkki siitä miten laskelmat tehtiin niin että saatiin näyttämään kannattavalta, vaikka moni epäili rahtikuljetuslaskelmien oikeellisuutta. Yhteiskunnallisesti rata on kuitenkin merkittävä ympäristöinvestointi!

Astrid Thors (r.)

KUNNOSSAPITO

Kimmo Tiilikainen (kesk.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunto on paikkapaikoin jo turvallisuus-

riski. Meillä esim. Pendolinot jäävät asemalle ja niiden käyttötarkoitukset heikkenee kun nopeuksia ei voi käyttää.

Marja Tiura (kok.)

KUNNOSSAPITO Resursseja olisi molempiin, mikäli vain halutaan. Kuitenkin ratojen tason lasku yleensä on johtanut niin suuriin ongelmiin (liikennerajoitukset, kiellot) että ratojen kunnon parantaminen on ensisijainen.

Pentti Tiusanen (vas.)

KUNNOSSAPITO Vastakkainasettelu voi olla vähän keinotekoinen.

Erkki Tuomioja (sd.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunnon parantaminen on selvästi etusijalla. Silti ratojen sähköistyksestäkin voidaan saada ympäristö-, aika- ja aluepoliittisia hyötyjä.

Oras Tynkkynen (vihr.)

KUNNOSSAPITO Riittävällä ra-
hoituksella on päästävä tilanteeseen, jossa liikennerajoitukset (nopeus-, akselipaino-) voidaan poistaa ja lisätä nopeuksia ja akselipainoja. Myös sähköistämistä

tulee jatkaa.

Kari Uotila (vas.)

KUNNOSSAPITO Ratojen kunnostaminen on turvallisuuskysymys. Jatkosähköistys on myös ilmaston kannalta ja muutenkin järkevää.

Unto Valpas (vas.)

KUNNOSSAPITO

Pekka Viikuna (kesk.)

KUNNOSSAPITO

Lasse Virén (kok.)

KUNNOSSAPITO

Erkki Virtanen (vas.)

SÄHKÖISTYYS Tässäkin tarvitaan molempia: ratoja on kunnostettava ja sähköistystä jatkettava. Pohjoiskarjalaisena edustajana korostan, että jatkosähköistykseen lykkäys olisi huono signaali toimenpiteitä odottaville alueille ja niiden kehitykselle.

Matti Väistö (kesk.)

KUNNOSSAPITO Ne eivät ole toisensa vastakohtia, joten valitsen molemmat ja näin tulee ensi kaudella tapahtumaankin.

Harry Wallin (sd.)

Vastaukset: Toimiiko VR:n omistajaohjaus?

KYSYMYS 3. VR Osakeyhtiön omistajaohjauksesta on viime aikoina keskusteltu esimerkiksi Kemijärven suoran yöjunavuoron lakkauttamisen yhteydessä. Onko VR Osakeyhtiön omistajaohjaus ollut mielestänne riittävää?

1) KYLLÄ.

2) Ei.

Ei Suomi on harvaanasuttu ja maantieteellisesti iso maa. VR:llä tulee olla myös julkisen palvelun tehtävä ja siitä on tarvittaessa yhteisin varoin pidettävä huolta.

Arja Alho (sd.)

Ei
Janina Andersson (vihr.)

Ei Aina pitää pyrkiä parempaan. Rautatiepalvelut ovat suomalaisille elintärkeitä ja silloin omistajaohjauksessa on otettava erityisesti huomioon sen peruspalvelun luonne eikä yksinomaan kannattavuus.

Sirkka-Liisa Anttila (kesk.)

Ei Kaikki Suomen radat on huomioitava.

Sirpa Asko-Seljavaara (kok.)

KYLLÄ Tarvittaessa valtio voi aina ostaa liikennettä. Hyvin yksityiskohtainen ohjaus ei oikea tapa nykyisessä yhtiömallissa.

Jouni Backman (sd.)

KYLLÄ
Arto Bryggare (sd.)

Ei
Sari Essayah (kd.)

Ei Raideliikenteen kehittämisessä omistajaohjausta tulee käyttää yhteiskunnan kokonaisuutena silmällä pitäen, eikä jättää sitä pelkästään liiketaloudellisen laskelmoinnin armoille.

Merikukka Forsius (vihr.)

KYLLÄ
Christina Gestrin (r.)

Ei
Leena Harkimo (kok.)

KYLLÄ VR on osakeyhtiö ja toimii osakeyhtiölain mukaisesti. Omistajaohjauksen yhteydessä tulee huolehtia siitä, että myös yhteiskunnallinen näkökulma otetaan huomioon VR:n päätöksenteossa. Näin on tehtykin. Ilman omistajan puuttumista asiaan yhteydet Kemijärvelle olisivat lakanneet vuoden 2006 alusta.

Eero Heinälouma (sd.)

Ei Eduskunnan tulee päättää isot liikenneatkaus ja samalla taa-ta riittävät määrärahat. Osakeyhtiö ei ole oikea paikka yhteiskunnallisesti elintärkeiden asioiden päättämisessä. Se on eduskunta.

Hannu Hoskonen (kesk.)

KYLLÄ **Sinikka Hurskainen (sd.)**

Ei Omistajaohjausta on käytettävä maksimaalisesti. Pääomistajan tahdon tulee näkyä.

Tuomo Hänninen (kesk.)

Ei
Mikko Immonen (vas.)

Ei Kokonaisvaltainen ajattelutapa puuttuu. Esimerkiksi Kemijärvi tapauksessa ei otettu huomioon Lapin matkailun kasvavaa merkitystä.

Liisa Jaakonsaari (sd.)

Ei
Antti Kaikkonen (kesk.)

KYLLÄ
Timo Kalli (kesk.)

Ei
Reijo Kallio (sd.)

Ei En tunne tapausta niin hyvin, että osaisin vastata.

Bjarne Kallis (kd.)

Ei
Ilkka Kanerva (kok.)

Ei
Matti Kangas (vas.)

Ei Mm Kemijärven liikenteen osalta "pallo" on ministeriöltä ollut aika ajoon pahasti hukassa.

Toimi Kankaanniemi (kd.)

Ei Onko minkään valtioyhtiön omistajaohjaus ollut riittävää? Viittaan tässä nyt vaikka Fortumin optioihin tai Yleisradion työtuomioistumeen päätyneisiin irtisanomisiin.

Saara Karhu (sd.)

KYLLÄ Kyllä omistajaohjaus on ollut riittävää, mutta ohjauksen sisältö on ollut valitettavasti kielteistä esimerkiksi Turku-Joensuu-yöjunayhteyden säilymisen kannalta.

Marjukka Karttunen (kok.)

Ei Rovaniemi-Kemijärvi-Salla-Venäjä-reitti pitää olla mahdollinen tulevaisuudessa.

Matti Kauppila (vas.)

Ei Valtion pitää tarvittaessa turvata palvelut myös syrjäseuduilla. Valtion pitää puuttua tarvittaessa myös VR:n toimintaan.

Rauno Kettunen (kesk.)

Ei Kemijärven junayhteyksien katkaiseminen ei ollut järkevää.
Kimmo Kiljunen (sd.)

Ei Omistajaohjaus olisi viime vuosi-
sina voinut olla tehokkaampaa.
Mari Kiviniemi (kesk.)

Ei
Martti Korhonen (vas.)

KYLLÄ Kemijärven yövuorojen osalta pyrittiin kuuntelemaan herkillä korvalla alueen mielipidettä. Liikenteen toimivuus on tärkeä esim. pohjoisen matkailun osalta.
Markku Koski (kesk.)

Ei Esimerkiksi suuressa aikataulu-uudistuksessa poliittisia päätäjiä ja maakuntaa kuultiin vasta kun linjaratkaisut oli jo betonoitu (mm. Pendolino-pysähdysten karsinnat).
Johannes Koskinen (sd.)

Ei
Marjaana Koskinen (sd.)

Ei Omistusoehjaus ei toimi.Tarvitaan muutoksia niin VR:n osalta kuin muidenkin valtionyhtiöiden suhteen
Risto Kuisma (sd.)

En osaa sanoa.
Miapetra Kumpula-Natri (sd.)

Ei VR on ennenkaikkea laitos, jonka pitää palvella koko maata.
Mikko Kuoppa (vas.)

Ei
Pekka Kuosmanen (kok.)

Valtio (LVM) lopetti ostopalvelut Rovaniemi–Kemijärvi-radalla. Eduskunnan on varattava riittävä määräraha kannattamattoman liikenteen oston.
Lauri Kähkönen (sd.)

KYLLÄ Matkustajanäkökulmaa tulisi vahvistaa päätöksenteossa. Eräs keino voisi olla rautatiemat-

kustajien edunvalvontajärjestö.
Kari Kärkkäinen (kd.)

Ei Olennaista on omistajaohjauksen sisältö ja linja. Kyllä huomi-
oon täytyy ottaa aluepoliittiset-
kin näkökohdat.
Seppo Kääriäinen (kesk.)

KYLLÄ Oman käsitykseni mukaan nykyinen ohjaus on toimiva.
Esa Lahtela (sd.)

Ei
Jere Lahti (kok.)

Ei Raideliikenne on luettava peruspalveluksi. Valtiolla omistajana kuuluu vastuu. Päätöksiä ei voi tehdä pelkästään liiketaloudellisiin perusteisiin.
Reijo Laitinen (sd.)

Ei Raideliikenteen tulee olla osa julkista palvelua. Kemijärven yöliikenne ei ehkä ole aina taloudellisesti kannattavaa, mutta se on hyvin tärkeä niille, jotka sitä tarvitsevat. Mielestäni on tärkeää, että demokratiassa poliittisella päätöksellä ohjataan valintoja. Junalippujen hintoja tulisikin mielestäni laskea poliittisella päätöksellä lisäämällä raideliikenteen tukemista.
Annika Lapintie (vas.)

KYLLÄ Osakeyhtiö on osakeyhtiö ja omistajaelimen tulee (vaikka-
kin valtion) toimia normaalin yhtiön pelisääntöjen mukaan. Toki VR:llä on ns yhteiskunnallinen palvelutehtävä, mutta valtion on osoitettava sen suorittamiseen tarvittavat määrärahat.(ostopalvelut)
Markku Laukkanen (kesk.)

Ei Onko Kemijärven suoran yöjunavuoron lakkauttaminen omistajaohjausta? Mielestäni se on palvelutason huonontamista.
Jouko Laxell (kok.)

Ei Raideliikenteen kehittäminen ei tunnu olevan kokaisvaltaisen

tarkastelun kohteena. Samanaikaisesti KTM kehittää mm. Itä-Lapin matkailua, jonka ehdoton menestymisen yhteydet on hyvät logistiset yhteydet. Ei voi olla järkevää, että VR supistaa noilta alueilta vuoroja. VR:n tulostavoitteesta tuettu osa tulisi ohjata juuri tämän tyyppisiin hankkeisiin eikä tulouttaa valtion kassaan.
Suvi Lindén (kok.)

KYLLÄ
Maija-Liisa Lindqvist (kesk.)

KYLLÄ VR:n omistajapohjaus on ollut riittävää.Omistajaohjauksen lisäksi julkinen valta vaikuttaa VR:n asioihin joukkoliikenteen tuella ja myös ratojen rahoituksella
Leena Luhtanen (sd.)

Ei
Eero Lämsä (kesk.)

Ei
Marjo Matikainen-Kallström Marjo (kok.)

Ei Tai sitten omistajaohjaus on toiminut väärin. Junat ovat peruspalvelu. Junalla pitäisi olla hauska matkustaa.
Rosa Meriläinen (vihr.)

Ei Näyttää siltä, että valtion liikelaitokset ja yritykset elävät aivan omaa elämänsä. Tai sitten se poliittinen ohjaus on sitä, että puhutaan julkisuudessa toista ja hiljaisesti hyväksytään esimerkiksi VR:n toiminta. En tiedä, tuleeko VR sanoista Varmasti Rullalle. Se on tullut mieleen, kun on taistellut Kemijärven yhteyksien puolesta.
Markus Mustajärvi (vas.)

KYLLÄ Kyllä se on ollut riittävä ja hyvä. Lisäksi VR on niitä harvoja yhtiöitä, joka myös huomioi omistajaohjauksen. Yhtiönä VR toimii osakeyhtiölain mukaan ja se ohjaa omalta osaltaan liiketoimintoja.
Pekka Nousiainen (kesk.)

El Tärkeä yhteys eri tasoille ja matkailuyrittäjille välttämätön.

Tuija Nurmi (kok.)

El VR Oy:n omistajaohjaus on tärkeä asia.

Lauri Oinonen (kesk.)

El

Outi Ojala (vas.)

El Omistajaohjauksessa on viime aikoina ollut puutteita. Olemme ihmetelleet vihreissä, onko Vanhasen hallitus täysin laiminlyönyt ohjauksen, eikä sitä pidetä tärkeänä?

Kirsi Ojansuu (vihr.)

El

Reijo Paajanen (kok.)

El

Aila Paloniemi (kesk.)

El

Maija Perho (kok.)

El Tässä tuntuu olevan sama "puuttumattomuuden periaate", jota markkinoitiin aikanaan Soneran "ilman oston yhteydessä" eli käytännössä ohjauksen laiminlyönti, mikä on tuhoisaa.

Iivo Polvi (vas.)

El Rataverkon ylläpidossa ei ole riittävästi huomioitu tarvetta pitää koko maa asutettuna, ja erityisesti Kemijärven osalta matkailuyritysten toimintaedellytyksiä.

Virpa Puisto (kok.)

El

Erkki Pulliainen (vihr.)

El Valtion tulee olla määrätietoisesti kehittämässä myös Itä-Lapin raideliikennettä. Ruotsin ja Norjan puolella satsataan Barentsin alueen tuleviin yhteyksiin ja meillä niitä ollaan ajamassa alas. Myös Itä-Lapin kasvavalle matkailulle rautatie on tärkeä liikennemuoto.

Lyly Rajala (kok.)

KYLLÄ VN:n taholta on voitu asiassa vaikuttaa, jatkossakin tärkeätä.

Kari Rajamäki (sd.)

El

Aulis Ranta-Muotio (kesk.)

El Tilanteessa missä rautateitäme ollaan avaamassa kilpailulle, on nykyistään tärkeämpää täsmentää ja tarkentaa VR:n omistajaohjauksen muotoja. Toimintatavat ja pelisäännöt vaativat selkiyttämistä ja pitkäjänteisten toimintaperiaatteiden luomista. Osakeyhtiö toimii ja tulee toimia liiketaloudellisin perustein. Tällöin pitäisi etukäteen olla nykyistä selkeämmät toimintaperiaatteet silloin kun esim. Kemijärven yöjunavuoron tulevaisuuden kannalta ratkaisevia päätöksiä tehdään. Tulee tavoitella pysyviä ratkaisuja.

Juha Rehula (kesk.)

El

Eero Reijonen (kesk.)

KYLLÄ

Markku Rossi (kesk.)

El Ei todellakaan.

Simo Rundgren (kesk.)

El VR on tärkeä palveluyhtiö koko Suomelle.

Päivi Räsänen (kd.)

KYLLÄ

Tero Rönni (sd.)

KYLLÄ Yhtiö toimii yhtiönä hyvin. On valtion asia ottaa kantaa missä määrin joukkoliikennettä tuetaan.

Matti Saarinen (sd.)

El

Petri Salo (kok.)

El

Kimmo Sasi (kok.)

El Kokonaisuus ja junaradan vaikutukset tulee ottaa aikaisempaa

paremmin huomioon.

Arto Satonen (kok.)

El Ei ole riittävää. Poliittikan toimijoiden ohjausta on lisättävä mm. osakeyhtiöihin joissa valtio on mukana.

Arto Seppälä (sd.)

El Kemijärven junaliikenne olisi nähtävä pohjoismaisena yhteistyönä osana laajempaa ulottuvuutta aina Muurmanskiin ja Barentsin energialähteille asti

Jouko Skinnari (sd.)

El Ei ole. Eduskunnassa oli laaja tahto myös Kajaanin yöjunaliikenteen säilyttämiseen Kemijärven ohella.

Päättäjät taipuivat kuin ruohonkorsi ryhdikkäitä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Timo Soini (ps.)

KYLLÄ Rautatiet eivät oikein menesty, jos omistajat pakottavat sen keskittymään kaikkein kannattamattomaan osaan toiminnastaan. Kemijärven tapauksessa tappioiden kattamiseen pitäisi löytyä paikallista rahaa, jos ulkoiset hyödyt liikenteen jatkamisesta ovat niin suuria, että tappiot kannattaa peittää.

Osmo Soininvaara (vihr.)

El Mielestäni omistajaohjauksessa tulisi ottaa painavammin huomioon yhteiskuntapoliittiset näkemykset, eli myös muut kuin VR:n tuottotavoitteet. Nyt tuottavuusnäkemys painaa liikaa.

Säde Tahvanainen (sd.)

KYLLÄ

Ilkka Taipale (sd.)

El Mikäli raideliikenne vapautetaan, omistaja-ohjaus ei ole riittävä – silloin olisi harkittava ns. yleispalveluvuoroitettujen asettamista ja mahdollisesti korvauksen suorittamista.

Astrid Thors (r.)

El Jos raideliikenne pysyy kilpai-

lulta suojattuna toimialana, pitää valtiovallalla olla myös oikeus asettaa enemmän vaatimuksia liikenteen hoidolle.

Kimmo Tiilikainen (kesk.)

KYLLÄ Kemijärven yhteyttä ei saa lakkauttaa. Se on erittäin tärkeää esim. alueen yrittäjien kannalta.

Marja Tiura (kok)

Ei Ei!!!!

Pentti Tiusanen (vas.)

Ei Tämä ei kuitenkaan ole kannanotto Kemijärven yöjunavuoroon.

Erkki Tuomioja (sd.)

Ei Tärkeiden yöjunayhteyksien lakkauttaminen on vain yksi esimerkki, pendolinojen myöhäste-

ly ja uhkaus luopua ravintolakärryistä muita.

Oras Tynkkynen (vihr.)

Ei Omistajaohjauksen roolia on lisättävä muun muassa elinkeinoelämän, kuten matkailualan tarpeiden huomioimiseksi.

Kari Uotila (vas.)

Ei Valtion omistajaohjaus on tuulijalla, niin kuin muissakin valti-
onyhtiöissä. Rengeistä on tullut isäntiä valtionyhtiöissä. Johtajat saavat tehdä mitä haluavat ja nostavat korkeita palkkoja ja palkkioita.

Unto Valpas (vas.)

KYLLÄ

Pekka Vilkuna (kesk.)

KYLLÄ

Lasse Viren (kok.)

Ei

Erkki Virtanen (vas.)

Ei Pohjois-Karjalassa koimme myös menetyksen, kun yöjunayhteys ykskaks loppui. Omistajaohjausta tulee tehostaa ja kehittää.

Matti Väistö (kesk.)

KYLLÄ Kyse ei ole ollut omistajaohjauksesta, vaan kannattamattoman liikenteen ostomäärärahoista. VR on ilmoittanut ajavansa kaikki ne junat, jotka eduskunta ostaa.

Harry Wallin (sd.)

Vastaukset: Tulisiko henkilöliikenne vapauttaa?

KYSYMYKSIÄ 4. Rautateiden henkilöliikennettä on vapautettu mm. Ruotsissa, jossa rai- teille on tullut uusia operaattoreita ja junaliikenteen matkustajamäärät ovat vuo- sikymmenessä kasvaneet lähes kolmanneksen. Tulisiko myös Suomen vapauttaa henkilöliikenne ja kilpailuttaa esim. VR:n nykyisin yksinoikeudella hoitama tuettu ostoliikenne?

1) KYLLÄ.

2) EI.

Ei Olisi sääli, jos VR ei ymmärtäisi raideliikenteen merkitystä ilman kilpailuasetelmaa.

Arja Alho (sd.)

KYLLÄ Tätä voitaisiin kokeilla esim Turku Uusikaupunki välil- lä, jos VR:llä ei ole enää lainkaan henki- löliikennettä.

Janina Andersson (vihr.)

Ei En ole kilpailuttamista vastaan, mutta ongelmana on se, että rai- deverkon omistaa VR, miten sen kanssa kytketään yhteen uudet operaattorit. VR:n palvelujen ke- hittämistä on kaikki syy jatkaa.

Sirkka-Liisa Anttila (kesk)

KYLLÄ Osittainen kilpailuttami- nen on mahdollinen, mutta ei pi- dä toimia kuin Englannissa, jossa junaliikenne ajettiin alas.

Sirpa Asko-Seljavaara (kok.)

Ei Ulkomaiset kokemukset kilpai- luttamisesta myös huonoja esim. Britanniassa. En lämpene asialle.

Jouni Backman (sd.)

Ei Nykyinen järjestelmä toimii ja tuloksiakin on tullut. Valtion tu- kea lähiliikenteelle lisää ja mat- kustajamäärät nousevat.

Arto Bryggare (sd.)

KYLLÄ

Sari Essayah (kd.)

Ei Raideliikenteen yksityistämi- sestä on huonoja kokemuksia maailmalta, esimerkiksi Uudesta-

Seelannista. Ostoliikenteen kil- pailuttamisen kuulostaa periaate- teessa hyvältä ratkaisulta, mutta toisaalta Ruotsissa heikoimmin kannattaville linjoille ei ole löy- tynyt operaattoreita. Mielestäni valtion tulee vastata raideliiken- teen kaltaisista yhteiskunnan pe- rusinfrastruktuurin toiminnoista.

Merikukka Forsius (vihr.)

Ei

Christina Gestrin (r.)

KYLLÄ

Leena Harkimo (kok.)

Ei Kilpailuttaminen ei ole ratkaisu joukkoliikenteen kehittämiseen. Varsinkin raideliikenteen osalta täytyy sanoa, ettei se ole kovin houkutteleva business. On vai- kea kuvitella, että yksityisen yri- tyksen kannattaisi lähteä aina- kaan henkilöliikenteen puolella mukaan kilpailuun. VR on hyvin hoidettu yhtiö ja vahvassa ase- massa. Lisäksi kalustoinvestoinnit olisivat val- taiset. Tavaraliikenteessä kilpaile- va yritys saattaa jossain vaihees- sa tulla markkinoille.

Eero Heinäluoma (sd.)

KYLLÄ Kilpailu on hyvästä, mutta se ei saa johtaa liikenteen keskity- tymiseen vain parhaiten kannat- taville reiteille.

Hannu Hoskonen (kesk.)

KYLLÄ

Sinikka Hurskainen (sd.)

Ei Pyrkisin kehittämään näitä jär- jestelyjä.

Tuomo Hänninen (kesk)

KYLLÄ

Mikko Immonen (vas.)

Ei

Suomi on niin harvaanasuttu maa, että reunalauheet varmasti kärsisivät yksityistämisestä.

Liisa Jaakonsaari (sd)

Ei

Antti Kaikkonen (kesk)

KYLLÄ Kokeilun voisi aloittaa jol- lakin rataosilla.

Timo Kalli (kesk.)

Ei

Reijo Kallio (sd.)

KYLLÄ Joillakin osuuksilla sitä voitaisiin kokeilla.

Bjarne Kallis (kd)

Ei

Ilkka Kanerva (kok.)

Ei Liikenteen vapauttamisesta on sekä hyviä että huonoja koke- muksia. Huonoja kokemuksia on muun muassa Virossa ja Englan- nista. Suomen nykyinen järjestel- mä toimii hyvin, enkä näe muu- toksen tarvetta.

Matti Kangas (vas.)

Ei Raaka markkinatalous ei oikein sovellu tälle alalle.

Toimi Kankaanniemi (kd.)

El Vapauttaminen toisi parhaille ja tuottavimmille reiteille ns. "kermankuorinnan". Heikosti tuottavat välit tuskin kiinnostaisivat yrittäjiä. Pelkäänpä, että lopputulos oli liikenteen väheneminen entisestään hiljaislta rataosuuk-silta.

Saara Karhu (sd.)

El Tällä hetkellä olen kielteisellä kannalla. Suomi on kuitenkin aika pieni maa väkiluvultaan ja uskoisin, että verkko saattaisi harventua, jos henkilöliikenne vapautettaisiin. Asiaa pitää kuitenkin seurata ja mikäli henkilöliikenne vapautettaisiin, sen pitäisi olla harkittua. Ruotsi on väkiluvultaan suurempi ja siellä esimerkiksi pohjoisessa tieverkko on meidän verkkoamme suppeampi eli siellä junaliikenteelle on suhteessa enemmän kysyntää.

Marjukka Karttunen (kok.)

El Valtion pitää tukea hallitusti nykyistä systeemiä. Kilpailu tuhoaa palvelut nykyiselle matkustajamäärälle tarkoitettuna. Tarvitaan lisää kansalaisia jotta kaannattavuus kohoaisi kilpailun avulla.

Matti Kauppila (vas.)

KYLLÄ Tavaraliikenteessä vapautusta kokeillaan nyt. Hyvä, että kokeillaan. Huonoja esimerkkejä vapauttamisesta löytyy mm. Englannista, joten katsotaan nyt ensin saatavat kokemukset ja toimitaan vasta sitten henkilöliikenteessä.

Rauno Kettunen (kesk.)

El Englannin kokemukset varoitavat.

Kimmo Kiljunen (sd.)

El Rautateiden koko henkilöliikennettä ei pidä avata kilpailulle, mutta YTV:n alueella sen voisi tehdä.

Mari Kiviniemi (kesk.)

El

Martti Korhonen (vas.)

El Osittain voitaisiin kokeilla määrättyjä reittejä esim. matkailumielessä. Vaikkapa Haapajärvi-Jyväskylä-rata voisi kinnostaa esim. museokalustolla jos yrittäjä löytyisi.

Markku Koski (kesk.)

El Ei itsetarkoituksellisesti. Tosi huonoja kokemuksia kilpailuttamisesta löytyy vaikkapa Britanniasta.

Johannes Koskinen (sd.)

El

Marjaana Koskinen (sd.)

El

Tällä hetkellä ei ole vapauttamiselle edellytyksiä.

Risto Kuisma (sd.)

EOS

Miapetra Kumpula-Natri (sd.)

El

Mikko Kuoppa (vas.)

El

Pekka Kuosmanen (kok.)

El

Lauri Kähkönen (sd.)

El

Esimerkit maailmalta eivät ole vakuuttaneet.

Kari Kärkkäinen (kd.)

El Katsotaan ensin mitä kokemuksia tavaraliikenteen muutos tuo. Tehdään päätöksiä sen perusteella.

Seppo Kääriäinen (kesk.)

El

VR:n toimintaa on palveluiden osalta kehitettävä. Yksiraiteisille ei kilpailutus sovi.

Esa Lahtela (sd.)

KYLLÄ

Jere Lahti (kok.)

El

Tästä on huonoja kokemuksia

mm. Iso-Britanniassa.

Reijo Laitinen (sd.)

El Raideliikenteen vapauttamisen kokemukset eivät ole pelkästään positiivisia. Tärkeintä on, että raideliikenne on kuluttajille kilpailukykyistä, edullista ja turvallista. Esimerkiksi turvallisuus on asia, joka saattaa kärsiä vapauttamisesta, sillä näinhän on käynyt esimerkiksi Englannissa.

Annikka Lapintie (vas.)

El Tässä mennään EU:n rautatiepaketin mukaisella tavalla. Tavaraliikenne on nyt vapautettu, henkilöliikenteen kilpailun osalta en usko kovin suuren kiinnostukseen pienen markkinan vuoksi.

Markku Laukkanen (kesk.)

El Ei tässä vaiheessa. Ensi rataverkko on saatava sen tasoiseen kuntoon, että se mahdollistaa huippunopeiden junien liikennöimisen ja henkilöliikenteen kilpailun. Nyt rataverkko on rapakunnossa. Se on kansallinen häpeä.

Jouko Laxell (kok.)

El Todennäköisesti vapauttaminen heikentäisi raideliikennettä vähäväkisillä alueilla. Toimivat logistiset yhteydet ovat aluepolitiikan kulmakiviä.

Suvi Lindén (kok.)

El Minulla ei ole riittävästi tietoa saaduista kokemuksista joten en voi tällä hetkellä esittää muutosta. Kilpailuttamista ja uusien toimijoiden mahdollisuuksia tarjota parempia palveluita tulee kuitenkin tutkia ja sitten tehdä tarvittavat johtopäätökset.

Maija-Liisa Lindqvist (kesk.)

El Suomen maantieteellinen asema ja maan koko eivät tue henkilöliikenteen kilpailuttamista. Ruotsista ja Englannista saadut kokemukset eivät tue ajatusta.

Leena Luhtanen (sd.)

El
Eero Lämsä (kesk.)

KYLLÄ
**Marjo Matikainen-
Kallström (kok.)**

El Vaikka välillä tuntuu, että VR tekee kaikkensa menettääkseen tukijansa, pidän kuitenkin pitkällä aikavälillä julkista monopolia turvallisimpana ratkaisuna.
Rosa Meriläinen (vihr.)

El Lähtökohtaisesti vastustan yksityistämistä. Katsoisin ensin sen vaihtoehdon, onko todella niin, ettei poliittisilla päätöksillä voi ohjata valtion tai sen yritysten toimintaa? Jos se ei todellakaan ole mahdollista, niin sitten olen valmis hyväksymään minkä tahansa mallin, joka parantaa liikenneyhteyksiä myös tänne äärialueille.
Markus Mustajärvi (vas.)

El Henkilöliikenne markkinaehtoisesti toimisi vain pääkaupunkiseudulla ja yksityistämisen kautta kannattavimmat vuorot menisivät sinne. Miten käy sitten laajan ja harvaanasutun alueen henkilöliikenteen? Kuka sen hoitaisi ja maksaisi tappiot? Olen tyytyväinen nykyiseen järjestelmään.
Pekka Nousiainen (kesk.)

KYLLÄ
Tuija Nurmi (kok.)

El Kysymys on monitahoinen. VR:n ulkopuolinen liikennöitsijä tuli päästää välittömästi, jos liikennöitsijä löytyy sellaisille radoille, joilla ei nyt ole henkilöliikennettä kuten mm. Jyväskylä–Haapajärvi, Nurmes–Kontiomäki sekä täydentäjäksi ns. vähäliikenteisille radoille, joita esim. ovat Haapamäen kautta kulkevat radat.
Lauri Oinonen (kesk.)

El
Outi Ojala (vas.)

El Ei tässä vaiheessa, katsotaan ensin mitä tavalikenteen vapauttamisesta seuraa.
Kirsi Ojansuu (vihr.)

KYLLÄ
Reijo Paajanen (kok.)

KYLLÄ
Aila Paloniemi (kesk.)

El
Maia Perho (kok.)

El Englannista taitaa löytyä riittävästi varoittavia esimerkkejä siitä, mihin sellainen ”kilpailuttaminen” johtaa.
Iivo Polvi (vas.)

El Mikäli raideliikenteeseen tulee yksityisiä, kaupallisia yrityksiä, toimissa pidetään vain tuotetuimmat pääradat.
Virpa Puisto (kok.)

El
Erkki Pulliainen (vihr.)

El Lyhyenä perusteluna: Englanti on hyvä (huono) esimerkki siitä mitä rautatieliikenteen yksityistäminen merkitsi. Annetaanhan asian pysähtyä nykyiseen tavaraliikenteen kilpailumahdollisuuteen jossa onneksi meillä on vielä VR:n erillissopimus Venäjän liikenteestä. Eipähän uusia operaattoreita ole sinnekään ainaakaan nyky näkymillä tyrkyllä (siis tavaraliikenteeseen).
Lyly Rajala (kok.)

El
Kyseessä Suomen kaltaisen pitkien etäisyyksien maan perustinfraa ja aluekehityksen perustaa (vrt. Finnairin toiminta näkyy tänään varsinkin suurten kaupunkien liikenteessä ja monella kv teollisuuspaikkakunnalla.
Kari Rajamäki (sd.)

KYLLÄ
Aulis Ranta-Muotio (kesk.)

KYLLÄ Kilpailuttaminen lienee

vääjäämätön kehityssuunta. Pitää pystyä luomaan luotettava ja ennakoitavissa olevat toimintaperiaatteet, joilla turvataan niin liikennöin määrä kuin esim. turvallisuuteenkin liittyvät tekijät.
Juha Rehula (kesk.)

KYLLÄ
Eero Reijonen (kesk.)

El
Markku Rossi (kesk.)

KYLLÄ Näyttää siltä, että muu ei auta, että saadaan ”tietty linjat liikkeelle”.
Simo Rundgren (kesk.)

El Asia vaatisi ainakin perusteellisia selvityksiä.
Päivi Räsänen (kd.)

El Kilpailuttamisella ei välttämättä saada kokonaistaloudellista hyötyä, tästä meillä on riittävästi esimerkkejä linja-autoliikenteestä.
Tero Rönni (sd.)

El Kilpailuhan on jo mahdollista. Yksityiset tulevat vain kuorimaan kerman markkinoilta ja tähtäävät pikavoittoihin mm. turvallisuuden kustannuksella vrt. miten Englannissa kävikään!
Matti Saarinen (sd.)

El
Petri Salo (kok.)

KYLLÄ
Kimmo Sasi (kok.)

KYLLÄ Yksityinen toiminta voisi täydentää VR:n liikennettä esim. paikallisliikenteessä.
Arto Satonen (kok.)

El Olemme avanneet tavaraliikenteelle nyt ja katsotaan miten se kehittyy. Meidän tulisi rakentaa uusia yhteyksiä mm. Lahti–Mikkeli oikorata, joka turvaisi koko Itä-Suomen kehittymisen.
Arto Seppälä (sd.)

El Yksityiset ottaisivat etelän kannattavat junayhteydet ja vähemmän kannattavat jäisivät valtiolle eli veronmaksajille. Rautateiden kehittäminen olisi vieläkin vaikeampaa.

Jouko Skinnari (sd.)

El Olen epäileväinen yksityistämisen suhteen.

Timo Soini (ps.)

KYLLÄ Ruotsin kokemukset ovat rohkaisevia. Samalla se tietysti merkitsee, että ristisubventio kannattavilta rataosuuksilta kannattamattomille loppuu.

Osmo Soininvaara (vihr.)

El Kannatan nykyistä käytäntöä. Raideliikenteen turvallisuus ja varmuus on oltava ensisijaisena kriteerinä.

Säde Tahvanainen (sd.)

El Britannian kokemukset ovat erittäin kielteisiä!

Ilkka Taipale (sd.)

KYLLÄ Kilpailuttaminen on joissakin määrin mahdollista, mutta silloin on vältettävä ne virheet mitä tehtiin esim Englannissa – siellä kyllä kilpailuttamisen seuraukset kauhistuttivat. Palvelutaso ja turvallisuus Euroopan alhaisimpia. On turvattu riittävä mahdollisuus raitainvestointeihin.

Astrid Thors (r.)

El Kilpailutus voisi toimia tiheimmin liikennöidyillä alueilla, mutta sen vastapainona taas VR:n mahdollisuudet hoitaa heikommin kannattavia osuuksia heikkenisi.

Kimmo Tiilikainen (kesk.)

KYLLÄ

Marja Tiura (kok.)

El VR pystyy tahtoessaan hoitamaan henkilöliikenteen, omista jaohjausta on kehitettävä.

Pentti Tiusanen (vas.)

El Suhtaudun epäillen, tällaisesta on myös kielteisiä kokemuksia.

Erkki Tuomioja (sd.)

KYLLÄ Johdollani valmistellussa vihreiden liikennepoliittisessa ohjelmassa esitetään raideliikenteen avaamista vaiheittain muillekin toimijoille kuin VR Oy:lle. Aloittaa voisi yhteyksistä, joita VR on ollut haluton hoitamaan, kuten pääkaupunkiseudun ulkopuolisesta lähiliikenteestä ja lakautetuista yöjunayhteyksistä.

Oras Tynkkynen (vihr.)

El Henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle on huonoja kokemuksia muun muassa Englannista, missä turvallisuus on kärsinyt ja tasapuolinen palvelutarjonta vaarantunut.

Kari Uotila (vas.)

El Kunnan kilpailua ei Suomesa saada aikaan. Yksityistäminen voi johtaa samanlaiseen tilanteeseen kuin Englannissa, jossa on tapahtunut paljon onnettomuuksia sekä muita ongelmia junaliikenteessä. Häiriötön ja turvallinen raideliikenne edellyttää nykyistä järjestelmää, jota pitää koko ajan kehittää.

Unto Valpas (vas.)

El

Pekka Vilkuna (kesk.)

KYLLÄ

Lasse Viren (kok.)

El Ei. Jäljet pelottavat esim englannista.

Erkki Virtanen (vas.)

El Toimintaa voidaan mielestäni parhaiten kehittää nykyiseltä pohjalta.

Matti Väistö (kesk.)

El Kaikki esimerkit Ruotsista ja Englannista osoittavat, että kilpailun vaikutuksesta junat myöhästelevät ja hinnat moninkertaistuvat, kun suurpääoma rikastuu.

Harry Wallin (sd.)

Liitteet



Tekijät s. 174
Tukijoita s. 175

Tekijät



Aarne Alameri, 15
Koululainen, raide-
liikenneharrastaja
Helsinki



Mikko Alameri, 57
Fil.yo, raideliikenne-
historioitsija
Helsinki



Rolf Alameri, 85
VTM, raideliikenne-
historioitsija
Helsinki



Antero Alku, 51
DI, konsulttiyrittäjä
Helsinki



Keith Dawson, 45
luotonvalvoja
Kirkkonummi



Ilkka Hovi, 59
insinööri
Helsinki



Mikko Itälahti, 28
maantieteen
opiskelija
Helsinki



Elmeri Kollanus, 31
paikkatiedon ja
alueiden käytön
asiantuntija
Kuusankoski



Kalevi Kämäräinen, 44
asianajaja
Nurmes



Mikko Laaksonen, 31
FM, asiamies
Turku



Timo Louhikari, 50
vapaa toimittaja
Kannonkoski



Jarkko Voutilainen, 38
paperikonemies,
valokuvaaja
Hämeenlinna

Tukijoita

Kannonkosken kunta

www.kannonkoski.fi

Möllärin Linjat

www.mollarinlinjat.fi

Loviisan kaupunki

www.loviisa.fi

Sanomalehti Ylä-Karjala

www.ylakarjala.fi

Lapin Takkapuu Ky

Kemijärvi 0400 290 058

Lämpövä  tunnelmaa

Uusikaupunki

www.uusikaupunki.fi

Pielisen Karjalan kehittämiskeskus

[www.nurmes.fi/resource.phx/sivut/
sivut-nurmes-yritys/index.htx](http://www.nurmes.fi/resource.phx/sivut/sivut-nurmes-yritys/index.htx)

Vilppulan kunta

www.vilppula.fi

Utajärven kunta

www.utajarvi.fi

Sallan kunta

www.salla.fi

Sanomalehti Koillis-Lappi

www.koillislappi.fi

Nurmeksien kaupunki

www.nurmes.fi

Lapin kauppakamari

www.lapland.chamber.fi



Tukijoita

Kolarin kunta
www.kolari.fi

Kemijärven kaupunki
www.kemijarvi.fi

Nurmeksen Yrittäjät Ry
www.pk.yrittajat.fi/nurmes