

Rautatie on mahdollisuus

Pamfletti Suomen rautateistä ja liikennepolitiikasta

Raideryhmä
Suomessa 22.5.2005

”Olisi paljon helpompaa ministeriölle, jos RHK suostuisi ottamaan roiston roolin ja ehdottamaan, että esimerkiksi lakkautetaan viisi rataa, jolloin ministeriö lakkauttaa neljä ja näyttää sankarilta, kun yksi jäi.”

Liikenne- ja viestintäministeriön ylitarkastaja Tuomo Suvanto Pohjoismaiden rautatieseuran Suomen osaston seminaarissa 19.4.2005

Sisältö

Rautatie on mahdollisuus	1
Pelaajat	6
Lakkautusuhan alaiset radat	9
Rullataanko radat?	11
Konginkangas, tietoinen riski	15
Fysikaalinen mahdottomuus	15
Rautatierahtia maantiellä	16
Laki vapauttaa vastuusta	17
Vuoteen ei opittu mitään?.	18
Konginkangas olisi voitu estää	18
Miksi mediaa ei kiinnosta?	21
Sivuratojen numeroleikkiä	25
Malmijunat vaihtuvat maantierahdiksi	31
Päästöt vain kasvaisivat	35
Ministeriöllä eri käsitys myös huoltovarmuudesta	37
Rautatierahdin kannattavuus.	41
Rautateiden kannattavuus	42
Ratamaksu	42
Sivuratojen kunnossapitokustannus	43
Rautatieliikenteen liiketaloudellinen kannattavuus.	43
Junaliikenteen kannattavuus sivuradoilla.	44
Lakkauttaminen on kannattamatonta	45
Kannattavatko kaikki kilpailua?	47
Kokemuksia rautatieliikenteen vapauttamisesta	51
Rata jolla rahti moninkertaistui	55
Kuka kävi yöllä Keitelelohjassa?	60
Rataosa matkailuideoiden lähteenä	61
VR:n paikallisliikenteen kehitys ja taantuminen.	65
Moottorivaunuja ja linja-autoja.	65
VR:n moottorivaunut 1930-luvulla	66
Rataosat, joilta VR on lopettanut henkilöliikenteen.	67
Talvisota synnytti Pohjolan Liikenteen	69
VR:n henkilöliikenteen ensimmäinen supistamiskokeilu.	69
Palvelun uusi ulottuvuus: lättähattu.	70
Henkilöauto siirtyi johtoon	71
Sähköjunien aikakausi alkoi 1969	72
Paikallishenkilöliikenteen alasajo	73
Dieselmoottorivaunuperinne katkeaa.	73
Uusia dieselmoottorivaunuja	74

VR:n paikallisliikenteen supistaminen pähkinänkuoressa	75
Painamattomat lähteet:	76
Henkilöliikenteeseen tulivat jo ensimmäiset itsenäiset operaattorit	77
Porvoo: Höyryraide Oy	78
Porvoo: Porvooon Museorautatie ry.	78
Oulu: PoRha ry. (Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat)	78
Helsinki: Höyryveturimatkat 1009 Oy	79
Pieksämäki: Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry.	80
Miksi VR Osakeyhtiöllä on monopoli rautateiden henkilöliikenteen tukeen?	81
VR Oy:n kustannustaso on moninkertainen verrattuna HKL:n kustannuksiin	84
Kuinka käyttää kalustoa tehottomasti.	87
Paikallisliikenteen ja ostoliikenteen ongelmien ratkaisu	89
Ruotsin ja Saksan malli	90
Matkakokemuksia Saksasta ja Ranskasta.	91
Muutamia esimerkkejä Saksan palvelutasosta:	92
Suomen malli ostoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen?	93
Miksi korvata junaliikennettä busseilla?	96
VR Oy:n ylimääräinen kalusto varattava kalustoyhtiöön muille liikennöitsijöille	99
Ylimääräinen Sm1- ja Sm2-kalusto.	99
Sivuradoille soveltuvan veturikaluston romutus	102
Yhteiskunta rahoittaa VR Oy:n kalustohankinnat	103
Myös kevyille radoille on nykyaikaista kalustoa	105
Romutusintoa.	107
Lähteitä ja liitetieto	111
Raideliikenne kaupunkituottavuuden välineenä	113
Suomen rautatieliikenteen uudistusohjelma	118
Uudistusohjelma Suomen rataverkolle	119
Uudistusohjelman vaikutukset	122
Näin vesitetään lainsäädäntöuudistus – rautatieliikenteen erottamisen radanpidosta	123
1. Rautatielaitos 120-vuotiaana:	
tappiot ja omistaja vaivaavat	124
2. Ongelman ratkaisu: radanpito erotetaan liikenteestä	126
3. Vähäliikenteisten ratojen uusi uhanalaistaminen keinoineen	127
3.1. Uhanalaiset rataosat ja niiden liikenne	127
3.2. Ratamaksu ja ratavero vesittämisen toteuttamiskeinona	129
4. Mistä on kysymys?	130
4.1. Katsaus Isoon-Britanniaan	130
4.2. Vertailua Suomeen	131
4.3. Johtopäätöksiä	133

5. Mikä olisi vaihtoehto?	138
Ehdotus Rautatielaiksi	139
Merkkien selityksiä:	139
Liitteet	167
Liite 1. Liite jota ei ole	167
Liite 2	169
Veronmaksaja keskustelee ministerin kanssa	169
Veronmaksaja keskustelee ay-aktiivin kanssa	171
Maakunta keskustelee ministerin kanssa	171
Liite 3	173
Kommentteja Ratahallintokeskuksen raporttiluonnokseen	173
Liite 4	175
Mitä tapahtuu seuraavaksi?	175
Henkilöhakemisto.	176
Tekijät.	177

Tekijät



Mikko Alameri

Fil.yo, 57, raideliikenne-
historioitsija, Helsinki



Antero Alku

DI, 50, konsulttiyrittäjä,
Helsinki



Ilkka Hovi

Insinööri, 56, Helsinki



Mikko Itälahti

Maantieteen opiskelija,
26, Helsinki



Elmeri Kollanus

Paikkatiedon- ja aluei-
denkäytön asiantuntija,
29, Kuusankoski



Kalevi Kämäräinen

Asianajaja, 42, Nurmes



Mikko Laaksonen

FM, 29, kaupunkisuun-
nittelun tutkija, Turku



Timo Louhikari

Vapaa toimittaja, 49,
Keski-Suomi (Kannon-
koski)



Jarkko Voutilainen

Paperikonemies,
valokuvaaja, 36,
Hämeenlinna.