

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 HELSINKI

kirjaamo@mintc.fi

Viite Lausuntopyyntö 21.5.2010

Asia Lausunto rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamismahdollisuuksia koskevan työryhmän mietinnöstä

1. Johdanto

Henkilöjunaliikenteen kilpailuttamisen mahdollisuuksia on tämän hallituksen aikana tutkinut kaksi eri työryhmää, joista ensimmäinen painottui pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kysymyksiin. Vielä ennen toisen työryhmän työn valmistumista VR-Yhtymän kanssa solmittiin 10-vuotinen sopimus, joka käytännössä sulkee muut toimijat pois rataverkolta. Liikenneministerin omistakin lausunnoista käy ilmi, että muille toimijoille tarjotut rataosat ovat taloudellisesti tuhoontuomittuja.¹ Järjestelyyn liittyy salaiseksi julistettu asiakirja, joka sisältää myös liikennepoliittisia kannanottoja. Lisäksi hallituksen omistajaohjauksesta vastaavan ministerin mukaan ”on viimeistään nyt syytä lopettaa keskustelu henkilöliikenteen

kilpailun avaamisesta ja antaa VR:lle ja sen henkilöstölle jo päätetty 10 vuoden työrauha”.²

Tällainen salamyhkäinen toimintatapa, joka mainituista syistä jättää avoimeksi, kuka lopultakin asioista on päättänyt ja on päätöksistä vastuussa. Olemattoman keskustelun kieltäminen antaa Suomesta omituisen kuvan länsimaisena demokratiana (mielekkästä debattiahan ei voi olla ennen kaikkien asiaan vaikuttavien selvitysten julkistamista). Pidämme tärkeänä, etteivät nämä valmistelun puutteet todellakin siirrä kilpailun aloittamista liki vuosikymmenen päähän.

2.1 EU-lainsäädäntö ja rautateiden kilpailun avaaminen

Mietinnössä selostetaan EU-säätelyä lähinnä velvoitteiden näkökulmasta (niin ikään eriävässä mielipiteessä korostetaan, ettei ns. kolmas rautatiedirektiivipaketti edellytä kansallisen rautatiehenkilöliikenteen kilpailun avaamista). Kuten työryhmän kappaleessa 3.1 selostetaan, joukkoliikenne on menettänyt markkinaosuuttaan henkilöautoliikenteelle ja toisaalta on tiedossa, että kilpailun sallivassa Ruotsissa rautateiden henkilöliikenteen kulkumuoto-osuus on meitä suurempi.³ Hedelmällisempää olisikin pohtia kilpailun avaamisen mahdollisuuksia, koska monet seikat puoltavat tällaista lähestymistapaa.

2.2 Rautatieliikenteen järjestämisen mallit

Tuoreet uutiset Z-junavuorojen sekä kaukoliikenteen ostojunien karsimisaikeista osoittavat suorahankintajärjestelmän toimimattomuuden: yhteiskunnalla ei ole muita vaihtoehtoja kuin maksaa (lisää) ainoalle operaattorille tai sitten junat eivät kulje. Malli ei myöskään selvitä lipputulojen määrää eikä sitä, mikä lopulta jää maksajan osuudeksi. Tällaisesta ainoan toimijan ”lypsyreissut” Liikenneministeriöön mahdollistavasta järjestelmästä on päästävä eroon.

Uudistuksen kantavina lähtökohtina tulee olla asiakaspalvelu ja yhteiskunnan kohtuulliset kustannukset. Tämän taustalla on kaksi asiaa:

1. Joukkoliikenne pitää ymmärtää yhteiskunnan tieverkkoon verrattavana peruspalveluna, jonka saatavuus on turvattava julkisen vallan päätösin. Siksi ei ole asiallista, että palvelun saatavuus riippuu jonkin yrityksen voitontekointressistä ja haluttomuudesta (vrt. Kemijärven yöjuna). Sekä puhdas käyttöoikeusjärjestelmä että vapaa pääsy johtavat siihen, ettei liiketaloudellisesti kannattamaton liikenne kiinnosta, joten se jää joko yhteiskunnan kustannettavaksi tai häviää. Kuluttajan kannalta on myös lähdettävä siitä, että yksi lippu kelpaa miltä hyvänsä liikennepaikalta toiselle (tulevaisuudessa jopa matkan jatkuessa kaupunkiensisäisessä joukkoliikenteessä). Siksi paikallis (osto)- ja

2

http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_847.html

3

www.vti.se/13324.epibrw (s. 19)

kauko (käyttöoikeus)liikennettä on kovin vaikeata yhdistää, jos ne toimivat täysin eri periaatteella.

2. Pelkästään sitä, että yritykset keräävät voitot eli kuorivat kerman tarjoutumalla vain lipputuloin kannattavan liikenteen hoitajiksi ei pidä hyväksyä. Ostoliikenne on järjestely, jossa tappion maksaja eli yhteiskunta nauttii myös hyvien yhteysvälien tuottoja. Osa tuotoista voidaan jakaa yrityksille, jos ne ovat halukkaita tarjoamaan määritellyn peruspalvelutason ylittävää palvelua. Muutoin yritysten ei ole syytä suoda ansaita lisävoittoa normaalin ostoliikenteen liikevoiton lisäksi. Ostoliikenne on myös ainoa malli, jossa joukkoliikenteen hintataso on julkisen vallan hallinnassa kuten peruspalvelun hintatason tuleekin olla.

Nähdäksemme lähtökohtana pitää siis olla ostoliikenteen bruttomalli. Vastuuviranomainen määrittelee koko rataverkon palvelutason, koska näin taataan määrä ja laatu kaikkialla. Käyttöoikeuksille tai vapaalle pääsyyllä annetaan sija ostoliikenteen täydentäjänä, mutta ei kilpailijana. Jos jollain ”hyvällä” reitillä on ratakapasiteettia ja kysyntää sekä operaattoreilla halua viranomaisen palvelumäärää parempaan palveluun, tarjouksia saa tehdä. Aiemmat tarjoajat tietävät tarjotessaan lisäkilpailun mahdollisuuden, joten järjestelmä on reilu kaikkia kohtaan.

2.3 Aikaisemmat selvitykset ja niiden johtopäätökset

Kappaleesta ilmenee, että asiaa on selvitelty ainakin vuodesta 1998 alkaen. VR:n 125-vuotishistoriikista on myös luettavissa, että tuolloin vielä virastomuotoinen rautatielaitos on kyennyt ennustamaan usean operaattorin järjestelmän rataverkolla.⁴ Ei siis ole mitään todellisia syitä viivyttää kilpailun avaamista.

2.4 Kuulemiset ja lausunnot

Kappaleen mukaan ainakin 10 kuntaa ja kuntayhtymää pitää henkilöjunaliikenteen kehittämistä omalla alueellaan realistisena ratkaisuna. Onkin ilmeistä, että myös alueilla on oltava sananvaltaa siitä, minkälaista henkilöliikennettä yhteiskunnan ylläpitämällä rataverkolla harjoitetaan. Näin esimerkiksi kaavoittaminen radanvarsiin toteutuu varmimmin.

3.1 Rautatieliikenteen kehitystrendit

Kappaleesta ilmenee, että henkilöjunaliikenteen määrällisestä kasvusta huolimatta suhteellista markkinaosuutta on menetetty erityisesti henkilöautoliikenteelle. Varsin usein poliittisten päättäjienkin mielestä asiat ovat hyvin, kun VR:n matkustajamäärät kasvavat,

4

vaikka näin ei siis ole. Viittaamme jälleen Ruotsin suhteellisesti suurempaan kulkumuutosuuteen (kts. kappale 2.1) ja siihen, millä keinoin tähän on päästy⁵.

3.2 Investoinnit rataverkkoon

Tällä hetkellä VR-Yhtymä ei paljasta, millaisia tulevaisuudensuunnitelmia sillä on erityisesti kaukoliikenteen suhteen. Toisaalta tiedossa on, että yhtiö lobbaa omia tärkeiksi katsomiaan hankkeita ja kansanedustajat todennäköisesti ilman kritiikkiä hyväksyvät tämän osittain julkisuudelta piilossa tapahtuvan lobbauksen. Siksi on vaikea päätellä kohdentuvatko vähäiset rataverkon parantamisresurssit mahdollisimman järkevästi. Avoimuutta onkin lisättävä siirtämällä kaukojunaaliikenteen strateginen suunnittelu (kts. kuitenkin kappale 7.2) sekä koordinointi paikallisliikenteen kanssa Liikenneministeriöön ja Liikennevirastoon.

Näin toteutettuna kilpailun vapauttamisen voisi toivoa tuovan selkeämmiin esille investointitarpeet yhteiskunnan kannalta. Yksittäisten hankkeiden esittelyn sijasta kiinnitämme huomiota vaihtoehtoisiin toteuttamistapoihin halvempien vaihtoehtojen löytämiseksi. Esimerkiksi yksiraiteisen rataverkon välityskykyä voi lisätä kaksoisraiteen sijasta myös kohtausraiteita selvitysten perusteella sopiviin kohtiin sijoittamalla. Savon radalla on kuitenkin valitettavasti toimittu päinvastoin viime aikoinakin poistamalla raiteita (esimerkiksi Pitkäaho, Lamminmäki, Hietanen, Varpanen, Kirjokivi ja Multamäki). Lisäksi esimerkiksi Pisaralle saattaa olla halvempia vaihtoehtoja.⁶ Yhteiskuntamme suunnitteluprosesseissa onkin parantamisen varaa sikäli kuin toimivia ja halpoja vaihtoehtoja jätetään huomiotta ja ministerikin ”mahtikäskynomaisesti” hoputtaa päätyämään kalliisiin ratkaisuihin⁷.

3.3 Ilmastonmuutos ja energiatehokkuus

Kappaleessa mainitut tiukentuvat ympäristötavoitteet toimivat rautatieliikenteen hyväksi. Esimerkiksi vaikka sähköautojen toimintasädettä kyettäisiin teknisesti pidentämään, sähköautot eivät poista maantieliikenteen aiheuttamia ruuhkia. Toisaalta rautateiden dieselkalusto kehittyi entistä ympäristöystävällisemmäksi⁸ ja sekä diesel- että sähköradalla kulkemaan kykeneviä junia on olemassa⁹, joten kallista sähköistystä ei aina tarvita ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi.

Kilpailutetun henkilöliikenteen päästövaatimusten on korreloitava kehityksen kanssa. Siksi ilmeisen runsaspäästöistä kalustoa (esimerkiksi Dv 12 -veturit) tulee hyväksyä vain

⁵ <http://xa.yimg.com/kq/groups/18844673/47263950/name/Final%20Report.pdf> (s. 156)

⁶ <http://www.rautatiematkustajat.fi/Lausu.htm>

⁷ http://yle.fi/alueet/helsinki/2010/09/vehvilainen_vaatii_pisara-rataa_1973209.html

⁸ <http://www.dieselforum.org/uses/railroad>

⁹ <http://www.bombardier.com/en/transportation/products-services/rail-vehicles/commuter-and-regional-trains/hybrid-multiple-units/agg?docID=0901260d80010382>

siirtymävaiheen ratkaisuna.

3.4 Väestö-, alue- ja yhdyskuntarakenteen muutokset

Väestön keskittyminen suuriin kaupunkeihin ja niiden ympäryskuntiin mahdollistaa henkilöjuna liikenteen lisäämisen varsinkin, jos seuduilla on sananvaltaa kiskoilla harjoitettavaan liikenteeseen. Näin myös motiivi kaavoittaa radanvarsia kasvaa. Alueilla on siis oltava mahdollisuuksia vaikuttaa henkilöjuna liikenteen järjestämiseen (vrt. 5.4).

4. Rautateiden henkilöliikenteen nykyiset sopimusjärjestelyt

Kts. kappale 1. Johdanto.

5. Muiden maiden kokemukset kilpailuttamisesta

5.1 Ruotsi

Kappaleesta ilmenee muun muassa subventiotarpeen vähentyneen 20 - 28 prosenttia, matkustajamäärien nousseen jopa 70 prosenttia ja valtiollisen SJ:n säilyneen isona tekijänä. Ruotsissa on henkilöjuna liikenteen suosioon vaikuttanut suuresti lähijuna liikennettä koskevan toimivallan alueellistaminen (decentralisering).¹⁰ Nimenomaan juuri lähiliikenne on kasvanut eniten myös muualla kuin Tukholmassa.¹¹ Tämä osoittaa, että meillä on opittavaa Ruotsissa harjoitetusta rautatiepolitiikasta.

5.2 Norja

Norja on hyvä huono esimerkki. Jo aloitettu kilpailuttaminen keskeytettiin vaalilupausten mukaisesti¹² hallitusvallan vaihduttua vetoamalla Ruotsin ja Ison-Britannian esimerkkeihin¹³, vaikka väitteet mainittujen maiden huonoista kokemuksista ovat perustellusti kyseenalaistettavissa¹⁴.

5.3 Tanska

Vaikka Tanskassa järjestelmä perustuu pitkälti yhteen isoon ja moneen paikalliseen operaattoriin, kilpailuttamisen mahdollisuus tunnetaan. Työryhmä ei mainitse määrällisiä kustannussäästöjä, mutta niitä lienee syntynyt muidenkin kuin valtiollisen DSB:n voitettua

¹⁰ Konkurrens på spåret s. 58 (Statens offentliga utredningar 2008:92; jäljempänä Brandborn; <http://www.regeringen.se/content/1/c6/11/31/88/434dac89.pdf>)

¹¹ Brandborn s. 67

¹² <http://www.aftenbladet.no/innenriks/politikk/article199824.ece>

¹³ http://en.wikipedia.org/wiki/NSB_Gj%C3%B8vikbanen

¹⁴ kts. esim <http://www.rautatiematkustajat.fi/London09.htm>

kilpailutuksia.

5.4 Saksa

Liittovaltio tukee taloudellisesti alueellisia järjestelyitä, vaikka osavaltiot määrittelevät palvelutason. Näin siis paikallinen näkökulma vaikuttaa asioihin. Vaikka DB AG on käytännössä ainoa kaukoliikenteen operaattori, maassa on useita alueellisia operaattoreita, jotka ovat onnistuneet kasvattamaan matkustajamääriä jopa tuhansia prosentteja.¹⁵ Henkilöjuna kulkee myös varsin pienille paikkakunnille (esimerkiksi alaviitteessä 18 mainitun Prignitzer Eisenbahnin pääteasemilla Pritzwalkissa on wikipedian mukaan 12.800 asukasta ja Neustadtissa (Dosse) 3.600 asukasta. Maassa käytetään myös kalustopooleja.

5.5 Alankomaat

Voidaan havaita (vielä rajallisten) kilpailuttamiskokemusten olevan pääosin myönteisiä ja valtiollisen rautatieoperaattorin säilyttäneen merkittävän asemansa.

5.6 Iso-Britannia

Kappaleessa selostetaan lyhyesti jo tunnetut rautatiejärjestelmän uudistamisessa toteutetut virheet sekä niiden korjausliikkeet (tärkeimpänä rataverkon omistuksen palauttaminen yhteiskunnalle). Voidaan myös havaita, että yhteiskunnalla on tietyissä tilanteissa mahdollisuus vaikuttaa jopa junalippujen hintoihin.

5.7 Yhteenveto kilpailutilanteesta

Kappale tuo esiin kilpailuttamisen myönteiset seikat kuten kustannussäästöt, palvelun parantumisen sekä ongelmat kuten laadullisten tekijöiden syrjäytymisen kustannustehokkuuden nimissä. Havainnot tukevat sitä paradoksaalista tosiseikkaa, että yhteiskunnan on oltava aktiivinen kilpailuttamisen onnistumiseksi.

6.1 Palvelutaso ja asiakasnäkökulma huomioon

VR-Yhtymän edustaja on myöntänyt asiakasnäkökulman olevan toissijainen:

"Ilman muuta yöjunasta on oltava jatkoyhteys Kemijärvelle, mutta makuuvaunuilla se ei onnistu", hän huomauttaa. Mutta eikö uusien makuuvaunujen perässä voisi vetää paria vanhaa sinistä makuuvaunua, jotka jatkaisivat matkaansa Kemijärvelle? "Tämä Helsinki – Rovaniemi on meidän paras yöjuna. Uusi juna tarkoittaa kokonaan uutta konseptia ja uutta palvelua. Ei sinne voi laittaa vanhoja vaunuja sekaan"

liikennesuunnittelupäällikkö sanoo.¹⁶

Myös liikenneministeriössä tiedetään asiakasnäkökulman voivan väistyä. Eläkkeelle jääneen virkamiehen näkemyksestä huolimatta ministeriö ei ole taipunut palauttamaan sisämaan yöjunaliikennettä (vaikka yhteyden liikennöintitaloutta voitaisiin todennäköisesti parantaa harkitsemalla tarkoin reitit¹⁷ ja viikottaiset kulussaolopäivät):

”Jos jossain vaiheessa rataverkon parannuksiin saadaan niin paljon rahaa, että Kajaanistakin Pendolino hurauttaa Helsinkiin alta neljän tunnin, sitten voidaan keskustella, tarvitaanko enää yöjunaa. Mutta viiteen vuoteen tuskin tapahtuu mitään.”¹⁸

Hallinnon ja päättäjien olisikin syytä muuttaa käsitystään rautatiematkustajista hallinnoitavana massana¹⁹; me olemme kansalaisia, joiden matkustustarpeita on tyydytettävä. Valitettavasti näyttää kuitenkin siltä, että nykyisen liikenneministerin aikana jatketaan hallinnon ja VR-Yhtymän ehdoilla menoaa.²⁰ Asiakasnäkökulmaa on myös pidettävä yllä sopimuskausien välillä eikä pelkästään tarjouskilpailuvaiheessa.

6.2 Kaluston saatavuus turvattava

Suomen rautatiekalusto on kookasta Keski-Euroopasta poikkeavan raidelevyden ja avaran kuormaulottuman ansiosta. Tämä puolestaan parantaa matkustusmukavuutta. Siksi rautatiekaluston perusteetonta tuhoamista ei tule sallia. Väitteet VR-Yhtymän hylkäämän kaluston korjauskelvottomuudesta ovat lisäksi helposti kumottavissa vaikkapa ruotsalaisten esimerkkien valossa.²¹ Toisaalta vanhaa rautatiekalustoa kuten Sm 1 ja Sm 2 –junia voitaisiin muuttaa liikuntaesteisille sopiviksi sveitsiläiseen tapaan²² kunhan romuttamista ei sallita.

Työryhmän esitys (vähintään yhdestä) kalustoyhtiöstä omistuspohjineen ja omistussuhteineen on mielestämme perusteltu. Tämän lisäksi tarvitaan kuitenkin lainsäädäntöä estämään perusteettomat kalustoromutukset. Ns. Tehy-lain perusteluiden valossa oletamme, ettei oheinen lakiesityksemme edellytä perustuslain säätämisyjärjestystä.

6.3 Kaluston huolto- ja varikkopalveluja tarjottava tasapuolisesti

Työryhmän esitykset ovat mielestämme perusteltuja.

16
17
18
19
20
21
22

Kaleva 4.6.2005; <http://www.kaleva.fi/html/JTpage489094.html>

<http://www.rautatiematkustajat.fi/AvLiite01072010.pdf>

ministeriön virkamiehen sitaatti Anne Huotarín kirjallisessa kysymyksessä 654 / 2003 vp Kajaanin yöjunaliikenteen tulevaisuudesta (yöjuna lakkasi kulkemasta 3.9.2006)

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Pj034.htm>

http://yle.fi/uutiset/kotimaa/2010/09/valtion_leikkaukset_vahentaisivat_junavuoroja_1971903.html

<http://www.jarnvag.net/vagnguide/WL5.asp>

<http://www.flpsa.ch/>

6.4 Liikenteenohjauksen avulla yhtäläiset liikennöintiedellytykset

Työryhmän esitys on mielestämme perusteltu. Museoliikenteessä olleen matkustajajunan saapumisen estäminen Suomeen Torniossa²³ osoittaa, kuinka tärkeätä on liikenteenohjauksen järjestäminen vain tekniset näkökohdat (junaturvallisuus, aikataulut jne.) mielessä vailla sivuvaikutteita. Näyttää myös siltä, että liikenneministeriönkin²⁴ on syytä parantaa tietoisuuttaan asiaan vaikuttavista säännöksistä²⁵.

6.5 Koulutus järjestetään neutraalisti

Työryhmän esitykset yksi ja kaksi ovat mielestämme suositeltavimmat, kuten työryhmä itsekin toteaa.

6.6 Kiinteistövarallisuus sekä pääsy asemille ja lipunmyyntiin

”Ratapihojen yhteydessä olevien terminaali-alueiden, vaunuhallien, huoltotasojen sekä niillä käytettävien laitteiden omistussuhteet eivät ole kaikilta osin olleet riittävän selvät” lienee kaunis luonnehdinta siitä, että VR vuonna 1995 menestyksellisesti turvasi kilpailuasemansa radanpitovastuun yleensä siirtyessä yhteiskunnan vastuulle. On huomattava, ettei yhden yhtiön etu välttämättä ole yhteiskunnan etu, vaikka valtio omistaisikin kyseisen yhtiön.

Työryhmän esitykset ovat mielestämme perusteltuja. Lisäksi Senaatti-kiinteistöt on huono rautatiekiinteistövarallisuuden omistaja, koska emme voi tietää onko tällä hetkellä tarpeettomana pidetty omaisuus joskus uudelleen tarpeen kiskoliikenteessä. Jos rautatieasemia myydään pois, mahdolliset matkustajien tarpeet on joka tapauksessa otettava huomioon entistä paremmin. Esimerkiksi Ruotsissa asemarakennuksia myytäessä on perustettu rakennusrasitteita, jotta matkustajat voivat yhä käyttää odotussalia.

6.7 Energianjakelu toimii tasapuolisesti

Työryhmän esitykset ovat mielestämme perusteltuja.

7.1 Kilpailutettavat palvelukokonaisuudet ja valinnan kriteerit

7.2 Esitys etenemispoluksi

Kilpailutus esitetään aloitettavaksi Helsingin seudun lähiliikenteestä. Aivan viime päivien uutiset kaukojunien ostoliikenteen karsimisaikeista osoittavat, että kokeiluja pitää tehdä

²³ <http://www.dn.se/nyheter/sverige/veterantag-tvingades-backa-hem-1.1132876>

²⁴ http://www.rautatiematkustajat.fi/LVM_Tornio.pdf

²⁵ http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1924/19240023/19240023_1

aikaisemmin muuallakin kuin Helsingissä. Koska viime vuonna VR:lle myönnetty 10-vuotinen sopimus ei ole legitiimi, se on purettava mahdollisimman pian. Jos toisaalta nimenomaan valtion omistus katsotaan rautatieliikenteessä ensisijaiseksi vaihtoehdoksi, uudelleenjärjestelyt ovat mahdollisia. Oheistamme esityksemme VR Oy:n jakamisesta lokakuulta 2009.

Työryhmän reittiesitykset ovat myös staattisia ja käytännössä osoittavat sen, että alueilla on oltava sananvaltaa myös kaukojunaliikenteessä. Esimerkiksi matkustajamäärä umpilisäkkeen omaisella rataosalla Joensuu – Nurmes on viime vuosina vain vähentynyt, kun se on samanlaisilla järkevillä kokonaisuuksilla kasvanut (kts. esimerkiksi väli Iisalmi - Oulu²⁶). Uusia reittejä on siis pohdittava kuten vaikkapa Joensuu – Kontiomäki – Oulu perusparannuksen mahdollistaessa mielekkään matkanopeuden. Vaikka uusilla reiteillä ei kulkisi miljoonittain matkustajia, liikennesuoritetta eli henkilökilometrejä vähäisempikin matkustajamäärä kasvattaa merkittävästi.

Kappaleessa 3.2 mainittu kaukoliikenteen strateginen suunnittelu sisältää myös aikataulusuunnittelun perustason, jonka tarkoituksena on eri reittien liikenteen yhdistäminen koko maan kattavaksi järjestelmäksi. Tämä on erityisen tärkeää muualle kuin Helsinkiin suuntautuvan liikenteen kannalta (ns.poikittaisyhteydet), koska niiden yhdistäminen kokonaisuuteen on työlästä.

8.1 Viranomaisjärjestelyt ja valtiontaloudelliset vaikutukset

Myös kaukoliikenteen tilaamiseen tarvitaan paikallista näkökulmaa, kuten toteamme kappaleessa 7.2. Lisäksi paikallis- ja kaukoliikenteen välistä aikatauluyhteistyötä on tehtävä, vaikka täydellinen yhteensovittaminen ei välttämättä ole tarpeen.

8.2 Vaikutukset yritysliikenteeseen

Nähdäksemme pääasia on henkilöliikenteen kasvaminen eikä operaattorin alkuperämaa kunhan rataverkon omistus säilyy yhteiskunnalla. Muistettakoon, että yhteiskuntamme kehitykseen ovat aiemminkin vaikuttaneet ulkomailta tulleet yrittäjät (esimerkiksi Fazer, Gutzeit, Finlayson, Sinebrychoff). Vaikka rautatieliikenteen uusi ulkomainen toimija lieneekin suuryritys eikä yksittäinen henkilö, pääasia on uusien ajattelutapojen tuominen. Edelleen riippumatta työnantajan kotimaasta mahdollinen työpaikkojen lisäys on positiivinen seikka. Toisaalta myös monen yrityksen kehittymisen edellytyksenä ovat hyvät henkilöjunayhteydet.²⁷

²⁶

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Matkustajia.pdf>

²⁷

<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yritysuutiset/?oid=2009/11/27642>

8.3 Vaikutukset asiakkaisiin

Viittaamme kappaleeseen 6.1.

8.4 Henkilöstövaikutukset

Nähdäksemme yleissitovat työehtosopimukset suojaavat henkilökunnan aseman varsin hyvin. Niinsanotun Lonka-sopimuksen kaltaisoin toimin (bussinkuljettajien erityissopimus, jonka mukaan kilpailutuksen voittaja palkkaa kilpailun häviäjän irtisanoman henkilökunnan vanhoina työntekijöinä) järjestelmän katveita voitaisiin myös rautatiealalla paikata. Henkilöstön aseman kehittymistä on kuitenkin syytä seurata.

8.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Investoinnit saattaisivat kilpailun vapauttamisen ansiosta kohdentua entistä selkeämmin yhteiskunnan tarpeen mukaan, vaikka niitä pitää sovittaa myös tavaraliikenteen tarpeiden kanssa.

Eriävä mielipide

Eriävän mielipiteen mukaan Helsingin paikallisliikenteen irrottaminen muusta henkilöliikenteestä tuhoaisi toiminnan tuottaman synergiaedun, heikentäisi palvelutason laatua, lisäisi liikenteen häiriöitä ja uhkasi henkilöstön asemaa. Näkemystä ei kuitenkaan perustella. Perustelematta jää niin ikään, että ”pakkokilpailuttamisella” myös yksityistetään ja pirstaloidaan rautatieliikennejärjestelmää ja toteutetaan vallalla olevaa muoti-ilmiötä kaikkien julkisten toimintojen yksityistämisestä ja kilpailuttamisesta (työryhmän mietinnössä on kuitenkin konkreettinen viittaus Ruotsin alentuneisiin kustannuksiin ja kasvaneisiin matkustajamääriin).

Eriävän mielipiteen esittäjä on ylipäättään sitä mieltä, että nykyjärjestelmä olisi kehittämisen arvoinen. Esimerkiksi Z- ja kaukojunien karsinta-aiheet kuitenkin osoittavat, ettei riippuvaisuus yhdestä rautatieoperaattorista ole yhteiskunnan edun mukaista. Käytäntö on siis osoittanut nykyjärjestelmän toimimattomuuden.

Yhteenveto

Liikenneministeriön hallinnonalalla puhutaan usein ”suomalaisista erityisolosuhteista”. Myös Ruotsissa on samanlaisia piirteitä kuten harva asutus ja pitkät välimatkat. Rataverkko on myös molemmissa maissa pitkälti yksiraiteista eikä liikennelajeja ole eriytetty omille reiteilleen. Naapurissamme henkilöjunaliikenteen vapauttamisprosessi on jatkunut jo

parikymmentä vuotta ja rautateiden kulkumuoto-osuus on meitä suurempi. Ruotsin johtopäätöksistä voidaan ottaa oppia meilläkin.

Erityisesti viime päivinä ilmenneiden liikenteen supistamiskaavailujen takia pidämme tärkeänä, että paikallis- ja kaukoliikenteen kilpailun avaamisessa ja VR-Yhtymän monopolin purussa edetään mietinnön aikataulua nopeammin. Niin ikään kalustoyhtiö tulee perustaa heti ja VR:n kaluston romutus on pysäytettävä kunnes kilpailutuksen aikataulu eli kaluston tarve ovat selvillä.

Esitetyistä vaihtoehtoista pidämme parhaimpana bruttokilpailutusmallia täydennettynä käyttöoikeuksien ja vapaan pääsyn mahdollisuudella. Näin taataan se, että myös lipputuloihin nähden taloudellisesti kannattamaton mutta yhteiskunnan kannalta tarpeellinen liikenne voidaan hoitaa.

Liikenneministeri oli äskettäin toiminut tiettyjen lentovurojen akuutin lakkauttamisuhkan alla. Aihe on nähtävästi sydäntä lähellä, koska ministeri itsekin käyttää Joensuun ja Helsingin välisiä lentovuroja. Yhtäläisen innokasta paneutumista toivomme sekä nykyiseltä että tulevilta ministereiltä rautatiematkustuksen kysymyksiin!

Kemijärvellä syyskuun 15. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

LIITTEET Esitys kiskokaluston markkina-alueiksi
Kannanotto VR Oy:stä erotettava PR Oy

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

Ehdotus kiskokaluston markkinalaiksi

Annettu Helsingissä kuun . päivänä 20xx

Laki kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 § Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on turvata kiskoliikennekaluston säilyminen ensisijaisesti kiskoliikenteen käytössä.

Lakia sovelletaan rautatielain 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin, muihin yhteisöihin, jotka harjoittavat pääasiassa muuta kuin museoliikennettä (kiskoliikenteen harjoittaja) sekä yrityksiin, jotka harjoittavat kiskokaluston jälleenmarkkinointia (kalustoyritys).

2 § Kiskoliikennekaluston tarjoaminen myytäväksi

Kiskoliikenteen harjoittaja ja kalustoyritys eivät saa romuttaa omistamaansa kiskoliikennekalustoa tarjoamatta sitä myytäväksi. Mikäli kiskoliikennekalustoa on pitkään ollut käyttämättömänä, eikä omistajalla ole pätevää perustetta kaluston käyttämättä pitämiseksi, omistaja voidaan velvoittaa muun alan harjoittajan tai yrityksen vaatimuksesta tarjoamaan kalusto myytäväksi.

Kaluston myynnistä on ilmoitettava Virallisessa Lehdessä vähintään kaksi viikkoa ennen tarjousten viimeistä jättöaikaa. Myynnistä on samassa määräajassa ilmoitettava myyjän internetsivuilla tai vastaavassa ja ajantasaisessa julkisessa viestijärjestelmässä.

3 § Myynnin tarkempi järjestäminen

Myynti-ilmoituksessa on mainittava kalustoyksikön entinen ja nykyinen tyyppimerkintä ja tunnistenumero. Mikäli luettelo on pitkä, vähintään on ilmoitettava kaluston laji ja määrä sekä mistä tarkemmat yksilöintitiedot ovat saatavissa. Ilmoituksessa on myös mainittava, miten myynnissä olevaan kalustoon on mahdollisuus tutustua.

Tarjoukset on pyydettävä antamaan kirjallisesti, teleksinä, telekopiona, sähköpostina tai vastaavalla menetelmällä.

4 § Tarjousten käsitteleminen

Myöhästynyttä tarjousta ei saa hyväksyä. Kuitenkin myöhästynyt, mutta ennen tarjousten avaamista saapunut tarjous on otettava huomioon, jos on ilmeistä, että myöhästymistä ei voida lukea tarjoajan syyksi.

Tarjousten avaamisen yhteydessä on tehtävä luettelo saaduista tarjouksista.

Mikäli korkeimman tarjouksen on tehnyt joku muu tai samanhintaisia korkeimpia tarjouksia on useita, korkeimman tarjouksen tehneellä kiskoliikenteen harjoittajalla tai kalustoyrityksellä on oikeus ostaa kalusto korkeimman tarjouksen mukaisin ehdoin. Mikäli etuosoto-oikeuden käyttäjäkin on useita, voittaja ratkaistaan arvalla. Korkeimman tarjouksen tehneen kiskoliikenteen harjoittajan tai kalustoyrityksen on ilmoitettava käyttäkö se etuosoto-oikeuttaan viikon kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu etuosoto-oikeudesta. Ilmoitus on tehtävä tämän lain 4 §:n 2 momentin mukaisesti.

Mikäli kiskoliikenteen harjoittaja tai kalustoyritys on tehnyt tarjouksen kalustoyksiköstä, josta joku muu ei ole tehnyt yksilöityä tarjousta, kiskoliikenteen harjoittajan tarjous on hyväksyttävä.

5 § Rangaistussäännökset

Joka toimii vastoin tämän lain 2 – 4 §:n säännöksiä, on tuomittava kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai muussa laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

6 § Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan x. päivänä kuuta 20xx

Tasavallan Presidentti
Liikenne- ja viestintäministeri



Kuva: Mauri Monto

KANNANOTTO 3.10.2009

Julkaistavissa kiskoautojuna

1090:n lähtiessä kello 9.25 Pieksämäeltä

VR Oy:stä erotettava PR Oy

Tuoreiden tietojen mukaan VR Oy:n lainsäädännöllinen henkilöliikennemonopoli on katoamassa.¹ Matkustajajunia voisivat siis ajaa muutkin yhtiöt kuin VR Oy, kuten Ratahallintokeskuskin kaavailee henkilöliikenteen tulevaisuudesta.² Koska VR Oy on toistuvasti ilmaissut olevansa kiinnostunut vain parhaiten liikevoittoa tuottavasta henkilöliikenteestä, muutos tuo luontevan tilaisuuden siirtää tappiollisena pidetty ja VR Oy:tä kiinnostamaton henkilöliikenne erilliseen yhtiöön.

Meillä on henkilöjunaliikenteessä jostakin syystä vaalittu valtio-omistuksen ”autuutta”. Jos tästä halutaan pitää kiinni, ehdotamme, että VR Oy:stä eriytetään valtion sataprosenttisesti omistama yritys työnimeltään esimerkiksi Provinssin Rautatieyhteydet PR Oy. Yhtiölle siirrettäisiin YTV-alueita lukuun ottamatta ostoliikenneyhteydet kalustoineen (myös ns. Kemijärven yöjuna) ja henkilökuntineen sekä VR Oy:n ydinliiketoiminnan ulkopuolelle jäävä henkilöjunakalusto. Näin VR Oy pääsisi romuttamisen vaivasta ja voisi keskittyä omimmillaan tuntuviin toimintoihin. Järjestely kuitenkin mahdollistaisi uudenlaisen aloitteellisuuden alalla.

¹ liikenneministeri Vehviläinen joukkoliikennelakiesityksen lähete keskustelussa eduskunnassa 8.9.2009

² <http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/d3ac4de045ea2693e899736db2375872/1254209278/application/pdf/3106996/1-2009%20web.pdf>; esimerkiksi sivut 72 ja 78

VR ja PR Oy:n tehtävät määriteltäisiin yhtiöjärjestyksissä niin, että PR Oy saa ostoliikenteen lisäksi aloittaa henkilöliikenteen uusilla reiteillä (esimerkiksi Raahen – Oulu, Kuopio – Joensuu, Joensuu – Kontiomäki – Oulu ja Turku – Uusikaupunki) sekä muissa liikennelajeissa, joista VR Oy ei ole kiinnostunut (esimerkiksi Turun paikallisliikenne sähköistetyillä rataosilla, Tampereen lähiliikenne ja lakkautetut yöjunat). VR Oy jatkaa nykyisellä linjallaan suurten kaupunkien välisessä liikevoittoa tuottavassa kaukoliikenteessä sekä YTV-alueen liikenteessä.

PR Oy:n ei tarvitsisi yhtiöjärjestyksensä mukaan tuottaa voittoa, mutta liiketoiminnalliset tavoitteet olisivat toisaalta sallittuja. Uudet junavuorot sekä reitit omalla riskillä tai uusien sopimusten perusteella olisivat mahdollisia. Innovatiivisuuden edistämiseksi VR Oy:n henkilöliikennetoimintojen ylin johto ei saisi siirtyä uuteen yhtiöön, jonka kotipaikankin pitää olla muualla kuin Helsingissä.

Useat valtion omistamat rautatieyhtiöt eivät ole Euroopassa tuntematon järjestely. Esimerkiksi Espanjassa toimivat sekä RENFE³ enimmäkseen leveäraiteisella rataverkolla että FEVE⁴ kapearaiteisella rataverkolla (FEVEstä on eriytetty myös alueellisia yhtiöitä). Myös Puolassa valtiollista PKP:tä on järjestelty uudelleen.⁵

Rautateiden osuus maaliikenteen matkustajakilometreistä on meillä 5,0 %, kun se useat operaattorit sallivassa ja olojamme pitkälti vastaavassa Ruotsissa on 8,5 % (henkilöautojen osuus Suomessa on 84,3 % ja Ruotsissa 82,6 %).⁶ Toisaalta tavaraliikenteen huomattava väheneminen on VR Oy:n oman arvion mukaan pysyvää. Yhtiön uudelleenjärjestelyä koskevien uutisten mukaan henkilöliikenteen mahdollisuudet aiotaan kuitenkin jättää käyttämättä. Meidän on jo korkea aika siirtyä lisätukien vaatimisen varassa toimivasta järjestelmästä⁷ innovatiiviseen päätöksentekoon suomalaisten junamatkustajien hyväksi.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Lisätietoja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen; 040 – 551 6991, [kalevi.kamarainen\(at\)pp.inet.fi](mailto:kalevi.kamarainen(at)pp.inet.fi)

hallituksen jäsen Antero Alku; 0400 - 446 841, [antero.alku\(at\)alkutieto.fi](mailto:antero.alku(at)alkutieto.fi)

³ <http://en.wikipedia.org/wiki/RENFE>

⁴ <http://en.wikipedia.org/wiki/FEVE>

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/PKP_Przewozy_Regionalne

⁶ http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf

⁷ http://yle.fi/alueet/lahti/2009/09/ei_enempaa_z-junia_1037726.html