

Itä-Savo 26.12.2009

Puheet ja päätökset vetävät eri suuntiin

Maan hallitus vapautti periaatteessa henkilöjunaliikenteen muidenkin kuin VR:n operoitavaksi joulukuun alkupäivinä, mutta antoi samalla perinteiselle monopoliyhtiölle yksinoikeuden kaikkiin liikennöimiinsä rataosiin vuoteen 2019 saakka.

Vapaasti voi siis yrittää vain niillä yksittäisillä pätkillä, joilla VR on liikenteen jostain syystä jo lopettanut.

Asiasta kertoi Maaseudun Tulevaisuus perjantaina.

Yksi vapautetuista rataosista on vastikään yli 42 miljoonalla eurolla peruskunnostettu Savonlinna-Huutokoski-rata.

Esimerkiksi siitä voisi olla kiinnostunut Pieksämäellä pääkonttoriaan pitävä Proxion Oy, joka on suunnitellut yksityisen tavaraliikenteen aloittamista perustamisestaan saakka vuodesta 2005.

Väli Huutokoskelta Pieksämäelle kuuluu kuitenkin yksin VR:lle. Se muutaman kymmenen kilometrin taival matkustajien pitäisi joka tapauksessa taittaa vaikka hiihtämällä.

Proxionin toimitusjohtaja Petri Puikkonen ihmettelee monopolin ylläpitämistä ja on päätöksiin pettynyt.

–□Yrittäjyyteen kannustetaan juhlapuheissa, mutta käytännön signaalit ovat jotain ihan muuta. Hallituksen toiminta ei vakuuta. Tämä on huono viesti myös tavaraliikenteen vapauttamisen osalta, mikä meitä kiinnostaa enemmän.

Puikkosen mukaan kukaan ei näillä eväillä pysty liikennettä aloittamaan.

Yksinoikeussopimus on kymmenvuotinen, mutta sitä tarkistetaan vuosittain ja valtio voi esittää lisävaatimuksia. Näin tehtiin, jotta EU:n palvelusopimusasetus täyttyisi.

Puikkonen ei ole varma pykälien pitävyydestä kilpailunrajoitusmielessä, mutta ainakin lain henki jää hänestä täyttymättä.

–□Teemme suunnittelutöitä radan rakentamispuolella. Rakentamisessa urakoitsijat menevät rajoilla, jotka tuskin kestäisivät tarkempaa tarkastelua. Määräävää markkina-asemaa käytetään hyväksi ja valtiovalta tilaajana antaa siunauksen, hän vertaa.

VR:n kanta Huutokosken radan henkilöliikenteeseen on selvä; se ei kannata. Puikkosta moinen asenne harmittaa.

–□Raskas organisaatio vaatii paljon rahaa. Jokin kustannusrakenteeltaan kevyempi ratkaisu voisi toimia. Tällaisilla päätöksillä kuitenkin torpataan koko vaihtoehtoisten ratkaisujen hakeminen. Markkinathan ajaisivat sieltä pois, jos matkustajia ei olisi.

VR:ssä häntä ärsyttää tsaarinaikainen ajattelumalli; meillä on kalustoa, voimme käyttää sitä näin ja näin, tulkaa kyytiin jos huvittaa.

–□Se on väärä lähestymiskulma. Pitää pystyä palvelemaan kysyntää asiakaslähtöisesti. VR ei näin toimi, ja mikä sen intressi olisi toimintatapojaan muuttaa, jos edelleen saa vielä suojamuureja ympärilleen.

Savonlinnassa puhutaan poikittaisliikenteestä aina Pietarista Ruotsiin. Puikkonen hakisi pienempiä, mutta toimivia kokonaisuuksia.

–□Työmatkaliikennettä tuolla välillä ei ole. Kuljetuksen pitäisi kytkeytyä johonkin muuhun ajatukseen. Esimerkiksi Pieksämäen Ideapark voisi olla lomakohde, johon tarjottaisiin kuljetuksia Venäjältä.

Rataremontti:

Savonlinna–Huutokoski-radon peruskorjauksessa vaihdettiin päällysrakenteet, eli kiskot, pölkyt ja radan tukikerros.

Peruskorjattua rataosuutta on 74 kilometriä.

Peruskorjaus maksoi 42 miljoonaa euroa.

Tasoristeykset vähenivät radalta noin puoleen. Jäljelle jääneisiin lisättiin varoituslaitteita.

Radalle asennettiin automaattinen kulunvalvontalaitteisto.

Radan päätarvitsijan piti olla metsäteollisuus. Kapasiteetin supistaminen on vähentänyt kuljetuksia.

Tavarajunien suurin sallittu akselipaino radalla on 22,5 tonnia ja suurin sallittu nopeus 80 km/h.

Simo Härkönen