



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@pp.inet.fi)

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