

**Euroopan komissio**  
**Liikenteen ja liikkumisen pääosasto**  
**B-1049 Bruxelles / Brussel**  
**Belgia / Belgique / België**  
[MOVE-CHAP@ec.europa.eu](mailto:MOVE-CHAP@ec.europa.eu)

**Viite**            **Kantelumme CHAP(2014)00694**

**Asia**            **LISÄAINEISTOA JA -NÄKÖKOHTIA VR:n**  
**YKSINOIKEUTTA KOSKEVAAN KANTELUUN**  
**EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIOLLE**

**Kantelijan nimi:**  
Suomen Rautatiematkustajat ry

**Kantelijan edustaja:**  
puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen  
varapuheenjohtaja Juha P. Korhonen  
molemmat yhdistyksen nimenkirjoittajina

**Osoite ja kotipaikka:**  
c / o puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen  
Asematie 1 B 14, FIN – 75530 Nurmes  
kotipaikka Kemijärvi (yhdistys)  
kotipaikka Nurmes (puheenjohtaja)

**Puhelin ja sähköposti:**  
+ 358 414 929 363  
[kalevi.kamarainen@gmail.com](mailto:kalevi.kamarainen@gmail.com)

**Lisäaineisto perusteluineen:**

### **1. VR:n yksipuoliset palvelumuutokset**

Yhtiö on kuluvan vuoden huhtikuussa ilmoittanut lakkauttavansa junapysähdykset Lievestuoreen1 ja Haukivuoren2 asemilla. Molemmissa tapauksissa muutos on tarkoitus toteuttaa elokuussa 2014 eli runsaan neljän kuukauden kuluttua asian julkistamisesta.

---

<sup>1</sup> <http://www.ksml.fi/uutiset/keski-suomi/lievestuoreen-juna-aseman-toiminta-loppumassa/1797583>

<sup>2</sup> [http://yle.fi/uutiset/vr-suunnittelee\\_junat\\_eivat\\_ena\\_pysahdy\\_haukivuorella/7189296](http://yle.fi/uutiset/vr-suunnittelee_junat_eivat_ena_pysahdy_haukivuorella/7189296)

EU-komissioon 17.2. toimittamamme kantelun liitteenä on henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus 3.12.2009 – 31.12.2019.3 Sopimusehdossa ”3. Liikennöintivelvollisuus” mainitaan, että julkisen palvelun veloitteen alainen liikenne vuonna 2010 on todettu liitteessä 2. Kyseisessä liitteessä Lievestuore on mukana sivujen 27 – 30 aikatauluissa (9 Turku satama – Jyväskylä – Joensuu ja toisin päin sekä 10 Helsinki – Jyväskylä – Kuopio ja toisin päin) ja Haukivuori sivujen 37 ja 38 aikatauluissa (13 Helsinki – Kouvola – Kuopio – Oulu – Rovaniemi ja toisin päin).

Saman ehdonkappaleissa kolme ja neljä todetaan:

”Viranomainen määrittää vuoden 2011 julkisen palvelun veloitteen alaisen liikenteen syyskuun 2010 loppuun mennessä. Se liitetään tämän sopimuksen liitteeksi 2. Ennen julkisen palvelun veloitteen alaisen liikenteen määrittämistä Viranomainen neuvottelee liikenteestä Liikenteenharjoittajan kanssa.

Viranomainen määrittää syyskuun loppuun 2011 mennessä liitteessä 1 todettujen, yksinoikeuden alaisten henkilöliikenteen rataosien palvelutason vuosille 2012 - 2019 ja täsmentää tarvittavilta osin tässä sopimuksessa kyseisten rataosien henkilöliikenteelle asetettua julkisen palvelun veloitetta. Palvelutason määrittely ja julkisen palvelun veloitteen alainen liikenne korvaa tällöin liitteen 2. Tarvittaessa palvelutason määrittely voidaan uusia ja sitä voidaan muuttaa sopimuskauden aikana, ja julkisen palvelun veloitteen alainen liikenne vahvistetaan vuosittain syyskuun loppuun mennessä. Ennen julkisen palvelun veloitteen alaisen liikenteen täsmentämistä Viranomainen neuvottelee liikenteestä Liikenteenharjoittajan kanssa.”

Myöhemmät liitteiden muutokset eivät nähdäksemme ole poistaneet sopimuksen mukaista julkisen palvelun veloitetta kyseisiltä rataosilta.

Sopimuksen viidennessä artiklassa käsitellään liikennöintimuutoksia. Sen kolmas kappale edellyttää nähdäksemme VR:n liikennöintimuutoksilta yhteisymmärrystä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, 1 – 3 vuoden siirtymäaikaa ja kirjallistasopimista:

”Jos Viranomainen edellyttää muutoksia liikennöitäviin rataosuuksiin, noudatetaan 3-5 vuoden siirtymäaikoja. Jos Liikenteenharjoittaja haluaa toteuttaa muutoksia, jotka on yhteisesti hyväksytty osapuolten välillä, tapauskohtaiset siirtymäajat ovat enimmillään 1-3 vuotta. Muutokset voivat olla junavuorojen lisäyksiä tai vähennyksiä sekä muutoksia junien pysähdyskäyttäytymisessä ja niistä sovitaan kirjallisesti.”

VR toki vetoaa liikennepaikkojen vähäisiin käyttäjämääriin ja ”tarjoaa” tilalle yhteiskunnan kustantamia linja-autoyhteyksiä, mutta tällainen ”muodollisuuksista” piittaamattomuus aiheuttaa kansalaisille konkreettista haittaa erityisesti Haukivuoressa. Esimerkiksi linja-automatka Lievestuore – Jyväskylä kestää 30 – 40 minuuttia<sup>4</sup> ja juna-matka 15 tai 16 minuuttia. Matka-aika Haukivuoresta kunnan keskustaajamaan Mikkeliiin on junalla 22 tai 23 minuuttia ja linja-autolla 55 – 65 minuuttia, mutta Haukivuoresta ei ole linja-autoyhteyksiäkään lauantaisin eikä sunnuntaisin.<sup>5</sup>

VR:n junapysähdysten lakkauttamista koskevissa tiedotteissa<sup>6</sup> ei edes vihjata siihen,

<sup>3</sup> [http://www.rautatiematkustajat.fi/VR\\_osto.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf)

<sup>4</sup> <http://goo.gl/PSPfwK>

<sup>5</sup> <http://goo.gl/4aWoFb>

<sup>6</sup> <http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/junien-pysahtyminen-lievestuoreella-paattymassa-080420141243/> (Lievestuore)

että asiassa olisi pyritty noudattamaan yksinoikeussopimuksen mukaista menettelyä. Niin ikään Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut asiasta hiirenhiljaa. Kansalaisille puolestaan jää jälleen kerran ihmettelemisen<sup>7</sup> ja anelemisen<sup>8</sup> ”oikeus” (vrt. ”HSL-alueen ongelmat” alkuperäisen kantelumme sivulla 279). Sopijapuolten välinen käyttäytyminen vahvistaa käsitystämme, että yksinoikeussopimus ”velvoitteinen” on eräänlainen valeoikeustoimi, joka on pyritty pukemaan yhteisöoikeuden kaapuun samalla kun se sallii VR:n tehdä henkilöjunaliikenteessä mitä se ikinä vain haluaa.

## **2. Pisara-rata osana TEN-T-verkkoa**

Alkuperäisen kantelumme sivuilla 37 ja 38 kysymme onko muun muassa Pisara-rataa koskeva ”vahva yhteisnäkemys” ratoja suunnittelevan Liikenneviraston ja VR:n kanssa yhteisöoikeuden kieltämää valtiontukea. Tuoreiden tietojen johdosta voidaan myös kysyä onko radan suunnitteluun myönnetty EU-tukea väärin perustein.

Valtioneuvoston oikeuskansleri antoi aivan äskettäin väylähankkeiden määrärahoja ja valtuuksia koskevan ratkaisunsa.<sup>10</sup> Siitä (s. 10/12 ja 11/12) ilmenee muun muassa, että hallituksen liikennepoliittinen selonteko Eduskunnalle (VNS 2 / 2012 vp) on esitelty Suomen perustuslain 67 ja 68 pykälien vastaisesti sivuuttamalla Liikenne- ja viestintäministeriö väylähankeluettelon valmistelusta. Pisara-radana sisältävä liikennehankeluettelo (s.27<sup>11</sup>) perustuu siksi vain Liikenneviraston näkemyksiin.

Liikenneviraston tuoreen selvityksen<sup>12</sup> mukaan Helsingin ratapihan kapasiteettia pystytään kasvattamaan huomattavasti ilman Pisaraakin. Lisäksi selvityksen mukaan kaukojunien kapasiteetti riittää pitkälle tulevaisuuteen; esimerkiksi sivulla 26 asia todetaan (hieman koukeroisesti):

”Tarkasteluiden perusteella Pasilan liikennepaikka määrittää tarkastelualueella maksimikapasiteetin varsinakin lähiliikenteelle. - - - Merkittävimmät erot tulevat juuri lähiliikenteen kapasiteetista, jonka puute on todennäköisempi ongelma kuin kaukoliikenteen kapasiteetti, jota on runsaasti tarjolla kaikissa vaihtoehdoissa”

Selvityksessä todetaan vielä (uudelleen), että todellinen pullonkaula on Helsingin pääteaseman sijasta Pasila eikä Pisara lisää tätä kapasiteettia (s. 28):

”Simulointitulosten ja niistä johdettujen laskennallisten maksimikapasiteettiarvojen perusteella Pasilan aseman kohdalla on lähiliikenteen osalta vähiten välityskykyä tarkastelualueella. Merkittäväksi huomion tekee se, että Pisararadan YS mukainen investointi tai tämän työn tulosten mukaiset investoinnit eivät merkittävästi lisää Pasilan välityskykyä. - - -”

---

<http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/ uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/junien-pysahtyminen-haukivuorella-paattymassa-140420141301/> (Haukivuori)

<sup>7</sup> <http://haukivuorensuutu.fi/mallilehti/>

<sup>8</sup> [http://www.adressit.com/vastustamme\\_haukivuoren\\_junaliikenteen\\_lopettamista](http://www.adressit.com/vastustamme_haukivuoren_junaliikenteen_lopettamista)

<sup>9</sup> [http://rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/SRM\\_PSA\\_KANTELU.pdf](http://rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/SRM_PSA_KANTELU.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.okv.fi/media/uploads/ratkaisut/ratkaisut\\_2014/okv\\_4\\_50\\_2011.pdf](http://www.okv.fi/media/uploads/ratkaisut/ratkaisut_2014/okv_4_50_2011.pdf)

<sup>11</sup> <http://goo.gl/wT4K4Z>

<sup>12</sup> [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls\\_2014-01\\_helsingin\\_ratapihan\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2014-01_helsingin_ratapihan_web.pdf)

Pisaran suunnitteluun on myönnetty EU-tukea.<sup>13</sup> Emme kuitenkaan pysty päättämään, millä perusteilla tuki on myönnetty.<sup>14</sup> Koska rata on osoittautunut paikalliseksi tai enintään seudulliseksi (eikä siis edes valtakunnalliseksi) hankkeeksi, epäilemme sen merkitystä osana yleiseurooppalaista rautatieverkkoa. Täyttääkö siis Pisara TEN-T:n edellytykset<sup>15</sup> vai onko tukea kenties saatu väärin perustein (kts. erityisesti artikkelit 11, 13 ja 14)<sup>16</sup>?

**Yhteenveto:** Ajan kuluminen tuo nähdäksemme aina vain uusia seikkoja kantelumme tueksi. Siksi uudistamme toiveemme asian pikaisesta käsittelystä.

**Paikka, päiväys ja allekirjoitukset**

Kemijärvellä huhtikuun 23. päivänä 2014

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

[www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217](https://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217)

[www.facebook.com/groups/108232592543581/](https://www.facebook.com/groups/108232592543581/)

Juha P. Korhonen

varapuheenjohtaja

<sup>13</sup> <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/suunnitteilla/pisara/Tiedotteet1/EU>

<sup>14</sup> [http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t\\_projects/ten-t\\_projects\\_by\\_country/finland/2011-fi-93125-s.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/finland/2011-fi-93125-s.htm);  
[http://inea.ec.europa.eu/download/project\\_fiches/finland/fichenew\\_2011fi93125s\\_final.pdf](http://inea.ec.europa.eu/download/project_fiches/finland/fichenew_2011fi93125s_final.pdf)

<sup>15</sup> [http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastructure/grants/2008\\_06\\_20/2007\\_tent\\_t\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastructure/grants/2008_06_20/2007_tent_t_guidelines_en.pdf)

<sup>16</sup> [http://inea.ec.europa.eu/download/legal\\_framework/8\\_regulation\\_6802007.pdf](http://inea.ec.europa.eu/download/legal_framework/8_regulation_6802007.pdf)