

TIEDOTE 23.4.2014

Vapaa julkaistavaksi heti

VR:n henkilöliikennemonopolia koskeva kantelu

VR ilmoitti huhtikuussa lakkauttavansa junapysähdykset Lievestuoreen ja Haukivuoren asemissa. Muutokset on tarkoitus toteuttaa elokuussa 2014 eli runsaan neljän kuukauden kuluttua asian julkistamisesta. Henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus kuitenkin nähdäksemme edellyttää liikennöintimuutoksilta yhteisymmärrystä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, 1 – 3 vuoden siirtymäaikaa ja kirjallista sopimista.

VR vetoaa liikennepaikkojen vähäisiin käyttäjämääriin ja ”tarjoaa” tilalle yhteiskunnan kustantamia linja-autoyhteyksiä, mutta tämä aiheuttaa kansalaisille konkreettista haittaa erityisesti Haukivuoreessa. Esimerkiksi linja-automatka Lievestuore – Jyväskylä kestää 30 – 40 minuuttia ja junamatka 15 tai 16 minuuttia. Matka-aika Haukivuoresta kunnan keskustaajamaan Mikkeeliin on junalla 22 tai 23 minuuttia ja linja-autolla 55 – 65 minuuttia, mutta Haukivuoresta ei ole linja-autoyhteyksiäkään lauantaisin eikä sunnuntaisin.

VR:n junapysähdysten lakkauttamista koskevissa tiedotteissa ei edes vihjata siihen, että asiassa olisi pyritty noudattamaan yksinoikeussopimuksen mukaista menettelyä. Niin ikään Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut asiasta hiirenhiljaa. 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.

Valtioneuvoston oikeuskansleri antoi myös aivan äskettäin väylähankkeiden määrärahoja ja valtuuksia koskevan ratkaisunsa. Siitä ilmenee muun muassa, että hallituksen liikennepoliitti-

nen selonteko Eduskunnalle esiteltiin vuonna 2012 Suomen perustuslain 67 ja 68 pykälien vastaisesti sivuuttamalla Liikenne- ja viestintäministeriö väylähankeluettelon valmistelusta. Pisara-radon sisältävä liikennehankeluettelo perustuu siksi vain Liikenneviraston näkemyksiin.

Liikenneviraston tuoreen selvityksen mukaan Helsingin ratapihan kapasiteettia pystytään kasvattamaan huomattavasti ilman Pisaraakin. Lisäksi selvitys kertoo, että kaukojunien kapasiteetti riittää pitkälle tulevaisuuteen ja että todellinen pullonkaula on Helsingin sijasta Pasila, jonka kapasiteettia Pisara ei lisää.

Alkuperäisessä kantelussamme epäilemme onko muun muassa Pisara-rataa koskeva ”vahva yhteisnäkemys” ratoja suunnittelevan Liikenneviraston ja VR:n kanssa yhteisöoikeuden kieltämää valtiontukea. Emme pysty päättämään, millä perusteilla Pisaran suunnitteluun on myönnetty EU-tukea. Koska rata on osoittautunut paikalliseksi tai enintään seudulliseksi hankkeeksi, epäilemme nyt myös sen merkitystä osana yleiseurooppalaista rautatieverkkoa ja siksi myös sitä onko radan suunnitteluun saatu EU-varoja väärin perustein.

Mainituista syistä toimitimme äsken lisääaineistoa komission liikenteen ja liikkumisen pääosastolle 17.2.2014 jättämäämme VR:n henkilöliikennemonopolia koskevaan kanteluun. Koska ajan kuluminen tuo nähdäksemme aina vain uusia seikkoja kantelumme tueksi, olemme myös pyytäneet komissiolta asian pikaista käsittelyä.

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

<http://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217>

<http://www.facebook.com/groups/108232592543581/>

Liite Uusi kirjeemme EU:n komissiolle (ilman liitteitä neljä sivua)

Edellinen kantelutiedote:

http://rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/SRM_PSA_kantelutiedote.pdf

Alkuperäinen kantelu kokonaisuudessaan:

<http://www.rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu>

Lisätietoja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

041 – 492 9363, kalevi.kamarainen@gmail.com