

Viite Lausuntopyyntö LVM/1437/08/2016
Asia Lausunto vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä

Liikenne- ja viestintäministeri Berner on todennut Turun Sanomissa 28.8.2016, että myös maakunnat voivat jatkossa ostaa raideliikenteen vuoroja ja että valtakunnallisten yhteysreittien lisäksi voi tulla maakuntakohtaisia tai useamman maakunnan yhteisiä junaliikennetkaisuja¹. Olemme samaa mieltä ministerin kanssa siitä, että myös maakunnilla on oltava päätösvaltaa. Toivomme lisäksi, että nyt käsiteltävä välivaihe jää mahdollisimman lyhytkestoiseksi ennen alueellisten henkilöjunaliikennetkaisu- ja kilpailun mahdollistumista.

Tänä väliaikana vuorot pitäisi järjestää mahdollisimman rationaalisesti myös alueiden kannalta. VR:n omalla riskillä ajaman kaukoliikenteen tulee tukea ostoliikennettä (vaihtoyhteydet ovat toimivia), pysähtymistoiveita otetaan huomioon ja kalusto pidetään liikenteessä eikä sitä seisoteta tyhjän panttina kuten esimerkiksi välillä Iisalmi – Ylivieska. Eri kuntien ja maakuntien lausunnot valottanevat tarkemmin näitä toiveita.

Iltoisemme myös siitä, että VR:n kalustoromutukset on lopetettu², koska tämä mahdollistaa henkilöjunayhteyksien lisäämisen. Erityisesti toivomme, että Kolarin yöjunaliikenteestä pian vapautuvat siniset makuuvaunut myös säästetään. Kunnostettuina niitä voitaisiin käyttää sisämaan yöjunayhteyksissä, joiden tarpeeseen viitataan Kainuun liiton ja Pohjois-Karjalan maakuntaliiton tuoreessa Joensuu - Kontiomäki -henkilöjunaliikenneselvityksessä³.

Viittaamme myös Joensuu – Kontiomäki -selvityksen yhteydessä ilmi tulleeseen seikkaan. Selvityksessä kerrotaan VR:n ilmoittaneen välin Joensuu - Nurmes matkamääräksi 42.900 vuonna 2015⁴. Suomen virallisen tilaston mukaan määrä oli kuitenkin 35.000⁵. Lukumääräisesti poikkeama ei tunnu suurelta, mutta prosentuaalisesti mitattuna ero on jo kohtalainen.

Poikkeamaa voidaan pohtia ainakin kolmesta näkökulmasta:

1. Onko muillakin rataosilla samankaltaisia heittoja alaspäin ja yrittääkö VR tällaisella ”tilastopessimismillä” suojautua kilpailulta?
2. Osuuko ministeriön tuleva osto- ja velvoitepäätös oikeaan asiaan vaikuttavan lähdetiedon

¹ <http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/2762768/VR+saa+kilpailijan+raiteille+ensi+vuonna+uskoo+liikenneministeri>

² <http://www.ilikka.fi/uutiset/maakunta/vr-n-junakaluston-romutus-on-katkolla-1.1971641>,

<http://www.karjalainen.fi/uutiset/uutis-alueet/maakunta/item/108524-joensuun-ratapihalla-varastoidaan-vanhoja-lahiliikennejuna>

³ <http://pohjois-karjala.fi/documents/557926/809170/Selvitys+henkil%C3%B6junaliikenteen+avaamisesta+Kontiom%C3%A4elle/f0296e47-2807-4aea-9e82-293c9a2a0bb6> (s. 25)

⁴ maakuntien selvityksen taulukko seitsemän sivulla 12

⁵ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2016-07_rautatietilasto_2015_web.pdf (kartta sivulla 37)

ollessa epäluotettavaa?

3. Kuinka luotettavalla tolalla tilastolaitoksemme on?

Ainakin näistä syistä lukujen poikkeavuuksien syy pitää selvittää luotettavasti: ”VR Oy:ltä saadun tiedon mukaan”⁶ ei edellytystä täytä.

Kiinnitämme myös huomiota Linja-autoliiton 2.9.2016 päiväämään lausuntoon, jossa junavuorojen tukemista pidetään kilpailua vääristävänä. Lisäksi väitetään, että lähes kaikki kyseiset yhteydet voitaisiin korvata markkinaehtoisilla bussivuoroilla, vaikka nopeusero junan hyväksi näillä väleillä on jopa 40 km/h (80 km/h vs. 120 km/h). Myös juna-aikataulujen koordinointi-vaikeuksia kritisoidaan (jopa) siellä, missä juna- ja linja-autoliikenne täydentävät toisiaan.⁷

Tiedämme, että ministeriössä 1990-luvulla tehdyn selvityksen mukaan lakkautettuja junavuoroja korvaavissa linja-autoissa matkustajia on saattanut olla 40 – 60 prosenttia vähemmän kuin junissa. Myös Britanniassa on aiemmin saatu samanlaisia tuloksia: pahimmillaan esimerkiksi vain alta neljäsosa matkustajista on selvitysten mukaan siirtynyt linja-auton käyttäjiksi junayhteyden latvaosan lopettamisen jälkeen. Lisäksi linja-autoyhtiöt ovat itsekin joutuneet myöntämään ”väestökadon” junalakkautusten yhteydessä⁸.

Linja-autoliiton ”markkinaresepti” saattaa täyttää linja-autovuoroja, mutta työntänee samalla laajasti matkustajia pois julkisesta liikenteestä todennäköisesti oman auton käyttäjiksi. Vastustamme tällaista ”kehitystä”. Ministeriön pitäisi kuitenkin julkaista vanha aihetta koskeva selvityksensä, jotta asiaan saataisiin lisäselkoa ja tarvittaessa tietoja voitaisiin päivittää. Koordinaation puute linja-auto- ja junavuorojen välillä jopa silloin kuin vuorot täydentäisivät toisiaan voi puolestaan hyvinkin pitää paikkansa ja asiaan pitää puuttua.

Lopuksi toteamme, ettei yhdistyksemme olemassaolon pitäisi olla ministeriölle mikään yllätyks, koska tuomioistuineläitoskin on asiasta muistuttanut⁹. Siksi toivomme, että vastedes meidät sisällytetään henkilöjunaliikennettä koskevien lausuntopyyntöjen jakeluun.

Kemijärvellä syyskuun 5. päivänä 2016

Suomen Rautatiematkustajat ry.
Kemijärvi
www.rautatiematkustajat.fi

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

⁶ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/kk_740+2005.pdf

⁷ <http://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=211328>

⁸ <http://www.rautatiematkustajat.fi/CanBusreplaceTrain.pdf> (s. 4 – 6)

⁹ <http://www.rautatiematkustajat.fi/KHO20122012.PDF>