

TIEDOTE 31.5.2013



Vapaa julkaistavaksi heti

EU:n IV rautatiepaketin markkinaosa (kotimaan henkilöjunaliikenteen avaaminen kilpailulle)

Olemme lähettäneet oheisen kirjeen sekä suomeksi että englanniksi muun muassa Euroopan komissiolle (puheenjohtaja Barroso, liikennekomissaari Kallas), EU:n neuvostolle (pääsihteeri Corsepius, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston osastopäällikkö Pietras) ja Euroopan parlamentille (puhemies Schulz sekä liikenne- ja turismivaliokunnan puheenjohtaja Simpson).

Kritisoimme Suomen virallista näkemystä, joka on mielestämme luotu tukemaan VR:n asemaa. Merkilläpantavaa on matkustajanäkökulman lähes täydellinen sivuuttaminen, vaikka siihen välillä vedotaan. Pohtimatta on muun muassa jäänyt voisiko uudistus alentaa hintoja, lisätä yhteyksiä nykyisillä reiteillä ja synnyttää uusia, parantaa palvelua junissa ja aiheuttaa painetta yhteyksien nopeuttamiseksi sekä liikenteen luotettavuuden kasvattamiseksi. Kritiikki esitetään lyhyesti tässä (vrt. virallisen lausunnon kappale ”Kilpailun avaamisen ongelmat”<sup>1</sup>).

### **Keski-Euroopan olot**

Huoli paketin liiasta keskieuropalaisuudesta ei voi pitää paikkaansa, koska sen esikuvana on Ruotsi<sup>2</sup> (jossa rautateiden kulkumuoto-osuus on Suomea korkeampi, operaattoreita on useita ja valtiollinen SJ on pysynyt suurena toimijana).

”Vakava huoli” harvaan asuttujen alueiden liikennöintivelvoitteen päättymisestä kilpailun avautuessa on outo, koska velvoite otettiin käyttöön vasta vuonna 2009 ja valtaosa ”syrjäseutujen” junista on valtion ostoliikennettä (lisäksi ristosubventio lienee EU:ssa kiellettyä). Valtiovallan tietämys henkilöjunien todellisista kustannuksista on myös kyseenalainen. ”Vakava huoli” leijuu ilmassa muutoinkin: jos ”huolehtijat” yksilöidään, ulkopuolisetkin voisivat arvioida heidän luotettavuuttaan (VR:n lobbaus on havaittu Helsingin Sanomia myöten).

”Huoli” EU:n ulkopuolisista kilpailijoista viitanee Venäjälle, josta on tullut uusia (osittain ulkomaille ulottuvia) reittiesityksiä. Suomessa taas ei saada aikaiseksi edes yhtä lisäpysähdys-

<sup>1</sup> [http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livl\\_10\\_2013\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livl_10_2013_p.shtml)

<sup>2</sup> <http://www.jarnvagsnyheter.se/2013/01/eu-vill-avreglera-t-trafik>

tä matkustajien houkuttelemiseksi omalla riskillä ajettavalla radalla eikä ostoyhteyksissä.

### **Riittävän pitkät siirtymäajat**

Varautumattomuus kilpailuun ja talous eivät voi olla todellisia syitä, koska VR on jo vuonna 1987 visioinut vapaan rataverkon ja yhtiö uudistaa kalustoaan massiivisesti ilman lainoja. Ostoliikenteen kilpailuttamisen edut on myös monista selvityksistä huolimatta sivuutettu täysin.

### **Matkustajien palvelutaso ja suomalaiset erityisolot**

Päättäjät eivät mielestämme tiedä matkustajien todellisia toiveita eikä Eduskuntaakaan tällä kertaa halunnut kuulla edustajaamme. Erityisolaja ja liikenteellisiä erityispiirteitä ei ole mitenkään analysoitu kuten myös Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä HSL huomauttaa.

### **Kilpailun vaiheittainen avaaminen**

Koska puhtaat tavararadat ovat todennäköisesti torsoja henkilöliikenteelle, rataosien sijasta pitäisi pohtia henkilöjunia vailla olevia yhteysvälejä. Esimerkiksi väli Pieksämäki – Savonlinna on viranomaisten mielestä toisilta kielletty, koska VR liikennöi osaa siitä (vaikka VR on ilmoittanut sallivansa toiset, monopoliyhtiön hyvän tahdon ei pitäisi olla ratkaisevaa).

Jos junia ajetaan yrittäjäriskillä tai kunnallisella tuella, tämän ei pitäisi olla valtion etujen vastaista. Koska yhteydet olisivat ainakin osittain syöttöliikennettä ja järkevä toiminta lähes aina vaatii aikataulujen sovittamista, järjestely ei voine loukata siirtymäaikana VR:nkään etuja. Rataosakohtaisuus estää myös ostoliikenteen uudelleenarvioinnin. Esimerkiksi ”vapaa” rataosa Nurmes – Kontiomäki on torso toisin kuin kenties Joensuu (- Nurmes – Kontiomäki) – Oulu.

### **Sopivan juna- ja vaunukaluston puute**

Välin Pieksämäki – Savonlinna henkilöliikenne on estynyt myös, koska VR ei myy vanhaa kalustoaan ja myös tuhoaa sitä kilpailun estämiseksi valtion seuratussa asiaa sivusta. Tähänkin on puututtava aktiivisesti: Eduskunnassa äskettäin tehty asiaa koskeva lakialoite raukesi myönteisestä vastaanotosta huolimatta ja siitä vaietaan täysin Suomen lausunnossa.

### **Kapasiteettiongelmat kilpailun rajaajina**

Vetoaminen yksiraiteisuuden aiheuttamiin ongelmiin on osittain perusteltua, mutta tarkkaa ja julkista analyysiä rataverkon todellisista pullonkauloista ei tässä yhteydessä ole esitetty.

Suomen Rautatiematkustajat ry, Kemijärvi

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

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

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

Lisätietoja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

041 – 710 6213, [kalevi.kamarainen@gmail.com](mailto:kalevi.kamarainen@gmail.com)

varapuheenjohtaja Juha P. Korhonen

0400 – 616 335, [juhap.korhonen@pp.sonera.net](mailto:juhap.korhonen@pp.sonera.net)