

Liikenne- ja viestintäministeriö
Työryhmän puheenjohtaja Minna Kivimäki
PL 31
00023 HELSINKI

SUOMEN RAUTATIEMATKUSTAJAT RY:N NÄKÖKOHTIA RAUTATEIDEN HENKILÖLIIKENTEN KILPAILUTTAMISMAHDOLLISUUKSISTA

Rautatieläisten Liitto ry, Rautatievirkamiesliitto ry, Veturimiesliitto ry sekä VR-Yhtymä Oy ovat toimittaneet omat aihetta koskevat kannanotonsa ministeriölle. Suomen Rautatiematkustajat ry esittää muun muassa näiden kannanottojen johdosta näkökohtia rataverkon avaamisesta usealle henkilöliikenteen toimijalle.

EU-lainsäädännön veloitteet

Rautatieläisjärjestöt toteavat, ettei kolmanteen rautatiedirektiivipakettiin sisältyvä EU-lainsäädäntö edellytä kilpailun avaamista kansallisessa rautateiden henkilöliikenteessä. Mielestämme omaakin harkintaa on syytä käyttää Ruotsin tapaan, jossa uranuurtamisen tällä alalla oletetaan tuottavan yhteiskunnalle hyötyä.¹ On epätodennäköistä, että naapurissamme oltaisiin sallimassa ”ryöstökapitalismia”.

Lähiliikenteen irrottamisen seuraukset

Rautatieläisjärjestöjen mielestä Helsingin seudun lähiliikenteen irrottaminen muusta

¹ Konkurrens på spåret s. 398 (Statens offentliga utredningar 2008:92; jäljempänä Brandborn; <http://www.regeringen.se/content/1/c6/11/31/88/434dac89.pdf>)

henkilöliikenteestä tuhoaisi toiminnan tuottaman synergiaedun, heikentäisi palvelutason laatua, lisäisi liikenteen häiriöitä ja uhkaisi henkilöstön asemaa. Myös VR Oy käsittelee laajasti pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen ja muun maan ostoliikenteen mittakaava- ja synergiaetuja. Ruotsin kokemusten mukaan nämäkin kysymykset ovat järjesteltävissä.²

Nähdäksemme uudet operaattorit todennäköisesti lisäisivät rautatiealan työpaikkoja. Jos vaikkapa Turussa ja Tampereella aloitetaan lähiliikenne, pääkaupunkiseudulla junat eivät tästä syystä lakkaa kulkemasta. Uusia työpaikkoja ei kuitenkaan synny, jos VR Oy kieltäytyy aloittamasta liikennettä eikä muilla ole vastaavaa mahdollisuutta. Yhtiö viittaa myös alan yleissitoviin työehtosopimuksiin. Rautatieläisjärjestöt toivottavasti perustelevat tarkemmin, miten muutokset uhkaavat henkilöstön asemaa.

”Pakkokilpailuttamisen” motiivit

Rautatieläisjärjestöjen mielestä ”pakkokilpailuttamisella” yksityistetään ja pirstaloidaan rautatieliikennejärjestelmää ja toteutetaan vallalla olevaa muoti-ilmiötä kaikkien julkisten toimintojen yksityistämisestä ja kilpailuttamisesta. Ruotsissa tätä ”muoti-ilmiötä” perustellaan tehokkuus- ja laatuvaatimuksilla³ ja nimenomaan korostetaan, ettei kysymys ole yksityistämisestä ja poliittisen ohjauksen katoamisesta⁴. Tehokkuutta voidaan meilläkin pohtia siitä näkökulmasta, että yhteiskunta tarjoaa VR Oy:lle kiskot, mutta ei salli muita henkilöliikenteen harjoittajia. Yhteiskunnan ylläpitämällä maantieverkolla tällaisia yksinoikeuksia ei tunneta ja niitä varmasti pidettäisiinkin omituisina.

Osallistumisoikeus

Rautatieläisjärjestöt ovat saaneet edustajan asiaa pohtivaan toiseen työryhmään. Tälläkin edunvalvonnalla on rajansa, jonka toiselle puolelle rautatiematkustajat jäävät. Esimerkiksi äskettäin hankitussa Dm 12-kalustossa vain henkilöstö voi nauttia ilmastoinnista kuljettajan hytissä. Muutoinkin matkustajien ja jopa järkevän liikennöinnin näkökohdat ovat jääneet tässä kalustohankinnassa taka-alalle: matkustusmukavuuteen vaikuttava kuormauttuma on historiallisen ahdas ja kuljetuskapasiteettikin hyvin rajallinen. Myös rautatiematkustajien asema on tunnustettava Ruotsin tapaan.⁵

Asiakasnäkökulma

VR Oy:n mielestä aiemmissa selvityksissä tärkein komponentti eli asiakas on jäänyt huomiotta. Pukki on tässä kaalimaan vartijana:

”Uskomattominta yöjunataistelussa on ollut se, kuinka väärin perustein ja miljoonaluokan numeroväristelyin Kemijärven

² Brandborn s. 391 - 395

³ Brandborn s. 4

⁴ Brandborn s. 347, 348

⁵ Brandborn s. 77

yöjunalikenteen jatkoa on yritetty monin tavoin kampailla. Lapin edustajat yritettiin neuvotteluissa painostaa hyväksymään iltapäiväjunana yöjunaksi. Samalla annettiin ymmärtää, että täällä Lapissa emme tiedä, mitä haluamme.

VR:n toiminta osoittaa, että halu noudattaa omistajan tahtoa on kovin vaikeaa. Kemijärven yöjunan lakkautuspäätös tehtiin v. 2005 nopeasti ja perusteettomasti. Kun yöjunalikennettä Kemijärvelle päätettiin jatkaa, VR toimii edelleen vastentahtoisesti ja yhteistyöhaluttomasti. Valtion väylärahoilla peruskorjatun rataosuuden ainoa junayhteys, Kemijärven yöjuna ei millään näytä sopivan VR:n johdon imagoon.

Nyt sovittu neljän vuoden määräaika Kemijärven yöjunalle on lyhyt, varsinkin kun VR halusi ohittaa jo toisen talvisesongin vitkuttelemalla aggregaattivaunuhankintaa.

Lapin ja erityisesti Itä-Lapin elinkeinoelämä nojaa voimakkaasti matkailuun ja laajalle alueelle juna on ainoa matkustusmuoto. Vastaavasti energiapolitiikka ja energian hinta tekevät junamatkailun entistäkin houkuttelevammaksi ja kannattavammaksi. Miten siis saadaan VR markkinoimaan ja myymään Lapin junamatkoja aktiivisesti ja asiakkaita palvelevasti?"⁶

Myös yhtiön oma edustaja on myöntänyt asiakasnäkökulman olevan toissijainen:

"Ilman muuta yöjunasta on oltava jatkoyhteys Kemijärvelle, mutta makuuvaunuilla se ei onnistu", hän huomauttaa. Mutta eikö uusien makuuvaunujen perässä voisi vetää paria vanhaa sinistä makuuvaunua, jotka jatkaisivat matkaansa Kemijärvelle? "Tämä Helsinki – Rovaniemi on meidän paras yöjuna. Uusi juna tarkoittaa kokonaan uutta konseptia ja uutta palvelua. Ei sinne voi laittaa vanhoja vaunuja sekaan" liikennesuunnittelupäällikkö sanoo."⁷

Liikenneministeriössäkin tiedetään asiakasnäkökulman voivan joskus väistyä:

"Jos jossain vaiheessa rataverkon parannuksiin saadaan niin paljon rahaa, että Kajaanistakin Pendolino hurauttaa Helsinkiin alta neljän tunnin, sitten voidaan keskustella, tarvitaanko enää yöjunaa. Mutta viiteen vuoteen tuskin tapahtuu mitään."⁸

Myös lukuisat VR Oy:tä koskevat adressit kertovat asiakasnäkökulman puutteellisuudesta. Yhtiön toiminta on myös selektiivistä. Esimerkiksi Luumäellä jätetään palvelematta noin 10.000 vuotuista matkustajaa⁹, kun taas vähäisemmälle asiakasmäärälle on Torniossa kunnostettu seisake¹⁰. VR Oy ei voi toimia asiakkaidensa äänitorvena.

Bussiliikenteen kilpailutus esimerkkinä

Linja-autojen käyttäminen vertailukohteena ontuu muun muassa poikkeavan kustannusrakenteen johdosta, mikä ilmenee myös VR Oy:n toteamuksesta, että junaliikenteen hintataso on tilaajalle edullista busseihin verrattuna. Käyttökatteista voidaan tosin todeta, että pienikin yhtiö voi olla taloudellisesti tehokas (Westendin Linja Oy).

Jo aiemmin on todettu, etteivät VR Oy:n esittämät perustelut ja luvut ole luotettavia. Lisäesimerkiksi otamme Dm 12 –kalustolla ajettavat välit Karjaa – Hanko (130.000

⁶ ote kemijärveläisten kunnallispoliitikkojen ym. kirjeestä ”Kemijärven yöjunalikenteen solmukohtia” eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle 22.8.2007

⁷ Kaleva 4.6.2005; <http://www.kaleva.fi/html/JTpage489094.html>

⁸ ministeriön virkamiehen sitaatti Anne Huotarin kirjallisessa kysymyksessä 654 / 2003 vp Kajaanin yöjunalikenteen tulevaisuudesta (yöjuna lakkasi kulkemasta 3.9.2006)

⁹ Helsingin Sanomat 16.2.2009: Junapysäkin lakkauttaminen jää kiusaamaan asukkaita vuosiksi

¹⁰ http://yle.fi/uutiset/alueelliset_uutiset/meri-lappi/2009/03/tornion_seisakkeen_suosio_yllatti_607654.html

matkustajaa vuonna 2007) ja Parikkala – Savonlinna (85.000 matkustajaa vuonna 2007).¹¹ Hangon junat kustantaa yhteiskunta, kun taas Savonlinnan junat yhtiö siirsi äskettäin omalle riskilleen. Ainakin matkustajamäärien perusteella eroa on vaikea ymmärtää.

Helsingin rautatieaseman kapasiteetti

Helsingin asemalla raiteita todella on rajallisesti. Ongelma pitääkin ratkaista niin, että liikenteen koordinointi ei ole yksittäisen toimijan käsissä. VR Oy on myös jättänyt käyttämättä rajallisen kapasiteetin käytön tehostamiskeinoja. Muualla maailmassa veturijunissa käytetään ohjausvaunuja tässä tarkoituksessa.

Kermankuorinta

VR Oy arvelee kilpailun vapauttamisen johtavan junatarjonnan vähenemiseen kaupallisesti huonompina vuorokauden aikoina sekä kaupallisesti huonommilla reiteillä ja pääraitojen latvaosuuksilla. Tämä taas johtaisi lisääntyvään julkisen rahoituksen tarpeeseen. Johtopäätös kilpailun avaamisesta Ruotsissa on kuitenkin juuri päinvastainen¹² ja vaihtoehtoja on etsitty nimenomaan juuri sikäläisen VR Oy:n toimien johdosta¹³. Uuden asetelman oletetaan lisäävän asiakaslähtöisyyttä¹⁴ ja kilpailu on ainakin tavaraliikenteessä lisännyt innovatiivisuutta¹⁵. Sikäläinen VR Oy:kään ei enää kampita kilpailijoita vaan osallistuu alan yhteiseen edunvalvontaan.¹⁶

Ruotsissa on henkilöjunaliikenteen suosioon vaikuttanut suuresti lähijunaliikennettä koskevan toimivallan alueellistaminen (decentralisering).¹⁷ Nimenomaan juuri lähiliikenne on kasvanut eniten (myös muualla kuin Tukholmassa).¹⁸ Mutta meillä myös uudet kaukoliikennereitit voivat olla mahdollisuus; tavaraliikennereitojen perusparannusten johdosta henkilöjunia voisi kulkea esimerkiksi väleillä Jyväskylä – Haapajärvi – Oulu ja Joensuu – Kontiomäki – Oulu. Vaikka uusilla reiteillä ei kulkisi miljoonittain matkustajia, liikennesuoritetta eli henkilökilometrejä vähäisempikin matkustajamäärä kasvattaa merkittävästi.¹⁹

VR Oy arvelee menestyvänsä reilussa kilpailussa, jos sellainen sallitaan. Näkemys voi hyvinkin pitää paikkansa. On kuitenkin huomattava, että kannattavuuslaskelmat ja arviot

¹¹ Rautatietilasto 2008 s. 35; <http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/2c25a8a76ca8e755d884469f261e0548/1237983776/application/pdf/2239274/srt08.pdf>

¹² Brandborn s. 20

¹³ Brandborn s. 43

¹⁴ Brandborn s. 304

¹⁵ Brandborn s. 154

¹⁶ <http://www.tagoperatorerna.se/menu.do?menuid=90002&lang=sv>

¹⁷ Brandborn s. 58

¹⁸ Brandborn s. 67

¹⁹ Rautatietilasto 2008 s. 33

ovat yhtiökohtaisia.²⁰ Näin siis joku muu voi päätyä aloittamaan liikenteen, josta VR Oy ei ole omien laskelmiensa perusteella kiinnostunut.

Kalusto

Ruotsissa korostetaan, ettei valtiollinen yhtiö saa hävittää rautatiekalustoa tarjoamatta sitä muille.²¹ Meillä kaluston kohtalo on vieläkin tädellisempi poikkeavan raideleveyden ja matkustusmukavuuteen vaikuttavan avaran kuormautettuman vuoksi. Kalustoa pitääkin säästää eikä romuttaa; näin ymmärretään toimia vauraan pidetyssä Yhdysvalloissakin.²² Väitteet VR Oy:n hylkäämän kaluston korjauskelvottomuudesta ovat myös helposti kyseenalaistettavissa. Esimerkiksi Ruotsissa 1950-luvulta peräisin olevia makuuvaunuja käytetään kansainvälisessä yöjunassa²³ ja Britanniassa on vuodelta 1938 peräisin olevaa kalustoa aktiivikäytössä²⁴. Meilläkin voitaisiin esimerkiksi Sm 1 ja Sm 2 –junia muuttaa liikuntaesteisille sopiviksi sveitsiläisen esimerkin valossa.²⁵

Historiallinen perspektiivi

Usean operaattorin järjestelmän voisi luulla tuhoavan yhtenäisen matkalippujärjestelmän. Historia valaisee tätä seikkaa. Britannian rautatieyhtiöiden yhteistyöelin Railway Clearing House kykeni jo perustamisvuotenaan 1842 järjestämään matkustajille yhden lipun, jonka hinnan Clearing House jakoi matkaan osallisten yhtiöiden kanssa.²⁶ Kysymys on tässäkin vain palveluasenteesta. Tietotekniikan aikakaudella vastaava järjestelmä lienee helppo toteuttaa; ainakin Ruotsissa se on onnistunut.²⁷ Entäpä jos Matkahuollon clearing kehitettäisiin meillä myös juna- ja linja-autoliikenteen väliseksi toiminnaksi?

Rataverkon avaamista usealle toimijalle pidettäneen ylipäätään nykyajan ”vouhotuksena”. Itse asiassa tämäkin vain merkitsisi paluuta rautateiden alkuaikaan. Vuonna 1825 avattua Stocktonin ja Darlingtonin välistä rautatietä saivat alun perin käyttää kaikki, jotka maksoivat rataa ylläpitävälle yhtiölle ”ratamaksua”.²⁸

Yhteenveto

Liikenneministeriön hallinnonalalla puhutaan usein ”suomalaisista erityisolosuhteista”. Myös Ruotsissa on samanlaisia piirteitä kuten harva asutus ja pitkät välimatkat. Rataverkko

²⁰ Brandborn s. 305, 306

²¹ Brandborn s. 15, 162

²² <http://www.fra.dot.gov/us/press-releases/243>

²³ <http://www.jarnvag.net/vagnguide/WL5.asp>

²⁴ <http://www.squarewheels.org.uk/rly/stock/IsleOfWight/>

²⁵ <http://www.flpsa.ch/>

²⁶ Philip S. Bagwell: The Railway Clearing House in the British Economy 1842 – 1922 s. 48,49 (George Allen & Unwin Ltd 1968)

²⁷ Brandborn s. 86

²⁸ E. L. Cornwell: History of Railways, s. 19 (Hamlyn Publishing Group Ltd, 1976)

on myös molemmissa maissa pitkälti yksiraiteista eikä liikennelajeja ole eriytetty omille reiteilleen.²⁹ Naapurissamme henkilöjunaliikenteen vapauttamisprosessi on jatkunut jo pari vuosikymmentä ja rautateiden kulkumuoto-osuus on meitä suurempi. Työryhmän pitääkin tarkoin selvittää, kuinka paljon suomalaiset erityisolot perustuvat pelkkään kuvitteluun. Ruotsin johtopäätöksistä voitaneen ottaa oppia meilläkin.³⁰

Kemijärvellä maaliskuun 27. päivänä 2009

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

Martti Vaskonen

varapuheenjohtaja

LIITTEET VR-Yhtymä Oy:n kannanotto 13.1.2009
Rautatieläisjärjestöjen kannanotto 14.1.2009

JAKELU kaikki kansanedustajat ja valtioneuvoston jäsenet
sidosryhmät oman jakelulistansa mukaisesti
tiedotusvälineet oman jakelulistansa mukaisesti

²⁹ Brandborn s. 203 - 205

³⁰ Brandborn s. 93, 94, 137, 138, 169 – 171, 195, 271 ja 297