



Juna Kellosoelästä lähestyy Kemijärveä kesäkuussa 2004 radalla, jota ehdotetaan lakkautettavaksi. Kuva: Jarkko Voutilainen.

Rautatie on mahdollisuus

Viime talven ajan on Suomessa tutkittu 958 ratakilometrin lakkauttamista, joukossa kolme läpikulkurataa. Maissa, joissa rataverkko on vapautettu kilpailulle, vastaaventyypisille rataosille on ilmaantunut uusia operaattoreita ja uutta liikennettä.

VR Oy saa mittavaa julkista tukea sen mukaan kannattamattomaan henkilöjunaliikenteeseen – kaikkeen paikallisliikenteeseen ja suureen osaan tavallisista pikajunista. Vuoden 2005 keväällä on julkisuudessa esitetty, että merkittävä osa tästä liikenteestä joudutaan lakkauttamaan, koska määrärahoja vähennetään ja VR Oy:n vaatima tuki nousee. Muualla Euroopassa rataverkon vapautus on lisännyt etenkin paikallisliikenteen ja sivuratojen henkilöliikenteen suosiota ja kannattavuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä ajatellaan toisin kuin EU:ssa, vaikka EU pakottaa sen lähivuosina muuttamaan kantansa. Onko Suomi täysin valmistautumaton rautateitä odottaviin haasteisiin? Vai valmistaudutaanko muutoksiin tavalla, jota ei edes haluta julkisesti käsitellä?

Halutaanko Suomessa parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä ja osuutta liikenteestä, vai olemmeko matkalla Tornion tielle? Siellä satojen tuhansien tonnien vuotuiset malmikuljetukset ovat siirtymässä maantielle paikallisten vastustuksesta huolimatta.

Raideryhmän mielestä vähäliikenteisiksi kutsutut rataosat kuljettavat merkittävän määrän rahtia, ja lopettamisen sijasta radat kannattaa korjata. Ne edistävät omalta osaltaan koko Suomen elinkelpoisuutta.

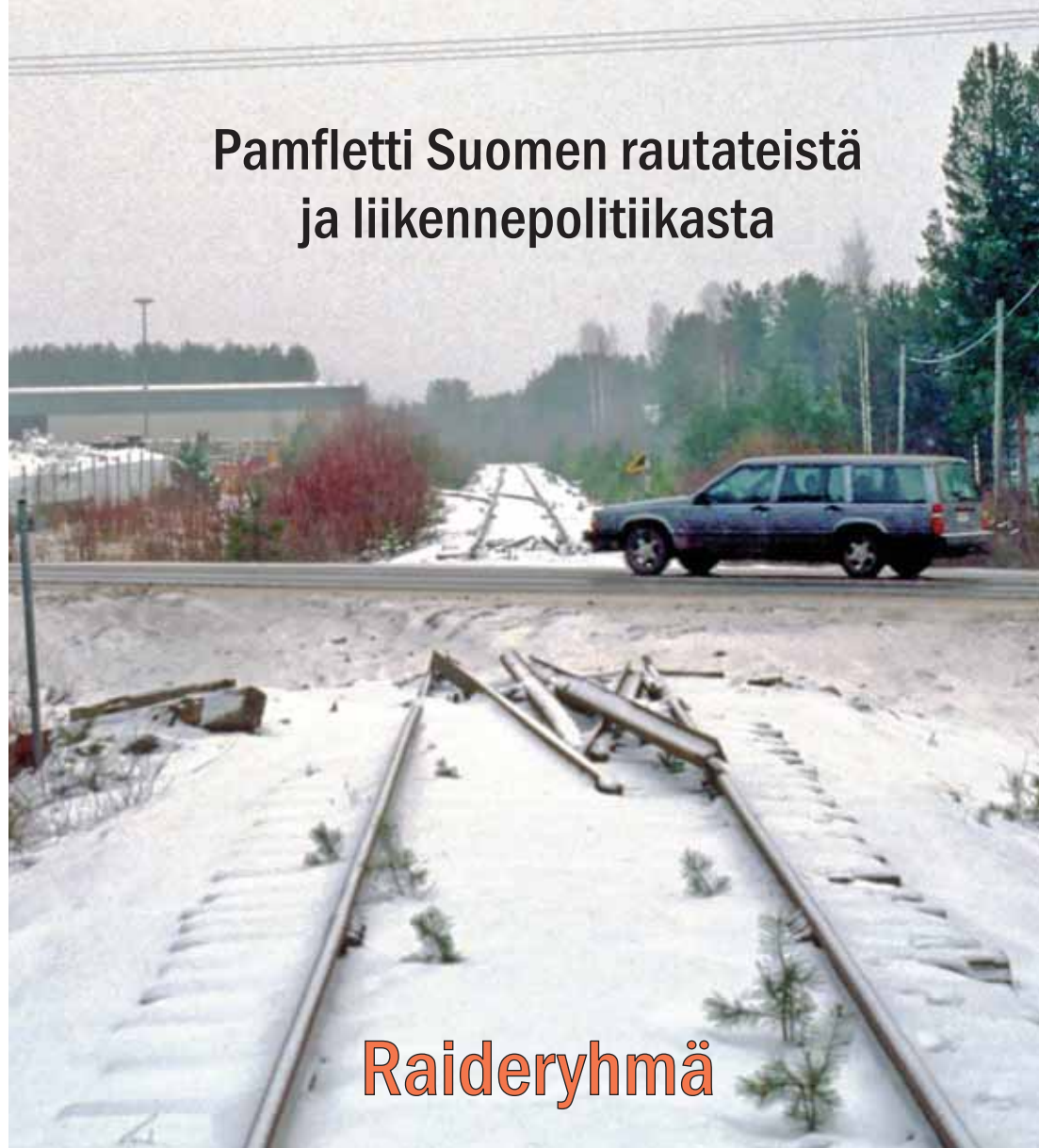
Koko Suomen rataverkko, myös sivuradat voivat palvella kaukoliikennettä sekä kannattavaa paikallisliikennettä, kunhan ratojen käyttö vapautetaan EU:n periaatteiden mukaan kaikille operaattoreille. Rautatie elvyttää maaseutua ja pieniä kaupunkeja, se on Suomelle mahdollisuus.

Pamfletti on tehty valtakunnallisena ja vapaaehtoisena kansalaistyönä.



Rautatie on mahdollisuus

Pamfletti Suomen rautateistä ja liikennepolitiikasta



Raideryhmä

Rautatie on mahdollisuus

Pamfletti Suomen rautateistä ja liikennepolitiikasta

Raideryhmä
Suomessa 22.5.2005

”Olisi paljon helpompaa ministeriölle, jos RHK suostuisi ottamaan roiston roolin ja ehdottamaan, että esimerkiksi lakkautetaan viisi rataa, jolloin ministeriö lakkauttaa neljä ja näyttää sankarilta, kun yksi jäi.”

Liikenne- ja viestintäministeriön ylitarkastaja Tuomo Suvanto Pohjoismaiden rautatieseuran Suomen osaston seminaarissa 19.4.2005

Kannen kuva

Tieliikenne jyrää raideliikenteen. 1900-luvun jälkipuoliskolla ei ole lakkautettu ainoastaan 87 % henkilöliikenteen liikennepaikoista ja supistettu paikallisjunaliikenne lähes olemattomiin. Lisäksi teollisuuden pistoraiteiden purkaminen on ollut rutiinia. Valtion rautatiemonopolilla on vaikeuksia voittaa edes sellaisia kuljetuksia, jotka ovat tieliikenteeseen sopimattomia ja hankalia järjestää.

Entinen tien numero 67 tasoristeys Ylihärmässä 14.4.1992 nyt jo puretulla rataosalla Markkulan linjavaihde–Ylihärämä. Kuva Jarkko Voutilainen.

© Raideryhmä ja tekijät 2005

Kustantaja: Anria Kustannus Oy
Toimitus: Mikko Alameri, Timo Louhikari
Ulkoasu ja taitto: Antero Alku
Kuvat: tekijä mainittu kuvien yhteydessä
Paino: Multiprint Oy, Helsinki 2005
Internet: www.raideryhma.fi

ISBN 952-91-8817-X

Sisältö

Rautatie on mahdollisuus.	1
Pelaajat	6
Lakkautusuhan alaiset radat	9
Rullataanko radat?	11
Konginkangas, tietoinen riski.	15
Fysikaalinen mahdottomuus	15
Rautatierahtia maantiellä	16
Laki vapauttaa vastuusta	17
Vuoteen ei opittu mitään?.	18
Konginkangas olisi voitu estää	18
Miksi mediaa ei kiinnosta?	21
Sivuratojen numeroleikkiä	25
Malmijunat vaihtuvat maantierahdiksi	31
Päästöt vain kasvaisivat	35
Ministeriöllä eri käsitys myös huoltovarmuudesta	37
Rautatierahdin kannattavuus.	41
Rautateiden kannattavuus	42
Ratamaksu	42
Sivuratojen kunnossapitokustannus	43
Rautatieliikenteen liiketaloudellinen kannattavuus.	43
Junaliikenteen kannattavuus sivuradoilla.	44
Lakkauttaminen on kannattamatonta	45
Kannattavatko kaikki kilpailua?	47
Kokemuksia rautatieliikenteen vapauttamisesta	51
Rata jolla rahti moninkertaistui	55
Kuka kävi yöllä Keitelelohjassa?	60
Rataosa matkailuideoiden lähteenä	61
VR:n paikallisliikenteen kehitys ja taantuminen.	65
Moottorivaunuja ja linja-autoja.	65
VR:n moottorivaunut 1930-luvulla	66
Rataosat, joilta VR on lopettanut henkilöliikenteen.	67
Talvisota synnytti Pohjolan Liikenteen	69
VR:n henkilöliikenteen ensimmäinen supistamiskokeilu.	69
Palvelun uusi ulottuvuus: lättähattu.	70
Henkilöauto siirtyi johtoon	71
Sähköjunien aikakausi alkoi 1969	72
Paikallishenkilöliikenteen alasajo	73
Dieselmoottorivaununperinne katkeaa.	73
Uusia dieselmoottorivaunuja	74

VR:n paikallisliikenteen supistaminen pähkinänkuoressa	75
Painamattomat lähteet:	76
Henkilöliikenteeseen tulivat jo ensimmäiset itsenäiset operaattorit	77
Porvoo: Höyryraide Oy	78
Porvoo: Porvoon Museorautatie ry.	78
Oulu: PoRha ry. (Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat)	78
Helsinki: Höyryveturimatkat 1009 Oy	79
Pieksämäki: Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry.	80
Miksi VR Osakeyhtiöllä on monopoli rautateiden henkilöliikenteen tukeen?	81
VR Oy:n kustannustaso on moninkertainen verrattuna HKL:n kustannuksiin	84
Kuinka käyttää kalustoa tehottomasti.	87
Paikallisliikenteen ja ostoliikenteen ongelmien ratkaisu	89
Ruotsin ja Saksan malli	90
Matkakokemuksia Saksasta ja Ranskasta.	91
Muutamia esimerkkejä Saksan palvelutasosta:	92
Suomen malli ostoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen?	93
Miksi korvata junaliikennettä busseilla?	96
VR Oy:n ylimääräinen kalusto varattava kalustoyhtiön muille liikennöitsijöille	99
Ylimääräinen Sm1- ja Sm2-kalusto.	99
Sivuradoille soveltuvan veturikaluston romutus	102
Yhteiskunta rahoittaa VR Oy:n kalustohankinnat	103
Myös kevyille radoille on nykyaikaista kalustoa	105
Romutusintoa.	107
Lähteitä ja liitetietoa	111
Raideliikenne kaupunkituottavuuden välineenä	113
Suomen rautatieliikenteen uudistusohjelma	118
Uudistusohjelma Suomen rataverkolle	119
Uudistusohjelman vaikutukset	122
Näin vesitetään lainsäädäntöuudistus – rautatieliikenteen erottamisen radanpidosta.	123
1. Rautatielaitos 120-vuotiaana:	
tappiot ja omistaja vaivaavat	124
2. Ongelman ratkaisu: radanpito erotetaan liikenteestä	126
3. Vähäliikenteisten ratojen uusi uhanalaistaminen keinoineen	127
3.1. Uhanalaiset rataosat ja niiden liikenne	127
3.2. Ratamaksu ja ratavero vesittämisen toteuttamiskeinona	129
4. Mistä on kysymys?	130
4.1. Katsaus Isoon-Britanniaan	130
4.2. Vertailua Suomeen	131
4.3. Johtopäätöksiä	133

5. Mikä olisi vaihtoehto?	138
Ehdotus Rautatielaiksi	139
Merkkien selityksiä:	139
Liitteet	167
Liite 1. Liite jota ei ole	167
Liite 2	169
Veronmaksaja keskustele ministerin kanssa	169
Veronmaksaja keskustele ay-aktiivin kanssa	171
Maakunta keskustele ministerin kanssa	171
Liite 3	173
Kommentteja Ratahallintokeskuksen raporttiluonnokseen	173
Liite 4	175
Mitä tapahtuu seuraavaksi?	175
Henkilöhakemisto	176
Tekijät.	177

Pelaajat

Eduskunta

Päättää rautateiden rakentamisesta. Viimeaikaisen käytännön mukaan eduskunta päättää rautatien lakkauttamisesta LVM:n esityksestä (asiaa koskevaa lainsäädäntöä ei ole).

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)

LVM:n tehtäviä ovat muun muassa liikennejärjestelmien suunnittelu ja kehittäminen (1 § 1-kohta), liikenneverkkojen ylläpito ja kehittäminen (1 § 2-kohta), rautatieliikenne (1 § 4-kohta), henkilöliikennepalvelut sekä kysyntää ja tarjontaa koskevat asiat (1 § 7-kohta), liikenteen turvallisuus- ja ympäristöasiat sekä vaarallisten aineiden kuljetukset (1 § 9-kohta). Ministeriön toimialaan kuuluvat Ratahallintokeskus (2 § 4-kohta) ja VR-Yhtymä Oy (2 § 15-kohta). (LVM:ää koskevat pykälät: ”valtioneuvoston asetus liikenne- ja viestintäministeriöstä”).

Ratahallintokeskus (RHK)

Toimii valtion rataverkon haltijana ja rautatieviranomaisena (Ratahallintokeskuksesta annetun lain 1 §) ja sen tehtävänä on huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, rautatieliikenteen liikenneturvallisuudesta, radanpitoon ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä sekä alan kansainvälisestä yhteistyöstä (Ratahallintokeskuksesta annetun lain 2 §). Virastolla on johtokunta (Ratahallintokeskuksesta annetun lain 3 §), jonka jäseniä ovat toimitusjohtaja Timo Poranen (Metsäteollisuus ry.), puheenjohtaja Hannele Luukkainen (Suomen Liikenneliitto SuLi ry.) suunnittelupäällikkö Markku Pyy (Ratahallintokeskus) talousjohtaja Veikko Vaikkinen (VR-Yhtymä Oy) ja hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti (LVM). RHK:n oman esittelyn mukaan RHK vaikuttaa aktiivisesti liikennepolitiikkaan ja liikenneväyläasioihin ja edistää rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä tehokkaana, turvallisena ja ympäristöystävällisenä osana kotimaista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää (www.rhk.fi). ”Ratahallintokeskuksen tulee lain mukaan edistää rautatiekuljetuksia, ei estää niitä” (RHK:n liikennejohtaja Anne Herneoja Pohjoismaiden rautatieseuran NJS:n Suomen osaston seminaarissa 19.4.2005).

Karhulan–Sunilan Rautatie Oy

Vuodesta 1974 lähtien Suomen ainoa yksityinen mutta yleistä liikennettä välittävä rautatie. Sen ”rataverkon” pituus on 6 km. Yhtiö tuottaa tappiota.

VR-Yhtymä Oy

Valtion 100-prosenttisesti omistama yritys. Sillä on tällä hetkellä (2005) yksinoikeus RHK:n rataverkolla Suomen sisäisessä rautatieliikenteessä. Yritys harjoittaa tavara-liikennettä liikeriskillä ja henkilöliikennettä ostopalveluna ilman kilpailuttamista sekä osittain liikeriskillä.

VR-konserniin kuuluvat

VR-Yhtymä Oy (pääjohtaja Henri Kuitunen)

VR Osakeyhtiö

Oy VR-Rata Ab

Corenet Oy

Avecra Oy

Oy Pohjolan Liikenne Ab

VR-Osakeyhtiöön kuuluvat (toimitusjohtaja Tapio Simos)

VR Cargo

VR Henkilöliikenne

Avecra Oy

Oy Pohjolan Liikenne Ab -konserni

Oy Pohjolan Liikenne Ab -konserniin kuuluvat

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab

Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab

Transpoint Oy Ab

Oy Transuotila Ab (säiliöautoliikenne)

Transpoint Oy Ab:hen kuuluu

Combitrans Oy

Veturimiesten liitto (VML)

SAK:n jäsenjärjestö. Liittoon kuuluu pelkästään veturimiehiä. Liiton internet-sivuilla sanotaan, että ”veturimiehet ovat aina, jo toistasataa vuotta, halunneet hoitaa asian-
sa itsenäisesti”. Veturimiesten liitto on perustettu 27. maaliskuuta 1898 Tampereella Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys -nimisenä. Työssä olevia jäseniä 1.982 vuonna 2001, jotka kaikki ovat VR Osakeyhtiön palveluksessa. Jäsenistä kuusi on naisia. Puheenjohtaja Risto Elonen.

Rautatieläisten Liitto

”Perinteikäs ammattiliitto” on toiminut vuodesta 1906. SAK:n jäsenjärjestö. Jäseniä yhteensä 14.822, näistä naisia 1.536. Puheenjohtaja Mauri Lunden.

Rautatievirkamiesliitto ry. (RVL)

Liiton edeltäjäyhdistyksen (Järnvägsföreningen i Helsingfors) perustava kokous pidettiin vuonna 1873. Rautatievirkamiesliitto on VR-konsernin yhtiöissä sekä näiden tytäryhtiöissä työskentelevien toimihenkilöiden ammattijärjestö. 1.739 jäsentä, joista naisia 997. Puheenjohtaja Kari Kallio.

Lakkautusuhan alaiset radat

Kolari–Äkäsjoki 17 km (suljettu liikenteeltä vuonna 2004)
Niesa–Rautuvaara 10 km (suljettu liikenteeltä vuonna 2004)
Isokylä–Kellosekä 72 km
Kontiomäki–Taivalkoski 156 km (Pesiökylän–Taivalkosken osuus suljettu vuonna 2004)
Pesiökylä–Ämmänsaari 18 km
Murtomäki–Otanmäki 26 km
Vuokatti–Lieksa 141 km (osa yhteysväliä Joensuu–Oulu)
Joensuu–Ilomantsi 71 km
Suonenjoki–Iisvesi 6 km
Savonlinna–Huutokoski 75 km (osa yhteysväliä Parikkala–Vaasa)
Raudanlahti–Säynätsalo 4 km (suljettu liikenteeltä)
Lahti–Heinola 38 km
Lahti–Loviisa 78 km (satamayhteys)
Parkano–Niinisalo 42 km
Parkano–Aitoneva 21 km
Aittaluoto–Ruosniemi 3 km
Kiukainen–Kauttua 21 km
Äänekoski–Haapajärvi 163 km (osa yhteysväliä Jyväskylä–Oulu)

Yhteensä 958 km

Rataverkon pituus 5.741 km (31.12.2004)

Rullataanko radat?

Syksyllä 2004 kunnallisvaalien alla Ratahallintokeskus (RHK) julkaisi suunnitelman vähäliikenteisten rataosuuksien lakkauttamiseksi. Lakkautettaviksi suunniteltujen rataosien yhteispituus ehdotuksessa oli 958 kilometriä, tosin julkaisuudessa esiintyi pituutena 911 km. Kun koko rataverkon pituus on 5.741 kilometriä, kyse on merkittävästä osasta Suomen rautatieverkkoa.

RHK perusteli lakkautussuunnitelmia ylläpidon kustannuksilla, joihin valtio ei myönnä riittävästi rahaa. RHK saa tietynsuuruisen budjetin, jonka käytöstä se päättää itse. RHK:n näkemyksen mukaan myönnetty budjetti ei riitä edes eniten liikennöityjen ratojen riittävään kunnossapitoon. Vähäliikenteisten ratojen liikenteen määräksi RHK ilmoitti 3 % kaikesta liikenteestä, mutta kuitenkin tämä 17 % osuus radoista nielisi 20 % rataverkon ylläpitobudjetista. Radat ovat siis sen verran huonossa kunnossa, että niiden ylläpito maksaa hieman muuta rataverkkoa enemmän.

Selvitystyön edetessä numerot tosin ovat muuttuneet. Ei liene yllätys, ettei kevyesti liikennöityjen sivuratojen ylläpito olekaan yhtä kallista kuin raskaalla kuormalla olevien pääratojen ylläpito. Ratakohtaisesti arvioituna tämän 17 %:n rataverkon osuuden korjaus ja ylläpito maksavatkin suunnilleen 10 % koko rataverkon ylläpito-menoista.

Rataosia nimitettiin vähäliikenteisiksi. Sillä tarkoitetaan käytännössä sitä, että radalla ei ole henkilöliikennettä lainkaan ja rahtiakin vain muutama juna viikossa. Joillakin radoilla liikenne ei ole säännöllistä. Näin vähäinen liikenne voisi Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmassa kulkea yhtä hyvin maanteitse. Yhtenä vaihtoehtona ehdotettiin, että jos rata on esimerkiksi teollisuudelle tärkeä, se voisi ottaa radan haltuunsa ja kustantaa radan ylläpidon itse.

Syksyllä 2004 edessä oli noin kaksi vuotta siihen, kun Euroopan unionin tavoitteiden mukaan myös Suomessa rautateiden tavaraliikenne vapautuu muillekin liikenneoperaattoreille kuin entiselle valtion laitokselle, nykyiselle VR Osakeyhtiölle. EU:n tavoite on ollut jo vuosia asettaa rautatiet vastaavaan asemaan kuin maantiet: rataverkko on valtion hallitsema väylästä, joka on kaikkien halukkaiden käytössä siten, että operaattorit maksavat vain radan käytöstä.

Alkuunsa täsmennettäköön, että kyse ei ole rautateiden yksityistämisestä, vaan siitä, että valtion omistamaa rataverkkoa saisivat käyttää muutkin kuin valtion omistama VR Osakeyhtiö. Esimerkkinä vaikkapa kunnalliset liikennelaitokset.

Tämän kirjan kirjoittajien mielestä on erikoista, että RHK selvittää juuri ennen

tulevaa muutosta merkittävää rataverkon supistamista ja lisäksi EU:n tavoitteisiin nähden täysin päinvastaista järjestelyä eli ratojen siirtämistä yksityisiksi väyliksi tai ainakin yksityisten tahojen kustannettaviksi. Kaikki vieläpä sen jälkeen, kun Suomessa on valmisteltu lainsäädäntö vastaamaan vapaan rataverkon tilannetta, ja radan omistamisen ja ylläpidon vastuu on otettu VR Osakeyhtiöltä pois. Ei siis riitä, että VR:llä on lakisääteinen monopoli etunaan. Sen lisäksi yksityistettyjen väylien omistajat joutuisivat täysimääräisesti kustantamaan ratansa ylläpidon, josta VR Oy maksaa vain pienen osan ratamaksun muodossa.

Eipä ollut yllätys, että yksityistämisaikojen kohtasi vastustusta, ja talven aikana selvitystyö keskittyi pääasiassa todellisten ylläpitokustannusten ja rahtimäärien selvittämiseen.

RHK, VR-konserni ja Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) muodostavat erikoisen kolminaisuuden. Näillä kaikilla on sama ”omistaja”, Suomen valtio. Kuitenkin ne kaikki kilpailevat keskenään ja lypsävät toisiaan. VR-konserni tuottaa voittoa samalla, kun se laskuttaa LVM:ltä liikenteen tukea henkilöliikenteeseen vuosittain yli 50 miljoonaa euroa. VR-konsernin voitto vuonna 2003 oli 41,3 miljoonaa euroa, josta se maksoi valtiolle osinkoa 40 miljoonaa. Vuoden 2004 tilinpäätöksessä voitto on 51,8 miljoonaa euroa, ja ehdotus osingonjaoksi 20 miljoonaa. Nettotulos omistajan kannalta siis on, että VR tuottaa omistajalleen tappiota.

VR-konsernin junaliikennettä harjoittava osa, VR Osakeyhtiö maksaa RHK:lle ratamaksua, joka liikenne- ja viestintäministeriön apulaisosastopäällikkö Reino Lampisen mukaan on Suomessa vähintään 15 % radanpidon kustannuksista. VR-konsernin vuoden 2003 liikevaihdosta 18 % eli 209 miljoonaa euroa koostuu RHK:lta veloitettavasta radan rakentamisesta ja kunnossapidosta. Osan tästä VR Osakeyhtiö maksaa siis itse ratamaksuna, mutta VR-konserni ansaitsee radanpidosta enemmän kuin maksaa siitä.

VR-konsernin ratatöitä tekevän osan, Oy VR-Rata Ab:n rataurakat sisältävät myös tuloja vähäliikenteisten ratojen ylläpidosta. Mutta tässä erikoisessa kolmio-draamassa VR-konsernille ei ole merkitystä, loppuisivatko nuo urakat. VR-Radan rataurakoiden määrä riippuu siitä, paljonko valtio käyttää rataurakoihin rahaa. Jos urakoita ei tehdä sivuradoilla, niitä tehdään sitten samalla summalla pääradoilla.

Ja tässä itse asiassa piileekin asian ydin: Haluaako VR Osakeyhtiö, että rataverkon kunnossapito keskitetään nopean liikenteen pääratioihin, koska VR Osakeyhtiö on kiinnostunut niiden liikenteestä? Sivuradat eivät VR Osakeyhtiötä kiinnosta, koska junaliikenne tuottaa paremmin muutamilla vilkkaasti liikennöidyillä reiteillä. Lisäksi VR-konserni harjoittaa itse mittavaa tieliikennettä, joten sillä on mahdollisuus saada radalla kulkeva rahti yhtä hyvin kuorma-autokuljetuksiksi. VR-konsernin kuorma-autoliikenne ei ole mitenkään vähäistä, vaan sen liikevaihto on noin puolet rautatierahdin liikevaihdosta ja 14,4 % VR-konsernin koko liikevaihdosta.

Toivottavasti asia kuitenkin on niin, kuten VR-Yhtymän pääjohtaja Henri Kuitunen sanoi Dm12-moottorivaunujen esittelyssä Joensuussa 16.5.2005: VR Oy:n ”keskeinen strategia on tarjota palveluja kaikkialla valtakunnassa eli myös niillä alueilla, joilla väkeä ei ole kovin paljon.” ... ”Yhtään rataosaa ei saa niin sanotusti rullata” ...

”vain silloin tällöin kulkevilla tavarajunilla on erittäin suuri merkitysalueen teollisuude raaka-aine- ja tuotekuljetuksille.”

Sivuratojen lakkautussuunnitelmat käynnistivät syksyllä 2004 keskustelukieroksen ratojen vaikutusalueen kunnissa. Kuulemistilaisuuksissa esitetyistä puheenvuoroista kävi selville, että yleinen tietämys rautatieliikenteestä ja VR Osakeyhtiön ja RHK:n asemasta oli hyvin vähäistä, mutta se alkoi prosessin edetessä lisääntyä. RHK saa valmiiksi esityksensä sivuratojen tulevaisuudesta syksyllä 2005, jolloin esitys luovutetaan LVM:lle päätösten tekemiseksi.

Talven aikana junaliikenne putkahti esiin toisellakin tavalla, tällä kertaa liikenteen lakkauttamisena. Paljastui, että rataverkollamme on itse asiassa vain neljä rataosaa, jolla VR Oy ajaa henkilöjunia omalla riskillään. Kaikkialla muualla junia kulkee valtion tuella. Kun Valtiovarainministeriö (VVM) haluaa laskea VR Osakeyhtiön tukirahoja, seuraukset tietävät liikenteen loppumista. Julkisuuteen tuli listoja, joissa lakkautettiin liikennettä jo Keravan–Lahden-oikoradaltakin, jota ei vielä ole edes avattu liikenteelle.

Julkisuudessa keskitytään keskustelemaan siitä, onko tarinan konna lopulta VVM, joka ei jaakaan rahaa LVM:lle, RHK:lle ja VR-konsernille siten kuin ne pyytävät. Jos vain rahaa tulisi kuten ennen, tai mieluummin vähän lisää, kaikki olisikin taas hyvin ja raiteilla rauha.

Tässä kirjassa tuodaan esiin toisenlainen näkökulma, joka kyseenalaistaa sekä rahankäytön että esitettyjen rahoitusvaatimusten perusteet. Ovatko kannattamattomiksi sanotut radat todellisuudessa kannattamattomia? Onko VR Osakeyhtiön kannattamattomaksi sanoma ostoliikenne todellisuudessa kannattamatonta? Jos rata tai liikenne on kannattamatonta, voiko se joillain edellytyksillä ollakin kannattavaa?

Kirjoittajat eivät voi tarjota vastauksia ongelmiin, joita palkatut virkamiehet ja konsultit selvittävät päivätyökseen. Mutta asetamme kysymyksiä, joita ei juuri ole julkisuudessa pohdittu. Lisäksi arvioimme, miten näihin kysymyksiin voisi vastata. Me emme oitis suostu uskomaan, että Suomi olisi parempi raideliikenteen jatkuvasti supistuessaa, ja että Suomessa olisi tehty kaikki tämän supistuksen estämiseksi.

Kuluneen talven aikana useimmat tämän pamfletin kirjoittajat osallistuivat Ratahallintokeskuksen järjestämiin kuulemistilaisuuksiin tai muihin aiheetta sivuaviin seminaareihin eri puolilla maata ja koettivat käytettävissään olevin keinoin vaikuttaa nykyisenlaajuisen rataverkon säilymiseen. Niinpä konsulttityönään asiaa valmistele van Insinööritoimisto Liidea Oy:n toukokuussa jakama raporttiluonnos nostatti riemun tunteita: se ei esitä yhdenkään läpikulkuradan sulkemista. Jos kirjoittajat olisivat olleet samalla paikkakunnalla, pullonkorkki olisi saattanut pokahtaa. Radat säästävät myös niistä kiinnostuneille uusille yrittäjille, jos vielä liikenne- ja viestintäministeriö ja lopulta eduskuntakin tulevat samoihin johtopäätöksiin.

Käsillä oleva pamfletti on tehty vapaaehtoisena kansalaistyönä. Tekijät ovat eri puolilta maata – pääkaupunkiseudulta, Hämeestä, Varsinais-Suomesta, Kymenlaaksosta, Pohjois-Karjalasta ja Keski-Suomesta. Tekijöitä yhdistää kritiikki suomalaista liikennepoliittikkaa kohtaan, mutta he eivät edusta mitään erityistä tai edes yhteistä aatesuuntaa. Kuitenkin he toivovat, että Suomessa tehdään hätäjarrutus ennen kuin

rata loppuu nykyisen kiskoliikennepolitiikan alta. ”Uruguayn mallia” me emme tänne halua: Helsingin Sanomat kertoo 22.5., että suomalaisvoimin rakennettavalle sel-lutehtaalle ei Uruguayssa rakenneta raidetta, koska maan rautatiet on päästetty onnet-tomaan kuntoon. Rekkoja tehtaalle tulee kolmen minuutin välein.

Kiitokset Rolf Alamerelle, VR-konsernin kirjastolle ja kaikille tietoa antaneille.

Suomessa toukokuussa 2005

Raideryhmä

Konginkangas, tietoinen riski

Antero Alku

Valtatiellä 4 tapahtui Äänekoskella, Konginkankaan alueella 19.3.2004 yöllä kello 02:08 vakava liikenneonnettomuus. Paperirullalastissa ollut täysperävaunullinen kuorma-auto ajautui liukkaalla tiellä vastaan tulevien kaistalle ja törmäsi linja-autoon. Onnettomuudessa linja-autoon syöksyi tonnien painosta 750-kiloisia paperirullia; 15 ihmistä loukkaantui, 23 nuorta laskettelumatkalaista sai surmansa.

Toukokuussa 2005 onnettomuuden tutkinta on yhä kesken. Varmaa on kuitenkin, että onnettomuuspaikalla tien pinta oli jäässä. Jopa pelastusajoneuvojen oli vaikea päästä onnettomuuspaikalle. Täysperävaunullinen kuorma-auto oli tulossa alamaakeä, jossa yhdistelmä lähti heittelehtimään eikä ollut enää hallittavissa.

Onnettomuuden syyllisyyskysymys ratkaistaan aikanaan juridisesti. Tällöin pohdittaneen lähinnä sekä tieliikennelainsäädännön että työaikalain noudattamiseen liittyviä kysymyksiä. Tutkinnan väliraportissa mainittu ajoneuvon neljän tonnin ylikuorma on selvä rike. Mutta siitä ei ole keskustelua, etteikö kuorma-autoyhdistelmä ollut lain ja asetusten mukainen, ja etteikö ollut lain mukaan sallittua ajaa kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmällä jäätynneellä tienpinnalla.

Onnettomuuteen liittyy kaksi keskeistä seikkaa, joihin Suomen lainsäädäntö ei ota kantaa. Laki ei puutu siihen, että tekniikan ja fysiikan kannalta onnettomuudessa käytetyn kuorma-autoyhdistelmän hallitseminen onnettomuuden tapahtumaolosuhteissa on mahdotonta. Laki ei myöskään puutu siihen, että tapahtumaan liittyvät riskit ovat täysin vältettävissä valitsemalla kuljetustapa, joka teknisesti ja fysiikan lakien kannalta on mahdollinen ja turvallinen.

Fysikaalinen mahdottomuus

Konginkankaan kuorma-autoyhdistelmä koostui vetoautosta ja perävaunusta, joka oli vetoautoa raskaampi. Vetoautossa on moottori ja vetävä akseli, perävaunussa on vain vapaasti pyöriviä akseleita. Vetoauton ja perävaunun kytkentä koostuu vetoauton rungon takapäässä olevasta nivelestä, joka voi kääntyä kaikkiin suuntiin sekä vetoaisasta, joka kääntää perävaunun etummaista akselia tai teliä siihen suuntaan, johon vetoauto perävaunua vetää.

Kuorma-autonkuljettajat tuntevat ilmiön nimeltä puskeminen. Puskeminen ilmenee alamäessä ja tarkoittaa sitä, että perävaunu alkaa työntää vetoautoa. Työntäminen aiheutuu siitä, että alamäessä kuljettaja päästää kaasun eli poistaa vetoauton vedon, jotta nopeus ei nouse liian suureksi. Vetoauton vetävä akseli vaihtuu silloin jarruttavaksi akseliksi. Perävaunu pyrkii kuitenkin kiihdyttämän vauhtiaan alamäen vuoksi ja alkaa puskea vetoautoa. Koska perävaunu on vetoautoa raskaampi, vetoauto ei hallitse perävaunua vaan perävaunu vetoautoa.

Puskemisessa vaarallista on se, että puskeminen alkaa kääntää perävaunun etu-akselia. Silloin, kun vetoauto vetää perävaunua, vedosta aiheutuva voima pyrkii pitämään vetoaisan ja perävaunun etuakselin suorassa. Alamäessä vetovoima vaihtuu työnnöksi, jolla on vastakkainen vaikutus. Kun aisa kääntyy, kääntyvät perävaunun etupyörät, ja perävaunu alkaa kulkea eri suuntaan kuin vetoauto.

Puskemistilanteeseen on kaksi korjauskeinoa, joita voi käyttää rajoitetusti. Yksinkertainen keino on kiihdyttää vauhtia painamalla kaasua, jolloin vetoauto alkaa jälleen vetää perävaunua ja aisa oikenee. Tämä on mahdollista, jos nopeus on reilusti alle 80 km/h, jolloin nopeuden nostoon on varaa, eikä vetoauton nopeudenrajoitin estä nopeuden nostoa. Alamäki tulee siten aloittaa hyvin hitaalla nopeudella.

Toinen keino on jarruttaa perävaunua. Tämän keinon käyttö on käytännössä mahdotonta, sillä yhdistelmien jarrujen rakenteessa tämä on estetty. Aikaisemmin esto ei ollut, mikä johti perävaunujen jarrujen kulumiseen vetoautoja nopeammin. Kun vetoautolla ja perävaunulla on eri omistaja, näin ei haluttu tapahtuvan, koska vetoauton omistajan oli mahdollista säästää jarrujen huoltokuluissa perävaunun omistajan kustannuksella.

Kumpikin tapa toimii, kun tie ei ole liukas. Suomessa on aina tilanteita, joissa tie on jäässä. Tällöin tien ja renkaan välinen kitka ei välttämättä riitä edes siihen, että mäkeen pysähtynyt kuorma-auto pysyisi turvallisesti paikallaan.

Kun tie on jäässä, puskemista ei voi korjata kummallakaan edellä esitetyllä tavalla. Vaikka nopeus olisi kyllin alhainen, kaasun painaminen ei välttämättä lisää vetoauton vetovoimaa, vaan vetopyörät alkavat luistaa. Perävaunun jarruttaminen voi pysäyttää sen pyörien pyörimisen, mutta pyörät jatkavat liukumalla jäällä. Perävaunu muuttuu kelkaksi. Kummassakaan tapauksessa aisa ei oikene, ja puskeminen jatkuu.

Jäätäneellä tiellä on fysikaalisesti mahdotonta hallita puskemista, kun kitka ei riitä hillitsemään alamäen nopeutta kiihdyttävää vaikutusta. Puskemisen jatkuessa vetoauto ja perävaunu alkavat ajautua eri suuntiin. Koska kumpikin on pidempi kuin tien leveys, törmäys vastaan tuleviin ajoneuvoihin on väistämättömästi edessä.

Jos Konginkankaan yön olosuhteissa tiellä on vastaantulevaa liikennettä, on fysikaalisesti mahdotonta välttää yhteentörmäys.

Rautatierahtia maantiellä

Konginkankaan onnettomuusauton kuorma oli matkalla Stora-Enson paperitehtaalta Kemistä Sompasaaren satamaan Helsinkiin ja edelleen laivalla Puolaan. Sekä paperi-

tehtaalla että satamassa on rautatie. Kuorma-auton lastina oleva 38 tonnin paperirullamäärä mahtuu yhteen vaunuun. Itse asiassa vaunu täyttyy vain hieman yli puolen kuorman. Rahdin kuljetusta varten oli aikaa yli yön, etäisyyttä oli 719 kilometriä. Tavarajuna voi kulkea rautatiellä turvallisesti huomattavasti nopeammin kuin 80 km/h maksiminopeuteen rajoitettu kuorma-auto maantiellä.

Puolet Suomen sisäisistä paperikuljetuksista kulkee maanteitse. Konginkankaan tapauksessa paperirullat olisi voitu kuljettaa turvallisesti rautateitse myös sääoloissa, joissa tiet jäätyvät. Rautatie on rakenteeltaan sellainen, ettei maanpinnan jäätyminen vaikuta junien kulkuun. Junan pysyminen raiteellaan perustuu mekaaniseen rakenteeseen, jossa pyörässä oleva laippa pakottaa vaunun pysymään kiskoilla.

Konginkankaan paperirullakuljetuksen oli myynyt Transpoint, eli VR-konserni. Sama yritys, jolla on yksinoikeus käyttää Suomen rataverkkoa. VR-yhtymä ei kuitenkaan ollut myynyt kuljetusta turvallisena rautatiekuljetuksena, vaan otti tietoisien riskin maantiekuljetuksesta.

On selvää, että rautatiekuljetukseen hyvin sopivat raskaat paperirullat olisi voitu kuljettaa turvallisesti junassa Konginkankaan onnettomuusyönä. Jos näin olisi tehty, olisi välttytty 23:n nuoren kuolemalta.

Laki vapauttaa vastuusta

Suomen laki sallii maanteille kuljetukset ja ajoneuvot, jotka eivät voi toimia turvallisesti. Laki sisältää hyväksynnän vaaran riskistä, joka toteutui Konginkankaalla. Näin siitä huolimatta, että tiedetään olevan keino välttää tämä riski.

Tieliikennelaki edellyttää, että kuljettajan on hallittava ajoneuvonsa kaikissa ennalta arvattavissa olevissa tilanteissa. Juridiikan kannalta voidaan halkoa hiuksia siitä, onko tien jäätyminen talvisena yönä ennalta arvattavissa vai ei. Kun suuri konserni on myynyt kuljetuksen toiselle suurelle konsernille, on selvä, ettei yksittäisen kuljettajan kieltäytyminen sääoloihin vedoten estä kuljetusta. Kieltäytyvä kuljettaja saanee potkut, ja ajo annetaan kuljettajalle, joka suostuu tielle lähtemään.

Ratkaisu kuljetusten turvallisuudesta on toisaalla, siellä missä kuljetuksista tehdään kaupat. Ostaja ja myyjä tietävät, että kuljetukset voidaan hoitaa turvallisesti rautateillä tai riskillä maantiellä. Miksi VR-Yhtymä Oy myy valikoimassaan olevista tuotteista mieluummin vaarallisen? Valitseeko asiakas maantierahdin siksi, että VR-Yhtymään kuuluva Transpoint Oy Ab joutuu tarjoamaan sen kilpailukykyiseen markkinahintaan, kun rautatierahdi on hinnoiteltu kalliin monopolitariffin mukaan?

Laki ei kuitenkaan puutu tähän kaupankäyntiin. VR-Yhtymä Oy ei ole rikkonut mitään lakia, koska mikään laki ei kiellä myymästä yhtä hyvin juna- kuin maantierahdia. Mikään laki ei edellytä tekemään kuljetussopimusta rautatierahdiksi, vaikka lainsäädännön salliman maantiekuljetuksen riskit ovat tiedossa.

Riskin ottaminen on joka tapauksessa tarpeetonta. Turvallinen rautatierahdin vaihtoehto on olemassa. Rautatiekuljetus on myös tuotantokustannuksiltaan halvempi kuin kuljettaa junalastillinen paperirullia maanteitse. Ilman monopolia tämä myös

näkyä rautatierahdin markkinahinnassa.

Junarahti on lisäksi helpompi järjestää tiukasti aikataulutetuksi kuin maantierah-
ti, koska junaliikenne kulkee aina ohjattuna aikataulun mukaan toisin kuin satunnai-
siin liikennetapahtumiin perustuva tieliikenne.

Vuoteen ei opittu mitään?

Torstaina 17.3.2005 oli Etelä-Suomessa tavanomainen talviaamu. Oli pieni pakka-
nen ja tuisutti lunta. Helsinkiin johtavilla moottoriteillä ajettiin sadoilla henkilöau-
toilla töihin. Kuten muinakin aamuina, ajonopeudet olivat luokkaa 100 km/h ja
enemmän, huolimatta talvikelistä ja siitä, että säätiedotuksissa oli edellisenä iltana
varoitettu ajokelin olevan aamulla huonon.

Hieman ennen kello kahdeksaa aamun radiolähetykseen oli alkoi tulla soittoja.
Niiden mukaan Hämeenlinnantiellä on tapahtunut jotain, koska liikenne ei kulje.
Muutaman minuutin kulutta sama tieto tuli Lahdentieltä ja sitten Porvoontieltä. Var-
sin pian tiedettiin, että taas tehtiin Suomen liikenteen historiaa. Konginkangas kaksi
päivää vaille vuotta aikaisemmin oli eniten uhreja vaatinut tieliikenneonnettomuus,
nyt oli tapahtunut onnettomuus, jossa oli osallisena eniten ajoneuvoja. Kaikkiaan oli
muutaman minuutin sisään kolaroinut noin 250 ajoneuvoa, suurimmassa kasassa
Keravalla oli 80 ajoneuvoa.

Useiden loukkaantumisten lisäksi torstaiamu vaati kolme kuolonuhria. Yksi
heistä ehti soittaa myöhästävnsä määränpäästään, ennen kuin kelkkana liukuva
kuorma-autoyhdistelmä ruhjoi hänet ja toisen uhrin hengiltä Porvoontielle. Näinkään
ei olisi pitänyt voida tapahtua, jos olisi noudatettu edes lakia nopeuden sovittamisesta
vallitseviin olosuhteisiin. Eli ei suuremmaksi kuin mikä on mahdollista, jotta ajoneu-
vo voidaan näkyvyyden puitteissa pysäyttää. Pyry ja ajoneuvojen nostattama lumipö-
ly johtavat ehkä vain parin kymmenen metrin näkyvyyteen. Turvallinen ajonopeus
sellaisella kelillä on 20 km/h.

Yhteistä Konginkankaalle ja torstaille 17.3. on tietoinen riskin ottaminen ja sen
julkinen hiljainen hyväksyminen. Tieliikenne toimii kitkan varassa, ja Suomessa kit-
ka voi olla niin pieni, ettei tieliikenne ole mahdollista lainkaan. Silti Suomea raken-
netaan yhä enenevässä määrin tieliikenteen ja yksityisautoilun varaan. Raideliikenne
ja joukkoliikenne yleensä asetetaan yleisissä mielikuvissa taantuviksi voitetun köy-
hyden jäänteiksi.

Konginkangas olisi voitu estää

Julkisuudessa on usein kysytty jälkeenpäin, olisiko Konginkankaan onnettomuus
voitu estää. Tätä kysymystä on tavallisesti pohdittu ainoastaan tieliikenteen näkökul-
masta. Kysymyksellä on tarkoitettu, olisiko tieliikenteessä voitu tehdä jotain toisin
niin, ettei Konginkankaan onnettomuutta olisi tapahtunut.

Maantiekuljetusten arvostelu saa julkisuudessa vastaansa laajan rintaman, jossa puolustetaan tieliikenteen ja autoilijoiden oikeutta kuljetusliiketoimintaan. Kaupallinen menestyminen on tärkeämpää kuin ihmisten henki. Liikenneministeriön korkea virkamies totesi julkisuudessa Konginkankaan onnettomuuden jälkeen, ettei vetoautoa raskaampien perävaunujen käyttöä voi kieltää, koska silloin perävaunuliikenne loppuisi. [1]

Maantiekuljetuksia ei sovi arvostella sinänsä, vaan arvostelu käännetään teiden kuntoon ja riittämättömyyden ylläpitoon. Kuvitellaan, että Suomen luonnonolosuhteet olisivat estettävissä, että olisi rakennettavissa tieverkko, joka ei koskaan jäädy. Siksi ei ole oikein kysyä, olisiko Konginkankaan onnettomuus ja 23 kuolemaa voitu estää järjestämällä paperirullien kuljetus jollain muulla tavoin kuin kuorma-autolla tiellä, joka voi olla jäässä.

Tällainen ajattelu lähtee asenteesta, että tieliikenne on itseisarvo. Tieliikenteen riskit tulee hyväksyä, joskin voidaan yrittää keksiä keinoja riskien vähentämiseen. Hyväksytään, että vuosittain tieliikenteessä kuolee satoja suomalaisia. Juhlapyhien liikennekuolemat ovat vain osa tieliikenteen normaalia käytäntöä, aivan samoin kuin Konginkankaan uhrin.

Tieliikenne perustu hyväksytyyn onnettomuusriskin tasoon. Rautatieliikenne perustuu riskittömyyteen.

Rautatiellä samalla raiteella ei ole toisiaan vastaan kulkevia junia kuten maantiellä toisiaan vastaan kulkevia ajoneuvoja. Jopa vikatilanteisiin on varauduttu siten, että junat eivät voi törmätä toisiinsa. Ainoa tilanne, jossa junat törmäävät, on ihmisen aiheuttama liikennekäytännön rikkominen. Näin on tapahtunut viime aikojen juna-onnettomuuksissa. Nykyään tämäkin on jo suurella osalla rataverkkoa estetty teknisin järjestelmin, jotka pysäyttävät junan, vaikka ihminen yrittäisi ajaa vastoin liikennekäytäntöä.

Konginkankaan onnettomuus olisi voitu estää vapaaehtoisesti kuljettamalla tieliikenteeseen sopimaton rahti rautateillä. Stora-Enson vuosikertomuksen mukaan Konginkankaan jälkeen näin tehdäänkin.

Konginkankaan onnettomuus olisi voitu estää myös säätämällä tieliikennettä koskeva lainsäädäntö luonnonlakien mukaiseksi. Silläkin uhalla, että fysiikan lakien vastainen toiminta loppuisi. Keski-Euroopan jäätömiin olosuhteisiin sopivien ajoneuvoyhdistelmien käyttöä Suomessa ei voi sallia silloin, kun teiden jäätyminen on mahdollista. Tällainen kieltä ei lamauta liike-elämää, koska vaihtoehtona on turvallinen tapa kuljettaa rahti rautateitse.

Lähteet:

<http://www.tuulilasi.fi/valokeila/?subarea=utiset&article=113061>

[1] Piispa, Matti: Konginkankaan onnettomuus ja liikenneturvallisuus. Liikenneturva 101_2004. s.34: HS, Vieraskynä 1.4.

Jarrutusmatka:

<http://www.mainio.net/calculator.asp?path=1;13195;13199;13204;13592>

Stora-Enson vuosikertomus 2004

Linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän yhteentörmäys valtatiellä 4 Äänekosken Konginkankaalla 19.3.2004. Onnettomuustutkintakeskus, väliraportti A 1/2004 Y, s. 5: ...ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittyi 4105 kg.

Miksi mediaa ei kiinnosta?

Timo Louhikari

Helsingin Sanomat kertoi marraskuun 14. päivänä 2003, että jopa kolmannes rata-verkosta saatetaan rahan puutteen vuoksi sulkea vuoteen 2010 mennessä. Sinänsä asiallisen artikkelin oheisjuttu kertoi hieman hämäävästi, että vaasalainen matkustaja suree **henkilöliikenteen** lopettamisuhkaa. Asia ei juuri nostattanut vastarintaa – siitä huolimatta, että kyseessä ei enää ollut se tavallinen junavuorojen lopettaminen, johon kaikki ovat jo tottuneet. Raportoitu sulkemisuhka koski silloin ja koskee yhä pääosin rataosia, joilta henkilöjunat on lopetettu. Matkustajan kannalta rata on jo menetetty, kun sillä ei kulje henkilöjunia. Miksi siis metelöidä?

Vuotta myöhemmin, marraskuun 5. päivänä 2004 Helsingin Sanomat kirjoitti uudelleen, että ratoja uhkaa sulkeminen määrärahojen vähyyden vuoksi. Lehti julkisti listan 16 rataosasta, joiden yhteiseksi pituudeksi se ilmoitti 911 kilometriä (oikea luku on 958 km).

Suomen Tietotoimisto (STT) välitti helmikuun 12. päivänä 2005 artikkelin, jonka mukaan ”kierrätyskään tuskin pelastaa vähäliikenteisiä ratoja”. STT:n mukaan lakkautusuhan alla on ”pitkästi toistakymmentä rautatiepätkää”. Pätkiksi nimetyistä linjoista pisin on 163 kilometriä, ja se on osa suorinta Jyväskylän ja Oulun välistä yhteyttä. Pätkiin on luettava myös läpikulkuradat Savonlinnasta Vaasan suuntaan ja Joensuusta Nurmeksien kautta Ouluun. Pätkiin kuuluu myös mm. Loviisan sataman yhdysrata. Artikkelin otsikkoon nostetusta kierrätys-sanasta lukijalle jää käsitys, että rautateillä turvaudutaan köyhän miehen konsteihin, kun asiakaan ei ole oikeasti tärkeä. Kirjoittaja ei ole tiennyt, että kierrätys on aina ollut ja on yhä rautateiden normaalia käytäntöä: kalliit materiaalit käytetään hyväksi, kun siihen on mahdollisuus, veronmaksajien eduksi.

Ratahallintokeskus on viime syksystä järjestänyt eri puolilla maata lähes kuukausittain ratojen tulevaisuutta koskevia kuulemistilaisuuksia ja seminaareja. Niihin on osallistunut mm. suurteollisuuden, maakuntaliittojen, kuntien ja puolustushallinnon edustajia. Mediaa ne eivät ole kiinnostaneet. Siltä onkin jäänyt huomaamatta, että yritykset ja kunnat tietävät vaikkapa vuonna 2007 avautuvasta tavaraliikenteen kilpailusta enemmän kuin media itse. Metsäteollisuus r.y:n asiamies Harri Rumpusen laskelmien mukaan metsäteollisuus kärsisi vuodessa kahdeksan miljoonan euron menetyksen nykytilanteeseen verrattuna, jos radat suljettaisiin.. Raakapuukuljetukset

eivät suinkaan siirtyisi lakkautetuilta muille radoille vaan nimenomaan maantielle (Tuomas Hallenberg, UPM-Kymmene Oyj, Tampereen seminaarissa 2.2.2005). Maan eri osissa on myös tuotantolaitoksia, jotka pitäisi lakkauttaa radan myötä. Tampereella ja Kajaanissa (10.2. 2005) pidetyissä seminaareissa on viitattu mm. Electroluxiin (Pori) ja Vapon Ilomantsin laitokseen sekä Heinolassa ja Loviisassa oleviin laitoksiin ja palveluihin. Ratahallintokeskukselle tehty toukokuussa julkistettu raporttiluonnos päätyykin toteamaan, että ratojen lakkauttamisuhan pelätään vaikuttavan ylikansallisten yhtiöiden investointihalukkuuteen lakkautusuhan alaisten ratojen vaikutuspiirissä ja investointien menettämiseen Suomen ulkopuolelle.

Jotkin kunnat ovat tehneet elinkeinoelämänsä hyväksi mittavia sijoituksia, jotka ratayhteyden katkaiseminen mitätöisi. Heinolan kaupunginjohtaja Hannu Komonen esitti Tampereen seminaarissa jopa, että kaupunki lainaisi valtiolle rahat rataosansa kunnostukseen. Liikenneministeriön liikenneväyläyksikön päällikkö, rakennusneuvos Juhani Tervala on kuitenkin Etelä-Suomen Sanomien mukaan vastannut, että ”jos radan korjaamista pidetään tarpeellisena ja tärkeänä, kyllä valtiolla rahaa on”.

Demari ilmoitti maaliskuun 14. päivänä, että ”tavaraliikennettä siirtyy maanteille”. ”Tuotantolaitoksia ja maatiloja on lopettanut toimintansa. Ihmisiä on siirtynyt sankoin joukoin Helsingin seudulle, maakuntakeskuksiin tai vähintäänkin kuntien kirkonkyläin.” Posti on vetäytynyt asutuskeskuksiin, kyläkouluja on suljettu, Demari selvittää. Tälle kaikelle rataverkon karsinta on lehden mukaan luontevaa jatkoa, kun kerran rahat eivät riitä koko rataverkon ylläpitoon.

”Määrärahat ovat viime kädessä poliittisia valintakysymyksiä, mutta kannattaa pohtia, ovatko vähän liikennöityjen rataosuuksien kuljetukset hoidettavissa järkevämmiin ja taloudellisempiin”, lehti opastaa. ”Kun vähäliikenteisten rataosuuksien lopettamispäätökset tulevat poliittiseen käsittelyyn, odotettavissa on kiivas keskustelu. Valintatilanteessa kannattaa ottaa huomioon, että rautateiden päämerkityksiä ovat tänä päivänä nopeat ja joustavat pitkät yhteydet sekä suurten kaupunkiseutujen lähi-liikenne”, Demari päätelee.

STT, Demari tai Helsingin Sanomat eivät syystä tai toisesta ole paneutuneet siihen, kuinka liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa rautatieliikenteen määrärahoja yhtiöille kun pian voimaan tulevat EU-säädökset alkavat vaatia toista. Onko liikenne- ja viestintäministeriön EU:sta poikkeavilla näkemyksillä jotakin tekemistä uusien ratasuunnitelmien ja uusien suurten rakennusurakoiden kanssa? Onko näillä puolestaan jotakin tekemistä rakennusmaan hinnan ja kiinteistöbisnesten kanssa? Entä miksi joillakin rataosilla on vähemmän liikennettä kuin toisilla? Mediaa ei edes kiinnosta se raskaan liikenteen määrä, joka rataverkon karsinnan myötä ilmaantuisi maanteille.

Kiinnostuksen puute ei kuitenkaan estä mediaa lausumasta tuomiota, kun kaikki ei rautateillä suju niin kuin pitäisi. Kevätalvella Jyväskylän–Jämsän radalla tapahtuneet ratavauriot kirvoittivat maan suurimmassa sanomalehdessä pääkirjoituksen, joka oli otsikoitu ”Jyväskylän rata on häpeä”. Kirjoitus intoutuu puhumaan rautateiden kilpailukyvyyn puolesta ja opastaa Ratahallintokeskusta ottamaan Jyväskylän radan korjaamiseen tarvittavat rahat muualta (HS 6.4.2005).

Hämeen Sanomat otsikoi pääkirjoituksensa 29.04.2005 ”Rataverkko repsahtaa rahapulassa”. Sen mukaan ”eduskuntakin on ilmeisen aidosti havahtumassa Suomen rataverkon keuhkoon tilaan” ja ”niin opposition kuin hallituspuolueiden edustajat vaativat lisää rahaa rata- ja tieverkon kehittämiseen ja suunniteltujen perusparannusinvestointien aikaistamista.”

Lehti kirjoittaa, että rataverkko on kansallisomaisuutta, joka täytyy pitää hyvässä kunnossa. ”Sillä on merkitystä elinkeinoelämälle kuljetusväylänä ja myös aluepoliittista painoarvoa. (Junaliikenne...) on vähäpäästöistä ja hyvin hoidettuna myös tehokasta”, lehti toteaa. ”Ellei peruskorjauksiin löydy nopeasti rahaa, rautateiden kunto romahtaa. (...) Päättäjät eivät pääse karkuun tosiasiaa, että huomattava osa Suomen rautateistä alkaa olla pian niin heikossa kunnossa, ettei liikennöinti niillä enää suju, ei ainakaan turvallisesti.”

Hyvätkin pääkirjoitukset ovat olleet sokeita sille kokonaisuudelle, josta rataverkko on vain osa. Siihen kuuluvat myös VR Osakeyhtiön kalustoinvestoinnit, jotka asettavat rataverkon pitäjälle kalliita vaatimuksia. Seminaarien ja kuulemisten perusteella näyttää, että niukkuuteen tuomittu ratahallinto joutuu niiden vuoksi säästämään myös sieltä, missä kansakunnalle tuotetaan hyvinvointia, eri puolilla maata olevien teollisuuslaitosten tarpeista.

EU:n tulevan rautatieviraston hallintoneuvoston puheenjohtaja ylitarkastaja Reino Lampinen kritisoi mediaa puhuessaan rautatiepolitiikka-seminaarissa 8.3.2005. Julkinen sana ei uutisoi hyviä asioita, Lampinen totesi. Hän löysi muualla jo tehdyistä uudistuksista myönteistä sanottavaa:

”Kilpailun avaaminen tavaraliikenteessä tarkoittaisi, että syöttöliikenne vähäliikenteisillä radoilla siirtyisi uusille yrityksille”, Lampinen sanoi. ”VR toimii tehokkaasti ja on luonut pysyvät asiakassuhteet ja pystyy pitämään asiakkaansa. Mutta kilpailu lisäisi kuitenkin myös VR:n kilpailukykyä ja pakottaisi innovoimaan.”

Euroopan unionin komissio on selvittänyt niitä käytännön ongelmia, joita uudet operaattorit rautatiemarkkinoilla kohtaavat (WG Rail Market Monitoring 3.12.2004, Bryssel). Komission selvityksessä todetaan, että hallitukset voivat harjoittaa syrjintää valtion oman operaattorin suojelemiseksi tai työmarkkinajärjestöjen huomioon ottamiseksi. Rataverkon haltija voi harjoittaa syrjintää esim. kapasiteetin jaossa tai ratamaksun avulla. Valtion operaattori voi harjoittaa syrjintää vaikeuttamalla uuden yrittäjän pääsyä asemille, korjaamoille ja järjestelyratapihoille. Se voi hankaloittaa energian saantia ja asiakassuhteita sekä polkea hintoja.

Voiko havainnoista saada viitteitä myös Suomen kehitykseen – tai kehityksen puutteeseen? Vaikka sitten mediasuhteiden valossa?

Lähteet:

Helsingin Sanomat 14.11.2003 ja 5.11.2004

Etelä-Suomen Sanomat 5.2.2005

Suomen Tietotoimisto 12.2 2005

Demari 14.3.2005

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus 6.4.2005

Hämeen Sanomat, pääkirjoitus 29.04.2005

”Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuusseminaari” Tampere 2.2.2005 (muistio ja transkripti)

”Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuusseminaari” Kajaani 10.2. 2005 (muistio)

”Vähäliikenteisten rataosien raporttiluonnos” 6.5. 2005, Insinööritoimisto Liidea Oy
Ylitarkastaja Reino Lampinen Pro Rautatie -seminaarissa 8.3.2005 (puhe, kalvot, pdf)

Sivuratojen numeroleikkiä

Antero Alku

Helsinkiä ei isommin hetkauta, jos Kainuussa suljetaan puunjalostusteollisuutta, kun ensin on lopetettu tehtaalle vievä rata. Asia tuskin ylittää uutiskynnystä, eikä etelän lehdissä ole juuri kirjoitettukaan ”negatiivisten investointien” suunnitelmasta.

Poliitikot ja heidän asiallaan olevat virkamiehet ovat näppäriä keksimään uusia nimityksiä vanhoille asioille. Julkisuuslaki täyttyy, kun asiasta kerrotaan. Laki ei lisaa asioiden oikeita nimiä, joten omien nimien keksiminen on sallittu. Negatiivisella investoinnilla on vanha ja kaikkien ymmärtämä suomenkielinen nimi: hävittäminen.

”Negatiivisten investointien” suunnitelma koskee ”vähäliikenteisiä ratoja”. Siis toinen mielikuvan muokkaus. ”Vähän” tarkoittaa mitätöntä, peräti tarpeetonta: 958 kilometriä rataverkon sivuratoja on nimetty tarpeettomiksi jo työn aluksi. Kyse on siis vain siitä, että löydetään keinot, jolla tuosta tarpeettomasta päästään eroon.

Suomessa valtion rautatieverkon ylläpidosta vastaa virasto nimeltä Ratahallintokeskus, lyhenne RHK. Sen hoidossa on 5.741 kilometriä rataa. Tästä on sähköistetty 2.619 kilometriä. Käytännössä sähköistetty 2.619 kilometriä on pääratoja, loput ovat sivuratoja, joiden liikennemäärät eivät ole riittäneet perusteksi sähköistykselle.

RHK on Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) alainen virasto. RHK:lla ei ole tulonhankintaa, vaan se saa varansa ministeriöltä. Paljonko se saa, sen päättää käytännössä valtiovarainministeri, jonka päätökset eduskunta siunaa. Poliittisessa kulttuurissamme budjettikirjan tuhansista luvuista muuttuu eduskunnan käsittelyssä hyvin pieni osa, koska muutosten tekeminen edellyttää aina muutosta myös jossain muualla, jotta tulot ja menot pysyvät tasapainossa.

Lain mukaan RHK:n tehtävä on ylläpitää ja kehittää rataverkkoa ja rautatieliikennettä, ei hävittää sitä. RHK:n aikana ratoja on suljettu, penkereen on annettu metsittyä ja kiskoja on korjattu pois. Hallinnollisesti tämä ei kuitenkaan ole radan hävittämistä, sillä radan maa-alueita ei ole luovutettu pois.

Talven aikana RHK kuitenkin joutui harkitsemaan rataverkon 17 prosentin osuuden hävittämistä. Selitys on, ettei LVM anna RHK:lle niin paljon rahaa, kuin tämä katsoo tarvitsevansa rataverkon ylläpitoon. Ylläpidon hinta riippuu radan laadusta. Rataverkon ainoa käyttäjä, valtion täysin omistama VR Osakeyhtiö, on ostanut nopeita junia, ja se haluaisi myös ajaa niillä nopeasti. Sen vuoksi vähien rahojen jakaminen tasan kaikelle 5.741 kilometrille ei ole sopiva ajatus.

VR:n nopeat junat ovat kaikki sähköjunia. VR:ää kiinnostaa siten 2.619 kilometrin sähköistetty osa rataverkosta. Jos ylläpitorahaa ei käytetä muualla, rahaa riittää paremmin sähköistetyille radoille ja VR:n nopeille junille.

RHK on saanut radanpitoon vuosittain runsaat 250 miljoonaa euroa. Tulevaisuudessa suunnitelma on, että taso olisi suunnilleen sama, 260 miljoonaa. On kuitenkin katsottu, ettei se ole riittänyt tähänkään mennessä, joten ei se riitä tulevaisuudessaakaan.

Rautatie kestää 30–40 vuotta rakenteesta ja kuormituksesta riippuen. Sitten se on perusparannettava, jolloin raide ja sitä paikallaan pitävä sepeli tai sora uusitaan ainakin osittain. Lopetettavaksi suunnitelluilla sivuradoilla perusparannus on edessä lähimmän kymmenen vuoden aikana. Jos radat kunnostamisen sijasta puretaan tai jätetään silleen, kunnostuksen rahat säästyvät ja RHK:lle myönnettävä rahoitus riittää paremmin jäljelle jäävien ratojen kunnostamiseen.

RHK käynnisti sivuratojen hävittämisestä julkisen kuulemisen. Sitä hoitamaan palkattiin oululainen konsulttitoimisto. Tiedotus- ja palautetilaisuuksien sarja on alkutalvesta 2004 kiertänyt sivuratojen vaikutusalueilla. Konsultti kertoi arvion sivuratojen rahantarpeesta ja kuunteli, mihin ratoja käytetään tai haluttaisiin käyttää.

Alussa asia esiteltiin niin, että ratojen korjaus maksaa kaikkiaan 190 miljoonaa euroa ja sen lisäksi vuosittaiseen ylläpitoon tarvitaan 6,45 miljoonaa. Syntyi mielikuva, että melkein kaikki rahat menevät näiden sivuratojen hoitamiseen, vaikka niillä kulkee kovin vähän rahtia. Liikennekartalla, jossa viivan paksuus kuvaa radalla kulkevan rahdin määrää, sivuratojen viivat olivat häviävän ohuita. Siis lähes tarpeettomia, mutta tavattoman kalliita ratoja. Tässäkö mielikuva, johon pyrittiin?

Ratojen vaikutuspiirissä käsitykset ovat kokonaan toiset. Kunnat ja elinkeinoelämä ovat investoineet merkittäviä summia toimintoihin, jotka tarvitsevat rautatieyhteyden. Pienistä puroista kasvavat suuret joet. Liikennekartan paksu viiva levenee, kun monta ohutta viivaa kertyy samaan paikkaan. Sivuradalta lähtevät vaunu kuormat päätyvät pääradan päässä satamaan tai teollisuuslaitokseen. Voi olla, että saapuva vaunu on kuormattu Italiassa, vaikka se puretaankin syrjäisen Suomen sivuradan pääteasemalla Porissa Electroluxin logistiikkakeskuksessa.

Käsitys siitä, mikä on paljon, on myös hyvin suhteellista. Metsäteollisuus ry:n asiamies Harri Rumpunen on esittänyt asian tavalla, jonka ymmärtää kaikkein vähiten rautateistä tietäväkin. Vaikka sivuratojen osuus metsäteollisuuden kuljetuksista on vain 8 % koko Suomessa, se on 2.000 junaa, joiden rahdin kuljettaminen kuorma-autoilla vaatisi 55.000 raskainta mahdollista yhdistelmäautoa. Viikoittain kulkevien neljän junan rahtiin tarvitaan 110 kuorma-autoa jokaisella radalla.

Rumpunen laski mitättömän kuljetuksen määrän myös moderneissa yksiköissä, kännykköinä. Vain yhden sivuradan rahtimäärä vastaa 33 miljoonaa kännykkää yhdessä vuodessa. Suomen kännykkäviennin vauhdilla tämän määrän saavuttaminen kestää 20 vuotta. Kännyköissä mitaten sivuradoilla kuljetetaan satojen vuosien rahdit.

RHK ja konsultti ovat saaneet kritiikkiä esittämästään ratojen ylläpidon hinnasta. Maakunnissa sivuradan katsottiin olevan riittävä silloinkin, kun siinä ei ajeta pika-

junia huippunopeudella. Päivittäisen junan aikataulu ei ole puolesta tunnista kiinni. Kun kunnostustarve sovitetiin liikenteen tarpeeseen, ei enää näyttänytkään siltä, että sivuradat kaatavat RHK:n talouden.

Alun 190 miljoonan sijasta peruskorjaus maksaa nyt 171 miljoonaa. Vuosittaisen ylläpidon 6,45 miljoonaa on pudonnut 3,5 miljoonaan. Ratojen korjaaminen ja kaantuu kymmenelle vuodelle; korjauskustannusten kuolettaminen seuraavaan korjaustarpeeseen mennessä jää noin 10 miljoonaan euroon vuodessa, ja tehostettu ylläpito maksaa 3,5 miljoonaa vuodessa. 13,5 miljoonaa euroa vuodessa onkin vähemmän kuin sivuratojen pituutta vastaava osuus rataverkon ylläpitokustannuksista.

Sivuratojen korjaamisesta täytyisi olla jotain hyötyä. Hyötyjä yrittäjät ja kunnanjohtajat esittivät moninkertaisesti. Pelkästään metsäteollisuuden kuljetuskustannusten 8 miljoonan euron nousu ja siihen liittyvät tienpidon kustannusten nousut yksinään kattavat ratojen korjaamisen kustannukset.

Electrolux Oy:n logistiikkapäällikkö Antti Honkanen esitteli Tampereen seminaarissa 2.2.2005 yrityksen Porissa olevaa logistista tukikohtaa. Jos rata hävitetään, kansainvälinen kodinkonekonserni joutuisi lopettamaan 200 työpaikkaa; samalla menetettäisiin Pohjoismaiden, Baltian ja Venäjän logistiikkakeskusten kuljetukset, ja niistä saatavat tulot siirtyisivät johonkin toiseen maahan. Näyttää siis siltä, että vain nämä kaksikin sadoista ratojen käyttäjistä riittävät kattamaan ratojen korjaamisen kulut.

Rataverkon taloudellinen merkitys tuntuu ilmeisesti kunnissa enemmän kuin ministeriössä. Rautatiet kokonaisuudessaan ovat LVM:lle varsinainen rahareikä. VR Osakeyhtiö maksaa valtiolle muodollista ratamaksua, jolla ei kateta ratojen kustannuksia. Jos VR-konsernin tulos on hyvä, se voi maksaa valtiolle osinkoa. RHK:lle ministeriö maksaa ylläpitobudjetin, VR Osakeyhtiölle ministeriö maksaa junaliikenteen valtiontukea. Maassa on vain muutama rataosa, joilla VR kattaa henkilöliikenteensä kulut lipputuloilla. Junavuorojen ostajana LVM taitaa olla VR Osakeyhtiön suurin henkilöliikenneasiakas pääkaupunkiseudun lähiliikenteen ostavan YTV:n jälkeen.

Heinolan kaupunki tarjoaa esimerkin ajattelusta, jollaista ei valtionhallinnossa tunneta. Elinkeinoelämä on kaupungille elinehto. Rautatie on tärkeä, mutta rahassa mitattuna suhteellisen pieni asia. Heinolan kaupunginjohtaja Hannu Komonen tarjoutui lainaamaan RHK:lle Lahden–Heinolan radan kunnostusrahat, jotta investoinnit paikalliseen teollisuuteen eivät valuisi hukkaan.

Pääkaupunkiseudulla kuntien raha on kelvannut lahjana ratojen rakentamiseen, mutta ajatukselle reilusta lainaamisesta ei ministeriössä lämmetty. Ministeriön liikenneväyläyksikön päällikkö Juhani Tervala on Etelä-Suomen Sanomien 5.2.2005 mukaan esittänyt kantanaan, että jos valtio pitää rataa tärkeänä, sillä on siihen rahaa. Onko siis niin, että ellei Heinolan lainaraha kelpaa, vaikka valtiolla ei ole rataan rahaa, Heinolan rata ei ole valtiolle tärkeä, eikä Heinolan kannalla ole merkitystä?

Erikoisinta sivuratojen talouden tarkastelussa on, että ratojen liikenteen todellista tulopuolta ei käsitellä. Radoilla kulkevat junat tuottavat, sen osoittaa VR:n tilinpäätös. Valtion omistaman monopolirytyksen voitoista ei kuitenkaan tiedetä julki-

suudessa juuri mitään. Eikä siitä tiedetä edes VR:n hallintoneuvostossa, kertoo siellä istunut poliitikko Pentti Tiusanen Kouvolan–Kotkan henkilöliikennettä käsitelleessä yleisötilaisuudessa 6.2.2005. Mutta on selvä, että ratojen sulkeminen vähentää VR:n rahtiliikenteen myyntiä ja pienentää yhtymän voittoa.

Suomessa ei tiedetä, mikä on rautatieliikenteen käypä markkinahintataso. VR pitää monopolinsa turvin yllä hintatasoa, joka on noin 90 % tieliikenteen vastaavasta. Monikansallisten yritysten edustajat kertoivat kuulemistilaisuuksissa, että Euroopassa rautatierahti maksaa karkeasti puolet maantierahdista. Sitä voi pitää markkinahintatasona, joka muodostuu kilpailun perusteella.

Karkea julkisuudessa esiintyviin tietoihin perustuva arvio sivuratojen liikenteestä on, että niillä kulkevista junista VR Oy ansaitsee myyntikatetta reilusti enemmän kuin ratojen ylläpito maksaa. Pelkästään metsäteollisuuden kuljetuskustannukset nousisivat sivuradoilta maanteille siirryttäessä 8 miljoonaa euroa. Samalla VR:n rahditulot vähenevät noin 17 miljoonaa euroa. Jos tästä summasta 7 miljoonaa on myyntikatetta yli välittömien kalusto- ja henkilökulujen, kertyy tästä enemmän kuin sivuratojen ylläpito maksaa.

Metsäteollisuuden rahdin siirtyminen sivuradoilta maanteille tarkoittaisi siis sitä, että noin 10 miljoonan euron rautatierahtikustannuksista maksettaisiin maantierahtina 25 miljoonaa euroa. Maantierahdin 15 miljoonan lisäkustannus on enemmän kuin sivuratojen 13,5 miljoonan vuotuinen kustannus. Tienpidon kustannusten nousua ei ole arvioitu. Maantien ylläpito saman rahdin kuljettamiseksi on kuitenkin kalliimpaa kuin rautatien ylläpito.

Sivuratojen liikenteen potentiaali oli myös selvittämättä, mutta kuulemisten tuloksena sitä on konsultin raporttiluonnoksessa sittemmin hieman arvioitu. Pelkästään metsäteollisuuden kuljetuksista suurempi osa kulkee maanteilla kuin rautateilla. Mitä tähän vaikuttaisi, jos rautatierahti olisi tarjolla kilpailtuun markkinahintaan? Mitä merkitsisi metsäteollisuudelle, jos nykyiset 210 miljoonan euron rautatiekuljetukset maksaisivat 30 prosenttia vähemmän? UPM-Kymmene Oyj:n metsäpalvelupäällikkö Jouni Puranen vastasi Jyväskylän kuulemistilaisuudessa esitettyyn kysymykseen selkeästi:

”Rautateiden käyttö lisääntyisi, jos hinta olisi kilpailukyinen, kyllä sen uskaltaa sanoa. Se on selvä, puhutaan valtavista volyymeista, mitä käytetään. Yhdenkin motin jonkin määrän tiputtaminen kertaantuu valtavasti.” (Puranen Jyväskylän kuulemistilaisuudessa 20.12.2004, transkripti).

Kuljetusten määrä lisääntyisi juuri näillä lakkautusuhan alaisilla sivuradoilla.

Euroopan unionin tavoite on lisätä rautatieliikenteen osuutta. Unionin keino tähän on rautateillä sallittava vapaa kilpailu. Vapaa kilpailu on toiminut maanteilla, ja tehnyt tieliikenteestä kilpailukykyisen rautateihin nähden. Vapaa kilpailu on lisännyt rautatieliikennettä EU:n jäsenmaissa, joten se on osoittautunut toimivaksi keinoksi.

LVM:n Tuomo Suvanto, Tervalan alainen, sanoi Pro Rautatie ry:n seminaarissa 8.2.2005, ettei Suomi halua olla EU:n linjalla. Kilpailun sijasta Suomessa uskotaan, että panostamalla rautateiden infrastruktuuriin luodaan rautateille tehokkuutta, joka edistää rautateiden kilpailukykyä tieliikenteeseen nähden. Rautateiden purkaminen

ja hävittäminen ei kuulosta infrastruktuuriin panostamiselta, mutta ilmeisesti ”negatiivinen investointi” sitä sitten on.

Vai onko niin, että sivuradat eivät olekaan rautateitä, eivät liioin osa rautateiden kilpailukykyä, jolloin RHK:n lain mukainen tehtävä ei olekaan ylläpitää ja kehittää niitä? Silloin ei LVM:nkään tarvitse niitä rahoittaa. Eikä rautateiden kilpailukykyä haittaaville sivuradoille haluta rahaa Heinolan kaupungiltakaan.

JK.

VR Osakeyhtiö on julkisuudessa vastustanut rataverkon vapauttamista kilpaileville rautatieliikennettä harjoittaville yrityksille. Yksi perustelu on ollut se, että nämä kilpailijat ovat kiinnostuneita vain parhaiten tuottavista yhteyksistä, jolloin sivuratojen liikenne kuihtuu.



Tähänkö johtaa rautatieliikenteen monopoli? Kiskokalusto kulkee helpommin maanteillä kuin raiteilla. Helsingin metrovaunut tuotiin uusina Tampereelta kiskoja pitkin, mutta kunnostukseen Otanmäkeen ne viedään kuorma-autokyydillä. Metrolla on yhdysrata RHK:n rataverkkoon ja Otanmäen vaunutehtaan ratakin on vielä käyttökelpoinen. Silti ensimmäinenkin autokuljetus oli halvempi kuin hinaus raiteita pitkin, vaikka maksettiin raiteen 36 oviaukon korotus. Kuva Mikko Alameri.



"VR hävisi Elijärvi–Röyttä-malminkuljetuksen 24-vuotiaalle yrittäjälle, jolla ei ole edes omaa kuljetuskalustoa", Rautatieläinen-lehti päivitteli vuoden ensimmäisessä numerossaan. Malmi kuljetetaan junilla vielä vuoden 2005 loppuun. Kuva: Jarkko Voutilainen.

Malmijunat vaihtuvat maantierahdiksi

Timo Louhikari

Osittain valtion omistaman Outokumpu Chrome Oy:n Elijärven kaivoksen ja Tornion ferrokromitehtaan väliset kuljetukset siirtyvät vuoden 2006 alusta maanteille VR Cargon hävittyä tarjouskilpailun. Kemiläinen kansanedustaja, sairaanhoidon opettaja Maija Rask (sd) teki aiheesta tammikuussa eduskunnassa kirjallisen kysymyksen.

"Syksyllä 1985 käyttöön otettu yli kahdeksan kilometriä pitkä ns. kromirata

maksoi 18,2 miljoonaa markkaa. Ratahanketta perusteltiin aikoinaan taloudellisten syiden lisäksi ympäristöystävällisyydellä ja liikenneturvallisuuksella”, Rask kirjoittaa. ”Nyt kaivoksen ja terästehtaan välisissä kuljetuksissa palataan takaisin menneeseen aikaan. Rekkojen edestakaisia matkoja Elijärveltä Röyttään kertyy noin 80 vuorokautta kohden. Rekkoja lähtee liikkeelle noin 20 minuutin välein.”

”Kuinka hallitus huolehtii siitä, ettei Elijärven kaivoksen rikastekuljetusten siirtäminen maanteille heikennä Kemi–Tornio-alueen tiestön, ympäristön ja liikenneturvallisuuden tasoa ja mitä hallitus aikoo tehdä, että Valtion Rautateiden yhtiöittämisestä yhteiskunnalle aiheutuvat vahingot jatkossa minimoidaan?” Rask kysyi.

Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen (sd) vahvisti vastauksessaan, että rikastekuljetusten arvioidaan lisäävän raskaan liikenteen määrää kuljetusreitillä noin 80 ajoneuvolla vuorokaudessa.

”Maantiellä 9205 raskaan liikenteen määrä lähes nelinkertaistuu, mikä aiheuttaa kantavuuden parantamistarvetta lähivuosien aikana”, Luhtanen totesi. Samalla valtatie 4 moottoriliikennetietosuuden rampeilla lisääntyvä raskas liikenne huonontaa liikenneturvallisuutta. Ministerin mukaan valtatie 4 ja 29 ovat hyväkuntoisia ja kestävät lisääntyvän raskaan liikenteen.

”Maantiellä 922 lisääntyvä raskas liikenne huonontaa liikenteen sujuvuutta erityisesti terästehtaan työmatkaliikenteestä johtuvina ruuhka-aikoina. Maantiehen nähden poikittaisen kevyen liikenteen mahdollisuudet ylittää maantie huononevat ja myös liikenneturvallisuus heikkenee. Lisääntyvä raskas liikenne maantiellä aikaistaa tien kantavuuden parantamistarvetta”, ministeri vastasi.

Röytän satamatie parantamisesta on ministerin mukaan tehty päätös, ja se alkaa tänä vuonna. Ministeri ei viitannut vastauksessaan lainkaan rautateiden tavaraliikenteen kilpailun avautumiseen vuonna 2007. Luhtanen on aiemmissa puheissaan katsonut, että kilpailun avaaminen ei ole tärkein keino rautatieliikenteen kilpailukyvyn parantamiseen. Raskin kysymykseen ympäristövaikutuksista ministerin vastaus ei ottanut kantaa.

Valtio on Kaleva-lehden mukaan löytänyt pelastukseksi tierahaa jo tälle vuodelle 700.000 euroa, ”kunhan se vain äkkiä osataan käyttää”. Lapin tiepiiri joutuu lehden mukaan tekemään tiesuunnitelmat ennätysajassa, jotta ylimääräiset 600.000 tonnia saadaan kuljetetuiksi tietä pitkin. Rahaa tarvitaan lehden mukaan kaikkiaan 3.800.000 € (3,8 miljoonaa).

Kemissä ilmestynyt ”Lounais-Lappi” julkaisi huhtikuun 18. päivänä yhden monista paikallisista vetoomuksista:

Outokumpu Oy:n, VR:n ja yhteiskunnan päättäjille

Outokumpu Oy:n Tornion tehtaat ovat olleet koko Lapin ja erityisesti torniolaisten ylpeydenaihe jo useita vuosikymmeniä. Outokumpu Oy:n imago niin työnantajana kuin ympäristöasioiden suhteen on ollut erittäin hyvä alueen asukkaiden mielestä. Ongelmaksi on koettu ainoastaan Kromitien valtavasti lisääntynyt liikenne ja sen aiheuttamat vaaratilanteet niin työmatkalaisille kuin alueen asukkaille ja erityisesti lasten koulumatkoille. Ongelma on tiedostettu kaupungin ja Lapin tiepiirin taholta ja pa-

rannuksia on tehty saatujen määrärahojen puitteissa, kuitenkin ei riittävästi liikenteen kasvuun nähden.

Niinpä tieto siitä, että raskaat malmikuljetukset Eljäjärven kaivokselta Tornioon siirtyvät rautatieltä rekka-autokuljetukseksi maantielle oli alueen asukkaille suuri järkytys. Kromitien nykyinen liikennetiheys saatujen laskelmien mukaan on n. 5.100 autoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on n. 10 %. Jos kaivokselta tulee lähtemään puolen tunnin välein malmirekka-auto, tietää se noin 100 rekkaa/vrk liikennelisyystä edelliseen. Jos ja kun toivon mukaan kolmas ferrokromitehdas rakennetaan, tulee malmirekkakuljetukset lisääntymään vielä huomattavasti. VR:n hoitamana malmin kuljetus rautateitse ei aiheuta ongelmia tiestölle ja olisi liikenneturvallisin ratkaisu.

Asiaa tulisi tarkastella myös koko yhteiskunnan kokonaistaloudellisesta näkökulmasta. Outokummun kuljetuskustannusten säästöjen takia yhteiskunta joutuisi tekemään tieinvestointeja tältä osin vielä lisää ja jo malmikuljetuksia varten rakennettu valmis VR:n rata jäisi käyttämättä.

Kun on kyseessä näin suuret ja moninaisesti eri tahoille vaikuttavat päätökset, tulisi ne tehdä kokonaistaloudellisena ratkaisuna Outokumpu Oy:n, VR:n ja yhteiskunnan korkeimpien päättäjien kesken. Outokumpu Oy:n Tornion tehtaille toivomme kasvua ja menestystä jatkossakin. Uskomme ja toivomme että tämä lommo imagossa tullaan korjaamaan mahdollisimman pian.

Alueen asukkaiden pyynnöstä vetoamme, ettei malmirekkakuljetuksia koskaan aloitettaisi.

Tornion Keskustan Putaan paikallisyhdistys ry.

Lähteet:

Valtioneuvoston tiedote 3.9.2004

Eduskunnan asiakirjat

Rautatieläinen 1/2005

Kaleva 14.4.2005

Lounais-Lappi 18.4.2005

Päästöt vain kasvaisivat

Mikko Itälahti, Timo Louhikari

Itä-Suomen, Keski-Suomen ja Pohjois-Suomen maakunnan liittojen ja kuntien koama edunvalvontaryhmä julkisti joulukuussa 2004 selvityksen kuuden uhanalaisen radan toimintaedellytyksistä ”elinkeinoelämän ja sosioekonomisesta näkökulmasta”. JP-Transplan Oy:n valmistama raportti käsittelee radanpidon linjauksia, rahoitusta, kuljetusten peruspalvelutasoa ja asiasta aiempia tehtyjä selvityksiä. Se kartoittaa ratojen ominaisuuksia ja vaikutusalueita, ympäristö- ja liikenteellisiä vaikutuksia, huoltovarmuutta, matkailua sekä rataosien tulevia käyttömahdollisuuksia.

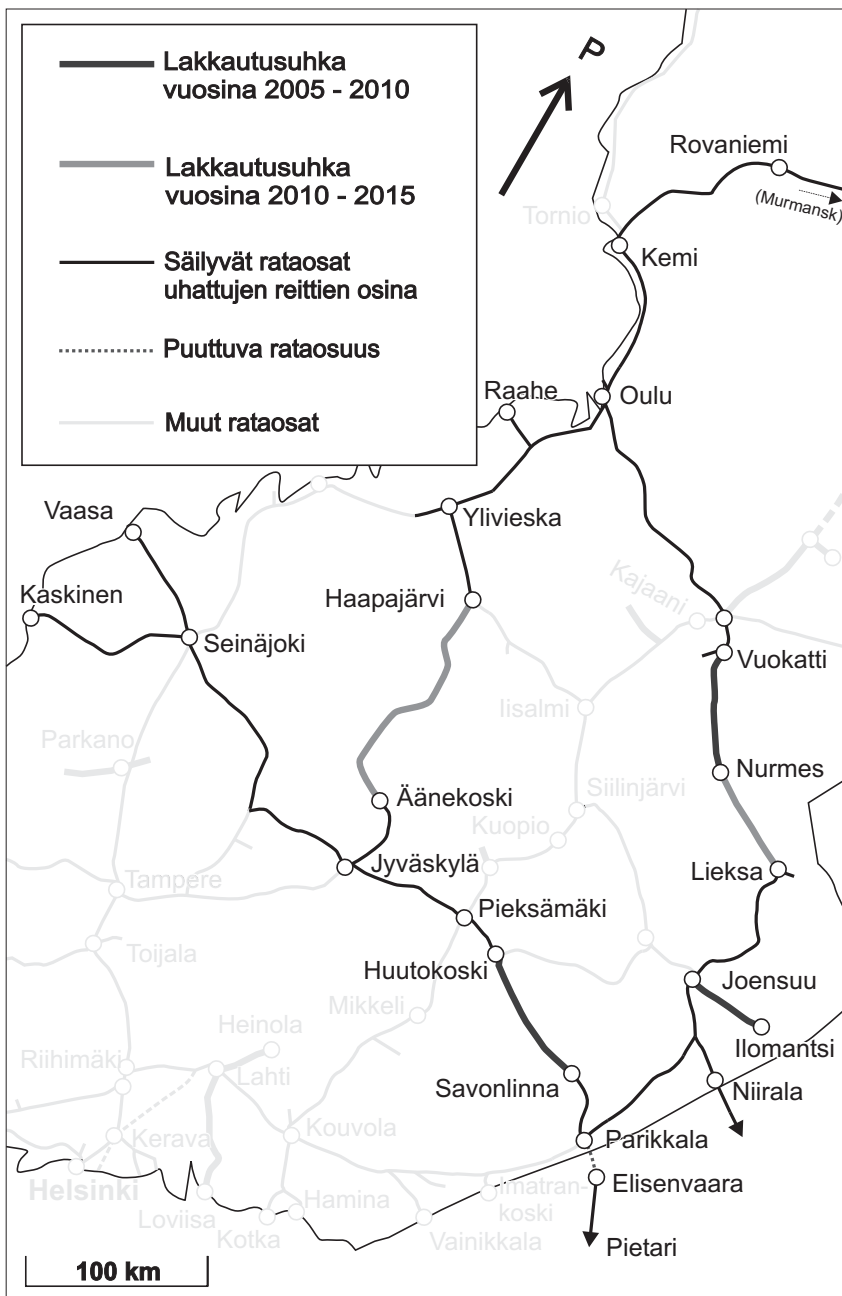
Selvityksen mukaan rataosien lakkauttamiset siirtäisivät olemassa olevat kuljetukset kumipyörille, mikä olisi ”helposti peruuttamatonta”. Ne kasvattaisivat kansallisia päästömääriä vähintään seuraavasti:

- CO 226,0 tonnia vuodessa
- HC 84,0 tonnia vuodessa
- Nox 3.664,0 tonnia vuodessa
- PM 25,4 tonnia vuodessa
- CO₂ 242.788,0 tonnia vuodessa

Suunta käy huonosti yksin kasvihuonekaasujen vähentämisveloitteen kanssa. Suomessa jo noin 22 % ilmakehää lämmittävistä kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin liikenteestä, ja liikenteen osuus vain kasvaa. Se on EU-alueella karkaamassa käsistä, ellei kehitykseen puututa. Tieliikennekaluston tekniseltä kehityksiltä ei ole lähitulevaisuudessa odotettavissa ihmeitä, sillä liikennemäärien kasvu on syönyt saatutetut hyödyt.

Esimerkiksi raakapuun kuljetukseen käytetyn täysperävaunun päästöt ovat tärkeimmän kasvihuonekaasun, hiilidioksidin (CO₂) osalta keskimäärin 79 grammaa ja energiankulutus 1,07 Megajoulea (MJ) tonnikipometriä kohden. Dieselvetoisen tavaraliikenteen keskimääräiset päästöt ja energiankulutus ovat alle puolet rekkaliikenteen vastaavista (35g CO₂ / 0,46MJ / ton-km).

Sähkövetoisessa tavarajunaliikenteessä tonnikipometrikohtaiset hiilidioksidipäästöt ovat vain kahdeksasosa verrattuna kuorma-autojen päästöihin, ja energiankulutuskin noin viidesosa rekkaliikenneteen päästöistä (VTT 2002). Kuljetettua tonnia kohden dieselveturien päästöt vastaavat murto-osaa kuorma-autojen päästöistä, ja



Lakkautusuhkan alusten ratojen mahdollisuuksia voi tarkastella myös idänliikenteen näkökulmasta. Kartta: Mikko Itälähti.

sähkövetureilla päästöt ovat lähes olemattomat.

Nykymuotoisen dieselvetoisen taajamajunaliikenteen päästöt ja energiankulutus ovat henkilökilometriä kohden noin 2/3 henkilöauton vastaavista. Nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla kalustolla dieselvetoisen henkilöliikenteen päästöjä on kuitenkin vielä mahdollista huomattavasti alentaa. Henkilöliikenteen sähköjunan hiilidioksidipäästöt henkilökilometriä kohden ovat yksityisautoon verrattuna noin yksi kuudesosa ($16\text{g CO}_2 / 0,48\text{MJ} / \text{hlö-km}$).

Rautatiekalusto on tieliikennekalustoa pitkäikäisempää, ja se kuluttaa tässäkin mielessä elinkaarensa aikana vähemmän luonnonvaroja. Todennäköisesti pysyvästi kallistunut raakaöljy ennakoii myös öljyn hupenemista. Edessä olevina vuosikymmeninä on pyrittävä energiatehokkaampaan yhteiskuntaan, mikä väistämättä muuttaa logistisia ratkaisuja. Energiatehokkuudeltaan rautatieliikenne on kumipyöräliikenteeseen verrattuna ylivertainen.

Suuria ympäristöhyötyjä saavutettaisiin, jos liikennettä siirtyisikin kumipyöriltä raiteille, ja rautatieliikennettä alettaisiin suosia osana ilmastonmuutoksen vastaista strategiaa.

Kuntien ja maakuntien edunvalvontaryhmän raportissa kartoitetaankin erilaisia vaihtoehtoja valjastaa uhanalaiset ratalinjat tehokkaampaan käyttöön, esim. kontti-, kappaletavara- (esim. paperirullat), puutavara-, bioenergia-, hake-, sahanpuru- sekä erilaisiin Venäjän ja Suomen välisiin kuljetuksiin. Henkilöliikenteessä mahdollisuuksina nähdään mm. elämys-, kierto- ja kokousmatkailu, rautateiden nostalgialiikenne ja erilaiset pakettimatkat.

Rataosien toivoksi raportti näkee tavaraliikenteen vapauttamisen kilpailulle (1.1.2007). Se mahdollistaa uuden toimintamallin, jota raportti suosittelee selvittämään potentiaalisten palvelun tarjoajien ja kuljetusten antajien kanssa.

Tutkittujen rataosien käyttö edellyttää raportin mukaan miniminopeustasoa 60 km/h, mikä riittää tavaraliikenteelle ja tietää monin paikoin jo 50 prosentin nostoa nykyisestä. Käytännössä tällainen tasonnosto antaa hyvät lähtökohdat henkilöliikenteenkin kehittämiselle, mutta siihen raportissa ei viitata. VR Osakeyhtiöllä ei ole aikomusta panostaa näiden rataosien henkilöliikenteeseen, eikä muilla ole nykyisen rautatielain mukaan siihen edes mahdollisuutta.

Ministeriöllä eri käsitys myös huoltovarmuudesta

Kansliapäällikkö Juhani Korpela on todennut puolustusvoimain järjestämässä seminaarissa, että rautatieliikenteen liikenteenohjaus- ja turvalaitteissa on tapahtunut kehitystä ”liikenneturvallisuuden kannalta parempaan suuntaan”.

”Kriisivalmiuden kannalta tämä merkitsee kuitenkin sitä, että normaali junaliikenne voidaan hoitaa ainoastaan tekniikan avulla. Automaattilaitteiden käsikäyttö on työlästä, eikä liikenteenohjauksen manuaaliset tehtävät taitavaa henkilöstöä enää juuri ole”, Korpela lausui. Hänen näkemyksensä mukaan valtion ratarahoituksen

niukkuus karsii vähitellen rataverkkoa sen vähäliikenteisimmästä päästä ja jäljelle jäävät voimakkaat tavarajen- ja henkilöliikennevirrat.

”Rataverkon supistuminen vaikuttaa jonkin verran kriisiajan kuljetusten suunnitteluun. Automaation ja kauko-ohjauksen lisääntyminen tekee rautatiejärjestelmästä entistä herkemman kaikille ulkoisille häiriötekijöille. Yleisimpiä häiriötekijöitä ovat sääilmiöt, mutta ilkeä ja kriisitilanteissa terrorismikin ovat mahdollisia ja valitettavasti suhteellisen helposti toteutettavissa”, Korpela sanoi.

Korpelan mukaan ratojen automaatio sisältää runsaasti tietotekniikkaa, johon voivat ”turvallisuussyistä tehdä muutoksia vain valmistajat”. Jos valmistajaa ei ole käytettävissä, vaarana on järjestelmän muuttuminen käyttökelvottomaksi osaamisen puutteen vuoksi. ”Ratojen kunnossapidon kilpailuttamisesta seuraa, että sopimus saattaa muutaman vuoden välein vaihtua yritykseltä toiselle. Valmiussuunnittelu, siihen liittyvä kouluttaminen ja muiden valmistelujen suorittaminen ovat pitkäjänteistä toimintaa. Muutamassa vuodessa asiaa on vaikea saada tarvittavassa määrin sisäistetyksi”, virkamies arveli.

Liikenneministeriössä siis myönnetään, että kriisitilanteissa vaarana voi olla koko rautatiejärjestelmän muuttuminen käyttökelvottomaksi pelkästään siksi, että tietoteknistä osaamista puuttuu. Ministeriö on kuitenkin valmis sulkemaan ne kuntien ja maakuntaliittojen tärkeinä pitämät vaihtoehtoiset reitit, joilla haavoittuvaa tietotekniikkaa ei ole. Joulukuussa 2004 Jyväskylässä järjestetyssä kuulemistilaisuudessa muuan kunnanjohtaja kysyikin, onko turvallisuuspolitiikka nykyisin sitä, että mistään ei tarvitse välittää mitään.

Lähteet:

Vähäliikenteisten rataosien vaikutusarvio, JP-Transplan Oy 2004

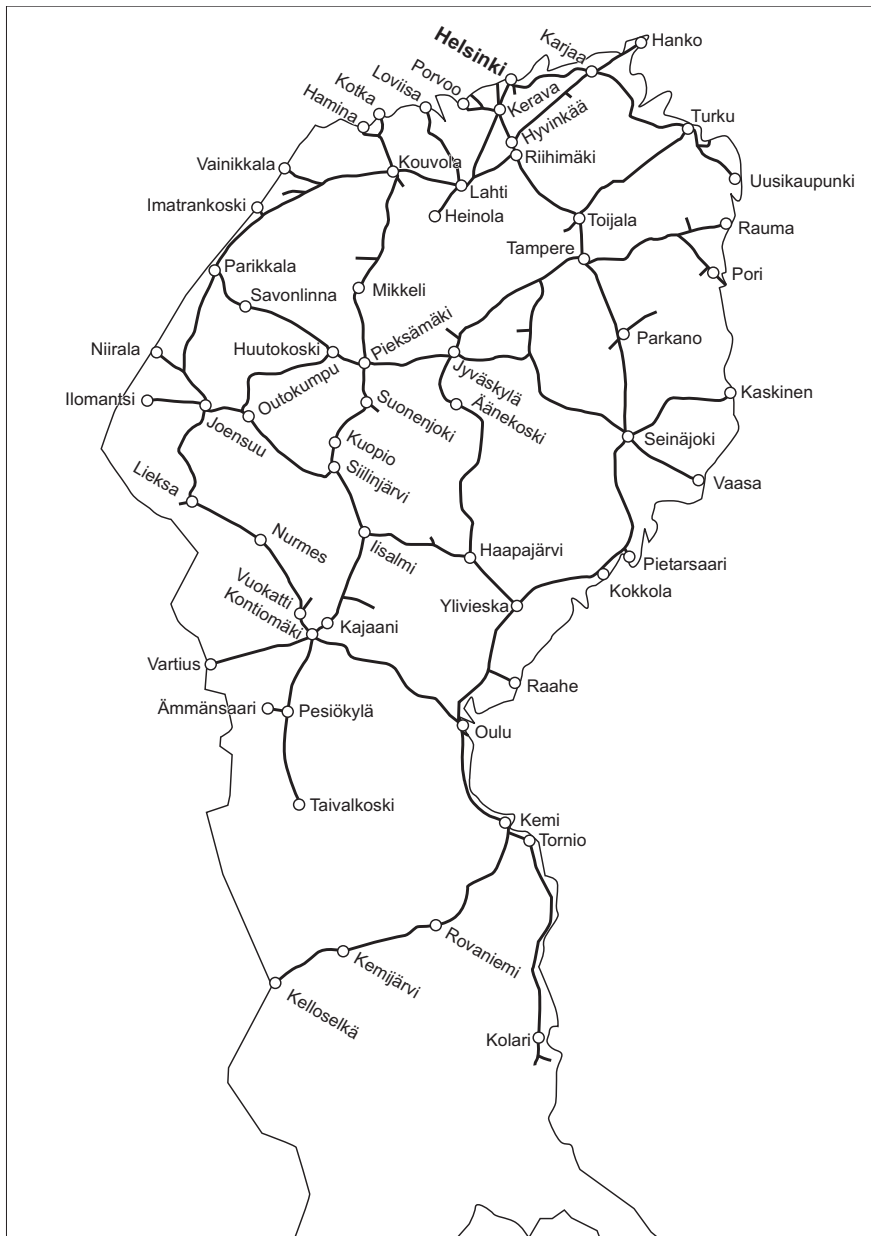
VTT: Liikennevälineiden yksikköpäästöt. 10.5.2005

(<http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/index.htm>)

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 1.3.2005

Jyväskylän kuulemistilaisuus 20.12.2004 (transkripti)

Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys (Insinööritoimisto Liidea Oy:n luonnos 6.5.2005)



Rataverkon vapauttaminen antaa historiallisen mahdollisuuden tarkastella rautatielinjoja ja -liikennettä aivan uudesta näkökulmasta, vaikkapa Suomen rataverkon maantieteellisestä keskipisteestä. Se on rataosalla Pieksämäki–Jyväskylä, näköetäisyydellä Lievestuoreen asemarakennuksesta. Kartta: Mikko Itälähti.

Rautatierahdin kannattavuus

Antero Alku

Vähäliikenteisiä sivuratoja sanotaan kannattamattomiksi. Se ymmärretään siten, että niiden ylläpito maksaa enemmän kuin radoista on hyötyä. Tähän päätelmään tullaan siten, että radoilla kulkee liikennettä vähän, ja suhteessa siihen niiden ylläpito on kallista.

Tarkemmin perusteltuna RHK on kuitenkin esittänyt asian niin päin, että RHK ei saa rataverkon ylläpitoon rahoitusta haluamaansa määrää. Kun raha ei siten riitä kaikkeen, mitä RHK haluaisi rataverkon ylläpitämiseksi tehdä, rahan käytön tarvetta voi vähentää lopettamalla niiden ratojen ylläpito, joilla liikennettä on vähiten. Näin ajateltuna kyse ei olekaan yksittäisen radan ylläpidon kalleudesta vaan siitä, että koko rataverkon ylläpito on niin kallista, ettei myönnetty raha siihen riitä.

On siis mahdollista, että vähäliikenteinen rata ei ehkä olekaan kannattamaton. Kyse onkin siitä, että kun vähäliikenteinen rata suljetaan, aiheutetaan vain vähemmän vahinkoa verrattuna siihen, että kunnossapidon tasoa ja käytännössä radan salittua nopeutta lasketaan jossain muualla.

Rautatieoperaattorin liiketaloudellinen näkökulma on asettaa tärkeysjärjestyksessä etusijalle parhaiten tuottava liikenne. On varsin yksinkertaista katsoa, millä radoilla kulkevat junat tuottavat suurimmat voitot, ja näin saadaan radoille tärkeysjärjestys. RHK:n kannalta tilanne on vielä helpompi arvioida. Lasketaan, miltä rataosilta ratamaksut kertyvät, ja keskitytään niihin, joiden ratamaksukertymä on suurin. Vähiten ratamaksua kertyy tietenkin radoilta, joilta operaattori on vähentänyt tai lopettanut liikenteen vähemmän kannattavana kuin jollain toisella radalla.

Joka tapauksessa itse liikenteen kannattavuus on eri asia kuin radan kannattavuus. Yksi ainoa juna vuodessa voi olla operaattorille kannattava, mutta radan ylläpito vuoden ainoata junaa varten ei varmasti ole kannattavaa. Sen sijaan radalla voi kulkea päivittäin vaikka 10 junaparia, joiden tulot eivät kata kuluja, joten liikenne on kannattamatonta. Silti radalla on runsaasti käyttöä ja itse rata siten kannattaa pitää kunnossa.

Rautateiden kannattavuus

Rautatieliikenteen kannattavuutta arvioidaan kahdessa osassa.

Liikenteen kannattavuus tarkoittaa sitä, että liikenteen hoidon kustannukset voidaan kattaa liikenteestä saatavilla tuloilla. Tämä on vertailukelpoinen kannattavuus tieliikenteeseen nähden, koska sielläkin liikennöitsijän on vain katettava oman toimintansa kulut.

Rataosan kannattavuus tarkoittaa sitä, että radalla on niin paljon liikennettä, että radan ylläpitokustannukset voidaan kattaa. Jos harkitaan uuden rataosan rakentamista, liikennettä tulisi olla kylliksi, jotta myös radan rakentamisen kulut katetaan kohuulliseksi katsottuna aikana.

Liikenteen kannattavuus on helppo laskea, kun tunnetaan liikenteen kulut ja tiedetään, millä hinnalla liikennepalveluita on myytävissä. Rataosan kannattavuuden laskenta on vaikeampaa nyt, kun raide- ja maantieliikenne asetetaan kustannuksiltaan samaan asemaan.

Aikaisemmin tilanne oli toinen. Kun VR oli valtion omistama liikelaitos, jonka rata oli sen omaisuutta, liikenteen tuli tuottaa myös radan rakentamiseen ja ylläpitoon tarvittava raha. Tämä kuitenkin vääristi kilpailutilannetta tieliikenteeseen nähden, koska tieliikennöitsijöiden ei tarvinnut itse kustantaa teiden ylläpitoa. 1900-luvun loppupuolen rautatierahdin siirtyminen maanteille johtui paljolti juuri tästä. Ja tämän vuoksi Euroopan unionissa siirrytään käytäntöön, jossa liikennöitsijä, meillä VR Oy, on vapautettu rataverkon ylläpidon vastuusta ja kuluista. Toisaalta entisellä ainoalla liikennöitsijällä ei ole enää myöskään yksinoikeutta raiteiden käyttöön, vaan myös kilpailevilla liikennöitsijöillä on oikeus käyttää rataverkkoa. Näin siis EU:n periaatteiden mukaan, mutta Suomessa ei tätä periaatetta vielä noudateta. Tavaraliikenteen osalta VR Oy:n yksinoikeus kuitenkin päättyy 31.12.2006, jonka jälkeen rautatierahdia saavat kuljettaa muutkin yritykset.

Ratamaksu

Tieliikenne maksaa tieverkon ylläpidosta välillisesti. Tämä tapahtuu polttoaineen ja ajoneuvojen verotuksen kautta. Jotta raide- ja tieliikennettä kohdeltaisiin keskenään oikeudenmukaisesti, raideliikenteelle on määrätty ratamaksu, jonka tarkoitus on vastata tieliikenteen verotusta.

Suomessa ratamaksu perustuu kilometriperusteiseen maksuun. Suomen ratamaksu kattaa tällä hetkellä noin 15 % rataverkon ylläpitokuluista. Tieliikenteen osalta arviot perittyjen verojen kattavuudesta vaihtelevat suuresti. Tarkkaa kattavuutta on mahdoton arvioida jo senkin vuoksi, että tieverkkoa käyttää myös runsas yksityisautoliikenne ammattiliikenteen ohella.

Vähäliikenteisten kuten muidenkaan ratojen kunnossapitoa ei siis voi perustaa ratamaksuun.

Sivuratojen kunnossapitokustannus

RHK:n keskimääräinen kunnossapitokustannus on 55.000 € yksiraiteista ratakilometriä kohden. Rataverkko koostuu hyvin erilaisista radoista, joiden kunnossapidon tarve ja kustannukset vaihtelevat. Radat on jaettu eri tasoluokkiin sekä eri kunnossapitoluokkiin.

Vähäliikenteiset sivuradat ovat tasoltaan rataverkon heikoimpia. Niitä ei ole parannettu kuten muita rataosia, joiden liikenteen määrät ja nopeusvaatimukset ovat edellyttäneet parannuksia. Sivuradoilla on rahtiliikenteelle sekä akselipaino- että nopeusrajoitus. Suurin akselipaino on esimerkiksi 20 tonnia normaalin 25 tonnin sijasta ja nopeus 40 km/h tai 16 tonnia, jos nopeus nostetaan 50 km/h:iin.

Keskimääräisten kunnossapitokustannusten sijasta sivuradoille on tehty neljän kunnossapitoluokan ohjelma, jossa osa radoista peruskorjataan, osalla siirrytään tehostettuun peruskorjausta korvaavaan kunnossapitoon.

Peruskorjausten hinnat vaihtelevat. Ratakilometriä kohden perusparannukset maksavat 100.000–410.000 €. Kuoletettuna 30 vuoden ajalle 4,5 %:n korolla parannus maksaa kilometriä kohden noin 6.000–25.300 €. Tehostetun ylläpidon hinta ratakilometriä kohden vuodessa on 9.500–10.300 €. Sivuratojen ylläpito on näin lasketuna suunnilleen 80–90 % halvempaa kuin ratojen kunnossapito keskimäärin.

Rautatieliikenteen liiketaloudellinen kannattavuus

Suomessa ei ole tiedossa, mikä on rautatieliikenteen markkinahinta. VR-konsernin näkemys on, että VR-konsernilla ei ole monopolia, sillä se kilpailee tieliikenteen kanssa. On totta, ettei rautatie olekaan ainoa kuljetusmuoto. Niinpä kilpailutilanne tieliikenteen kanssa näyttääkin johtaneen siihen, että maantie- ja rautatierahdi ovat suunnilleen samanhintaiset.

Ulkomaisen tiedon mukaan rautatierahdi maksaa noin puolet maantierahdistasiellä, missä myös rautateillä on kilpailevia rahdinkuljettajia. Keski-Euroopan hintoja ei toki voi verrata suoraan Suomen kustannustasoon, mutta rautatie- ja maantiekuljetusten kustannusten rakenne on Suomessa sama kuin muualla Euroopassa. Vaikka yksikköhinnat, kuten palkkataso tai energia ovatkin Suomessa eri suuret kuin muualla Euroopassa, näistä rakentuvien kustannusten suhteen tulisi olla suunnilleen saman.

Rahtiliikenteen kulut muodostuvat kalustoinvestoinnista, kaluston huollosta ja muusta ylläpidosta sekä energiasta ja henkilökuluista. Rahtia myyvällä yrityksellä on myös esikunta- ja markkinointikulut. Mutta esimerkiksi liikenteen ohjaus ei ole rahtiliikenteen kulu, sillä siitä maksetaan ratamaksun muodossa Ratahallintokeskukselle, jonka tarjoama palvelu liikenteen ohjaus on.

Vuoden 2003 tilastojen mukaan VR Osakeyhtiön tulot kuljetettua tonnikilometriä kohden olivat 0,035 €. Keskimääräinen kuljetettu matka oli 230 kilometriä. Rau-

tatierahhti on kannattavaa, jos rahdin kulut ovat pienemmät kuin siitä saatavat tulot. VR:n tilinpäätöksen mukaan rautatierahhti on ollut kannattavaa, vuonna 2003 VR Cargon voitto oli 20.400.000 (20,4 miljoonaa) euroa. Tonnikilometriä kohden kirjanpidollinen voitto on 0,002 €.

Kun rautatierahtia kuljettaa vain VR, Suomesta on vaikea saada tietoja rautatierahdin yksikkökustannuksista. Näin ollen kustannusten arviointi on perustettava eri puolilta saatavasta vertailukelpoiseksi oletettavasta tiedosta.

Lähtötietojen epävarmuudesta huolimatta näyttää kuitenkin siltä, että keskieu-rooppalainen maantie- ja rautatierahdin hintasuhte saattaisi hyvinkin pitää paikkansa myös Suomessa – jos täälläkin olisi rautateillä vapaa kilpailu. Edellä olevia VR:n keskiarvoja vastaavin luvuin arkipäivittäinen keskikokoisen veturin vetämän junaparin kilpailukykyinen myyntihinta voisi hyvinkin olla lähellä puolta nykyisestä tonnikilometrihinnasta.

Junaliikenteen kannattavuus sivuradoilla

Lakkautettavaksi suunniteltujen sivuratojen pituudet ovat sadan kilometrin luokassa. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että niillä kulkee vain sadan kilometrin eli sivuradan pituisen matkan tekeviä junia. Tyypillistä sivuratojen liikenteelle on, että rahti kulkee muualla Suomessa sijaitsevan teollisuuslaitoksen tai sataman ja sivuradan päässä olevan teollisuuden välillä.

Hyvä esimerkki tästä on rataosa Aittaluoto–Ruosniemi Porissa. Itse radan pituus on vain 2,8 kilometriä, mutta vaunukuormarahti tulee Keski-Euroopasta aina Italiaa myöten samassa vaunussa.

VR Oy:n rahtiliikenteen keskimatkapituus osoittaa myös, että rautatierahhti on keskimäärin pidempää kuin yksittäisen rataosan pituus. Sivuradan sulkeminen ei siten poista rautatierahtia ainoastaan omalta pituudeltaan, vaan vähentää myös muun rataverkon käyttöä.

Yksittäisen junan kannattavuus on kysymys koko junamatkan kuluista ja siitä saatavista tuloista. Sivuradan junaliikenne siis myös tuottaa enemmän kuin junan kulkeminen sivuradan matkalla. Tätä kirjoitettaessa ei ole käytettävissä tilastoja kustakin yksittäisestä radasta ja sillä kulkevan rahdin koko matkan pituudesta, joten arviossa on käytetty vain keskimääristä 230 kilometrin matkaa.

Arvioissa on käytetty RHK:n konsultin joulukuussa 2004 arvioimia ratojen rahtimääriä vuonna 2010. Tällöin rautatierahhti on vapaata liiketoimintaa, ja laskelmassa on oletettu, että rautatierahdin markkinahinta olisi sen vuoksi 0,025 €/tonnikilometri.

Näyttäisi siltä, että neljän sivuradan liikenne tuottaisi tuloksen, jolla voitaisiin kattaa ratojen koko ylläpito, ja lisäksi RHK saisi liikenteestä ratamaksun. Näiden ratojen yhteispituus on 193,4 km ja niiden rahtimäärät ovat 100.000–390.000 tonnia vuodessa.

Joensuu–Ilomantsi-radan 72 kilometrin ylläpito katettaisiin liikennöinnin tuotol-

la, jos rahdin hinta olisi 0,034 €/tonnikilometri 260.000 tonnin vuosittaisella rahdilla.

Aittaluoto–Ruosniemi-radan kannattavuuteen riittää 53.000 tonnia rahtia vuodessa, Suonenjoki–Iisvesi-radalle 58.000 tonnia.

Rataverkon ylläpidossa on kuitenkin yleisesti lähdetty siitä, että liikennettä hoitava operaattori maksaa vain ratamaksua, jonka tavoite on kattaa 15 % ratojen ylläpitokuluista. Vähäliikenteisistä radoista yhdeksän kattaa tämän osuuden ylläpidosta liikennöinnin tuloksella. Eli yhteensä 680 kilometriä näistä radoista kattaa koko rataverkon yleisen periaatteen siitä, että operaattorit maksavat 15 % rataverkon ylläpidosta.

Todettakoon vielä, että näiden laskelmien perusteella liikenne on operaattorille kannattavaa kaikilla radoilla ilmoitetuilla tonnimäärillä nykyistä halvemmallalla hinnalla.

Kevään 2005 aikana RHK:n konsultti on selvittänyt sivuratojen rahdin lisäämis-potentiaalia selvittämällä muun muassa, paljonko nykyään kulkee maanteilla rahtia, joka voisi kulkea rautatiellä. On varsin todennäköistä, että rahdin hinnan lasku nykyisestä 0,035 €/ton-km hintaan 0,025 €/ton-km toisi selkeästi nykyisiä arvioita suurempaa rahtimääriä raiteille.

Lakkauttaminen on kannattamatonta

Arvio liikenteen tuotosta osoittaa, että suurinta osaa lakkautettaviksi ehdotetuista rataosista on kannattamatonta lakkauttaa. Osa radoista tuottaa liikenteen ylijäämänä enemmän kuin ratojen ylläpito maksaa. Suurin osa radoista tuottaa liikenteen ylijäämänä enemmän kuin koko rataverkolle asetettu 15 % ylläpitokuluista.

Lisänä tulevat yhteiskunnalliset muut vaikutukset, kuten ympäristövaikutukset sekä rinnakkaisen tieverkon ylläpidon kustannussäästöt liikenteen siirtyessä raiteille tai pysyessä raiteilla.

VR Oy:n tavaraliikenteen monopoli päättyy vuoden 2006 loppuun. Teollisuus sekä yksityiset yrittäjät voivat perustaa junarahtia kuljettavia yrityksiä, ja rautatierahdin markkinahinta tulee laskemaan nykyisestä. Sivuratojen käytön potentiaali tulee kasvamaan eikä suinkaan supistumaan. Jo nyt on tiedossa, että hinnan laskiessa kuljetuksia tullaan heti siirtämään maanteiltä raiteille. Tämä on tullut ilmi ratojen lakkautusta käsitelleissä seminaareissa (ks. sivu 28).

RHK:n kannalta ongelmallista on, ettei se voi periä sivuratojen liikenteen harjoittajilta erityismaksua ratojen käytöstä. Siksi ratojen ylläpidon on perustuttava päätökseen siitä, että valtio ylläpitää liiketaloudellisen kannattavuuden perusteella vähäliikenteisetkin radat, vaikka niiden tuottamaa voittoa ei voikaan ratamaksun lisäksi periä ratojen kustannusten ylläpitämiseksi. Näin noudatetaan samaa periaatetta kuin tieliikenteessä, jossa syrjäseutujen vähän liikennöityjen teiden käyttäjiltä ei peritä korkeampaa polttoaine- tai ajoneuvoveroa.

9 rataosaa, joilla liikenteen ylijäämä on enemmän kuin 15 % radan ylläpitokustannuksista ratamaksun maksamisen jälkeen.
(Suluissa liikennöinnin ylijäämä, kun 15 % osuus ylläpitokuluista on vähennetty.)

Nurmes–Vuokatti	(0,74 M€)
Savonlinna–Huutokoski	(0,045 M€)
Joensuu–Ilomantsi	(0,65 M€)
Kiukainen–Kauttua	(0,20 M€)
Kontiomäki–Ämmänsaari	(0,37 M€)
Äänekoski–Haapajärvi	(0,17 M€)
Lahti–Heinola	(1,1 M€)
Lieksa–Porokylä	(1,2 M€)
Lahti–Loviisan satama	(0,71 M€)

2 rataosaa ja rahtimäärä, jonka ylijäämä kattaa ylläpidon koko kustannuksen

Aittaluoto–Ruosniemi	53.000 ton/v
Suonenjoki–Iisvesi	58.000 ton/v

2 rataosaa, joiden ilmoitettu rahtimäärä ei kata 15 % osuutta ylläpidon kustannuksista
(Suluissa liikennöinnin tuoton ja ylläpidon vuotuinen alijäämä.)

Kemijärvi–Kellosoelkä	(19.000 €)
Murtomäki–Otanmäki	(11.000 €)

Kannattavatko kaikki kilpailua?

Antero Alku

Rautatiet ovat 1900-luvulla olleet Euroopassa pääasiassa valtioiden hoidossa. Taval-
linen historiallinen kehitys on kulkenut siten, että alun perin yksityiset rautatieyri-
tyk-
set päätyivät valtioiden haltuun 1900-luvun alussa tai viimeistään puolivälissä. Lei-
mallista tälle sosialisoitumiselle on ollut, että yhteiskunnalliset päättäjät kiinnostui-
vat lännessä toisen maailmansodan jälkeen autoilusta ja tierakentamisesta: rauta-
teliikenne menetti elinvoimansa yritystoimintana.

Suomessa valtio perusti rautatiet. Useita yksityisiä rautateitä oli, mutta osin Val-
tionrautateiden ylivoiman puristuksessa monet niistä päätyivät valtion huomaan.
Karhulan–Sunilan Rautatie Oy on nykyään ainoa yksityinen rautatie Suomessa.

Rautateiden merkitys Suomessa on ollut suuri. Sata vuotta sitten rautatiet olivat
suuri osa valtion budjetista. 1960-luvulle saakka rautatiet menestyivät taloudellisesti.
VR:n tappiollisuus ajoittuu samaan aikaan, kun se päätti keskittyä vain kaukojuniin
ja kokojunarahtiin. Strategia muistuttaa erehdyttävästi Englannin rautateitä järjestel-
leen paroni Beechingin oppeja.

Rautatiet ovat merkittävä osa Euroopan liikennettä, ja autoilun ylivoima sekä
rautateiden ahdinko ovat yleinen ilmiö läpi Euroopan. Euroopan unionissa rautatei-
den kilpailukyvyyn esteitä on lähdetty voimakkaasti raivaamaan. Periaatteena on aset-
taa rautatiet yhdenvertaiseen tilanteeseen tieliikenteen kanssa. Käytännön ratkaisu
on vapauttaa rautateiden käyttäjät rataverkon kustannuksista ja sallia raiteiden käyttö
kaikille halukkaille. Molemmat periaatteet toteutuvat tieliikenteessä. Tämä on
Euroopan unionin rautatiepolitiikan ydin.

EU:n rautatiepolitiikka on myös toiminut. Siellä, missä periaatteet on pantu täy-
täntöön, rautateiden kilpailukyky on parantunut. Hinnat ovat laskeneet, ja junien
käyttö noussut. Suljettujakin rataosia on otettu uudelleen käyttöön. Esimerkiksi Sak-
sassa ja Ruotsissa on syntynyt useita yksityisiä junaoperaattoreita paikallishenkilölii-
kenteeseen. Palvelun tarjonta kohtaa kuluttajan hyvin, kun liikenteen suunnittelu ta-
pahtuu paikallisella tasolla. Yksityisten operaattoreiden markkinaosuus ei ole horjut-
tanut entistä monopoliyhtiötä, vaan pikemminkin tukenut sen toimintaa.

EU:n lainsäädännön puitteissa rautatiepolitiikka on edennyt vuoden 1991 kehit-
tämisdirektiivistä, joka aloitti liikenteen ja radanpidon erottamisesta. Suomessa tämä
näkyi Ratahallintokeskuksen perustamisena ja VR:n muuttamisena liikelaitokseksi

ja myöhemmin osakeyhtiöksi, jonka päätehtävä oli vain ajaa junia.

Ensimmäinen rautatiepaketti säädettiin EU:ssa 2001. Sen seurauksena kansainvälinen tavaraliikenne oli vapautettava kilpailulle EU:n alueella viimeistään 1.1.2006. Vuotta myöhemmin on vapautettava myös kansallinen tavaraliikenne, joten 1.1.2007 myös Suomessa voi rataverkolla liikkua muidenkin kuin VR Osakeyhtiön vetämiä junia.

Seuraava muutos on kansallisen henkilöliikenteen avaaminen tarjouskilpailuun, jos rautateillä on voimassa liikennöinnin yksinoikeus tai rautatieliikenne saa julkista tukea. Keväällä 2005 valmistuva komission ehdotus muuttunee jäsenmaita sitovaksi direktiiviksi vuonna 2008 tai 2009. Valtioiden rajat ylittävä henkilöliikenne tulee ehdotuksen mukaan vapautettavaksi 1.1.2010.

Päivämäärät ovat takarajoja. Mikään ei estä valtioita avaamasta rautatieverkkoa kaikkien käyttöön jo aikaisemmin. Monissa maissa näin on tehty. Lähinnä Suomea rataverkkoa on vapautettu Ruotsissa, Tanskassa ja edelleen Saksassa. Englannissa John Majorin konservatiivihallitus jakoi 1990-luvulla valtionyhtiön rautatiemonopolin yksityisten omistamiksi aluemonopoleiksi tavalla, jolla ei ole mitään yhteistä EU:n rautatiepolitiikan kanssa.

Suomen kannalta merkittävä on komission ehdotus yhteiskunnan tukeman liikenteen kilpailuttamisesta liikenteen yksinoikeudesta huolimatta. Asiaa ei ole julkisuudessa mainostettu. Media on kertonut vain valtion ostoliikenteen supistumisesta rahapulana vuoksi. Suomalaiselle keskustelulle tyypilliseen tapaan aihe ylitti valtamedian uutiskynnyksen vasta, kun kysymys kosketti myös Helsingin seutua Kera-va-Lahti-oikoradan taajamajunaliikenteen muodossa.

Kirjanpitosensa mukaan VR-konserni tuottaa voittoa ja jakaa omistajalleen Suomen valtiolle myös osinkoa. Vuonna 2003 osinko oli 40.000.000 (40 miljoonaa) euroa. Tosiasiassa VR-konserni ei ole omistajalleen kuitenkaan tuottoisa, omistaja kun maksaa VR-konsernille junaliikenteen tukea suuremmalla summalla, vuonna 2003 noin 57.000.000 (57 miljoonalla) eurolla.

VR-konsernin saamaa valtiontukea nimitetään ostoliikenteeksi. Nimitys johtaa harhaan, sillä kyse ei ole liikenteen ostopista, vaan suorasta tuesta. Ostoliikenteeksi sanottujen junavuorojen lipputulot pitää VR Osakeyhtiö, valtio siis maksaa tuen lipputulojen lisäksi.

Tuetun liikenteen kilpailuttaminen ei ole sama asia kuin rataverkon henkilöliikenteen vapauttaminen kaikille liikenneoperaattoreille. Kilpailuttaminen tarkoittaa sitä, että jos yksinoikeuden omaava VR Osakeyhtiö ei suostu ajamaan joitain junavuoroja omalla riskillään vaan vaatii valtion tukea, tuen maksajalla on oikeus pyytää tarjouksia myös muilta.

Kilpailuttamismääräyksen tarkoitus on poistaa rahastusautomaatti, joka näyttää toimivan meillä Suomessa. Parin vuoden välein valtio ilmoittaa, ettei junaliikenteen tukemiseen ole enää rahaa niin paljon kuin ennen. VR Osakeyhtiö julkaisee sitten listan siitä, missä kaikkialla junaliikenne loppuu, jos tukirahat vähenevät. Syntyy poliittinen poru, jossa niukkuutta ei pystytä jakamaan, ja lopulta valtio antaa periksi omistamalleen yhtiölle ja tukee sitä kuten ennenkin.

Kilpailuttamisen tavoite on sama kuin esimerkiksi bussiliikenteessä. Pääkaupunkiseudun bussiliikenteen hintataso laski pysyvästi 20 %, kun markkinat vapautettiin. Junaliikenteessä ei ole tärkeintä, kuka junan ajaa vaan että hinta on oikea. Kilpailu pakottaa VR Osakeyhtiön arvioimaan, paljonko se ilmoittaa tukea haluavansa.

Euroopan unionin direktiivit ovat määräyksiä, jotka ohjaavat kansallista lainsäädäntöä. Suomen virallinen kanta rautatiedirektiiveihin on ollut, että VR Osakeyhtiön monopoliaseman purkamiseen ryhdytään vasta sitten, kun on pakko. Suomen virallisesta kannasta päättää viime kädessä eduskunta. Erikoista on, että eduskunta näyttää olevan täysin eri mieltä kuin kaikki muut asioiden kanssa tekemisissä olevat – jopa VR Osakeyhtiötä myöten.

Pro Rautatie ry:n rautatiepolitiikkaa käsitelleessä seminaarissa Helsingissä maaliskuun 8. päivänä 2005 oli paikalla kuusihenkinen paneeli, jonka kaikki jäsenet olivat kilpailun kannalla, ainakin varauksin. VR Osakeyhtiön henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen uskoi VR Osakeyhtiön pärjäävän kilpailussa, joten kilpailua ei ole syytä pelätä.

Suomessa rautateiden kilpailusta saatuja kokemuksia tuntenevat parhaiten liikenne- ja viestintäministeriön asiaa käsittelevät virkamiehet sekä teollisuus, jolla on kansainvälisiä yhteyksiä tai toimintaa niissä maissa, joissa rautatiet on ainakin osittain vapautettu monopolista. Suomi onkin omassa lausunnossaan tavaraliikenteen vapauttamisesta todennut kilpailuttamisen edut, kertoi liikenne- ja viestintäministeriön Reino Lampinen maaliskuun seminaarissa.

Miksi sitten hallitusohjelma kirjaa, että VR Osakeyhtiön asemaan ei hallituskaudella puututa, ellei EU siihen pakota? Avointa vastustusta EU:n ajamalle kehitykselle löytyy ammattiliitoista. Ne korostavat kehityksen varjopuolia. Mutta on hyvä muistaa, että ammattiyhdistystoiminta on myös valtapeliä. VR:n ammattiliittojen järjestäytymisaste on huippuluokkaa ja ammattiyhdistyksen voima kova. Jos kenttä hajoaa, alalle tulee pienyrittäjiä, joiden yrittäjäkuljettajiin liiton valta ei yllä, vaikka palokollinen henkilökunta olisikin lakossa. Hajaannus ja sen merkitykset ovat tuttuja jo tieliikenteen puolelta.

Ay-väenkin kannalta kilpailulla on toinenkin puoli. Jos junaliikenteen tukiautomaatti lakkaa toimimasta, junaliikenne supistuu. Samaan johtaa jokainen tieliikenteelle menetetty kauppa. VR Cargo hävisi Tornion ferrokromitehtaan kilpailutetut kaivoskuljetukset kuorma-autoilijalle viideksi vuodeksi, mikä nakertaa rautatieläisten työllisyyttä. Kehitys jatkuu, jos sivuradat suljetaan ja niiden rahti siirtyy maanteille. VR Osakeyhtiö on jo väläyttänyt, että tukieurojen supistuminen johtaa irtisanomisiin.

Kilpailu pakottaa toiminnan tehostumiseen, eikä siinä ole kyse pelkästään ”duunarin selkänahasta”. Myös johtajat joutuvat miettimään yrityksen toimintatapoja ja omaa tärkeyttään. Kun kilpailu lisää rautatieliikennettä, liittojen jäsenilläkin on vielä tulevaisuus edessään. Supistuvien tukirahojen varaan ei tulevaisuutta voi laskea.

VR-konsernin henkilöstön ikärakenteessa kytee aikapommi, joka pahimmassa tapauksessa hävittää koko alan ammattiliittoineen. Rautatieliikenteeseen ei palkata porukkaa kuten satamien huudoissa tai marketteihin kassoille. Eläköityminen säästää

toki irtisanomisilta, mutta kaikesta henkilökunnasta ei voi luopua, ja eri tehtävät vaativat oman ammattitaitonsa. Kilpailukykyisellä VR Osakeyhtiöllä on oltava pätevä ja tehokas henkilöstö – ei vain niitä, jotka jäivät jäljelle, kun kokeneet lähtivät eläkkeelle.

Suomen rautatiepolitiikkaa ei ole vielä kirjoitettu. On olemassa vain virallinen kanta, jonka mukaan rautatieliikennettä tuetaan panemalla rahaa rataverkkoon sekä tukemalla liikennettä. Kevään 2005 puheenaiheet ovat kuitenkin rahankäytön supistaminen niin rataverkon kuin liikenteenkin osalta. Hallitus ei siis olekaan toteuttamassa Suomen virallista kantaa. Syynä lienee, että virallista kantaa on mahdotonta toteuttaa. Se maksaa liikaa, kun rahanmenolle ei ole loppua näkyvissä. Jatkuvasti kasvava liikenteen tukeminen ei paranna rautatieliikenteen kilpailukykyä. Paraneva kilpailukyky johtaisi tukitarpeen vähenemiseen.

Mitä hallitus tahtookaan sanoa? Onko viestinä, että hallituskin on loppujen lopuksi kilpailun kannalla, koska muuhun ei ole rahaa. Järjestäytyneet rautatieläisetkin ymmärtävät, että kun kysymys työpaikasta osuu tai ei osu omalle kohdalle, ansaitseminen on sittenkin parempi vaihtoehto kuin se, lukeeko palkkakuitissa VR Osakeyhtiö vai muu junayhtiö.

Muut tahot ovatkin avoimesti vapaan rataverkon etujen kannalla.

Kokemuksia rautatieliikenteen vapauttamisesta

Ilkka Hovi

Yksityistäminen = valtion omistamat rautatiet, niiden kalusto ja rataverkko myydään yksityisille yhtiöille.

Vapaa kilpailu = rautatiet ovat valtion omaisuutta, rataverkon hallinta on eriytetty liikenteen hoidosta, rataverkolla voi liikennöidä useita yhtiöitä, myös valtionyhtiöitä.

”On hyvä kysyä onko Suomessa rautatiepolitiikkaa. Joka tapauksessa EU:lla on.”

Näin on todennut EU:n tulevan rautatieviraston hallintoneuvoston puheenjohtaja Reino Lampinen. EU:n politiikkana on välttää teiden ruuhkautumista, onnettomuuksia ja ympäristöhaittoja. Niinpä EU pyrkii siirtämään liikennettä enemmän maanteiltä rautateille kuin rautateiltä maanteille.

Monopoliyhtiöt menettävät uudistuskyvyn ja niiltä puuttuvat uusien kuljetustuotteiden kehittämiseen tarvittavat yllykkeet. EU:ssa ratkaisuksi on nähty rautateiden vapauttaminen kilpailulle. EU haluaa luoda syrjimättömät puitteet, joissa samalla rataverkolla voi toimia useita operaattoreita. Kokemukset vapaasta kilpailusta ovat muodostumassa positiivisiksi. Se on antanut alueille ja kunnille mahdollisuuden kehittää raideliikennettä paikallisten tarpeiden mukaisesti, johtanut parantuneeseen liikennetarjontaan ja lisännyt matkustajamääriä.

Tavaraliikenteessä uusien toimijoiden on oltava tehokkaita ja tarjottava joustavaa palvelua. Myös vanhat valtionrautatiet ovat saaneet tilaisuuden uudistua: ne hyödyntävät kilpailua perustamalla tytäryhtiöitä naapurimaiden rataverkolle.

Rautateiden omistuspohja on heijastanut eri maissa eri aikoina vallitsevia ideologioita. Ratoja rakennettiin 1800-luvulla yksityisen pääoman turvin esimerkiksi Englannissa ja Yhdysvalloissa tai rakentajana oli valtio niin kuin Suomessa tai Preussissa. Sekä huomattava yksityinen rautatiesektori että valtion ratoja oli Ruotsissa, Ranskassa ja Venäjällä. Useimmissa maissa suurimmat rautatieyhtiöt kansallistettiin 1930- ja 1940-luvuilla. EU alkoi etsiä keinoja rautateiden kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja kuljetusosuuden kasvattamiseksi 1990-luvun lopulla. Valtiollisten ratojen raideliikenteen monopolit haluttiin purkaa ja nopeuttaa maiden välistä rautatieliikennettä. Ympyrä on sulkeutunut: ensimmäisillä yleiselle liikenteelle avatuilla rautateil-

lä kulkivat ratayhtiön höyryjunat ja hevosten vetämät yksityiset vaunut sulassa sovussa.

Britanniassa rautatiet yksityistettiin nopeasti ja ideologisista syistä. Ne esitetään usein esimerkkinä kaaoksesta, johon myös kilpailun vapauttamisen oletetaan johtavan. Britanniassa junaliikenteen hoito ja rataverkko myytiin yksityisille yhtiöille. Operaattorit vuokraavat kaluston yhtiöiltä, joille kalusto oli myyty. Työntekijöiden, junien ja vuokrattavan kaluston määrän arvioitiin alkuunsa liian pieneksi. Ensimmäinen oli ongelmia myös kalustohuollon järjestämisessä. Alkuaikoina junat myöhästelivät, ja kapasiteetti oli liian pieni. Junavuoroja peruutettiin korjaukseen joutuneen kaluston takia tai liikennöintihenkilökunnan puutteen vuoksi.

Toinen Britannian virhe oli rataverkon ja sen kunnossapidon yksityistäminen. Railtrack-yhtiö omisti radat ja sai tulonsa operaattorien ratamaksuista. Yhtiö joutui heti suuren työtaakan alle, koska British Railin hallitus oli viime vuosina vähentänyt kunnossapitomäärärahoja. Yksityisenä yhtiönä Railtrack piti tärkeämpänä osakkeenomistajille maksettavia osinkoja kuin varojen suuntaamista ratojen puutteiden korjaamiseen. Opastinväit ja kiskojen katkeamiset johtivat vakaviin onnettomuuksiin.

Valtiovalta joutui puuttumaan tilanteeseen: Railtrack otettiin valtion haltuun ja ratamäärärahoja lisättiin. Nykyisin radasta vastaa viranomaisena Network Rail. Liikennöiviltä yhtiöiltä on alettu vaatia myöhästymissakkoja ja joitakin liikennelupia on peruttu. Lisäksi liikennelupien ehtoihin kuuluvaa uuden kaluston hankintavelvoitetta lisättiin. Kokemukset rautatieliikenteen vapauttamisesta Britanniassa ovat sittemmin olleet kohtuulliset. Matkustajaliikenne toimii jo tyydyttävästi ja liikuvaa kalustoa on uusittu huomattavia määriä. Tavaraliikenne on kasvamassa voimakkaasti yksityisten operaattoreiden tarjonnan ja uusien kuljetustuotteiden ansiosta.

Saksan länsiosassa on koko ajan ollut yksityisiä sivu-, tehdas- tai satamaratoja. Kilpailun vapauduttua osa näistä yhtiöistä tarjoaa tavaraliikennepalveluja valtion radoilla. Entisessä Itä-Saksassa on tällaisia ratoja yksityistetty teollisuuden sekä kuntien ja osavaltioiden toimesta. Ensimmäisenä tavaraliikenteen pitkänmatkan kuljetuksena oli lentokonebensiniin kuljetus kokojunilla. Sittemmin on neljän kemianteollisuuden yhtiön perustama Rail4Chem huolehtinut osakasyhtiöiden kokojunaliikenteestä. Kilpailu on aktivoinut kansallista DB-yhtiötä, joka pyrkii kansainvälistymään. Kasvualueena on nähty kansainväliset kuljetukset, joihin on pureuduttu ostamalla kuljetusliikkeitä, esim. Schenker ja tanskalainen DSB Cargo Tanska. DB:n tavaraliikenteen uusi nimi on Railion, joka ensin perustettiin Hollannin (NS) ja Saksan (DB) rautateiden yhteisyrityksenä. Liittouma purettiin sittemmin, mutta nykyisin Railion toimii itsenäisesti ja hyödyntää uutta kilpailutilannetta.

Matkustajaliikenteessä on tärkeä askel ollut Saksan liittovaltion osavaltioille antama tuki. Osavaltiot ja kunnat ovat voineet päättää itsenäisesti tuen käyttämisestä raide- henkilöliikenteen tukemiseen ja elvyttämiseen. Tuen avulla jopa suljettuja rataosia on avattu uudelleen liikenteelle. Rautatiekaluston omistajat – esimerkiksi kunnat ja paikallinen teollisuus – ja operaattoriyhtiöt toimivat yhteistyössä. Kunnat ovat voineet päättää itse, millaisia kuljetusratkaisuja ne tarvitsevat. Nykyisin on mahdollista tehdä myös rautatietä ja raitiotietä hyödyntäviä sekajärjestelmiä, jotka ovat rau-

tatietä halvempia mutta perinteistä raitiotietä kuljetuskykyisempiä. Saatu tuki ei estä uusien innovaatioiden käyttöönottoa.

Euroopan viimeisiä rautateiden vapautusta vastustavia linnakkeita on Ranska. Vaikka Ranskan rautateiden kärkituote TGV-suurnopeusjunat ovat matkustajien suosiossa ja alueellista paikallisliikennettäkin on kehitetty, rahtiliikenteen tulevaisuuden näkymät ovat synkät. Heikon organisaation, jähmeän päätöksenteon ja pieniäkin uudistuksia vastustavien ammattiliittojen yhteisvaikutuksesta rahtiliikenteen osuus kuljetuksista pienenee koko ajan. Kaluston huono käyttöaste hidastaa kuljetuksia. Vuoden 2005 alusta Ranskan kautta kulkevia kuljetuksia on alettu siirtää muille reiteille tai kuljetusvälineille.

Ranskassa vastustetaan voimakkaasti rautatiekuljetusten avaamista kilpailulle. Euroopassa on siis piankin nähtävissä, kuinka vapaa kilpailu vaikuttaa rautatiekuljetusten markkinaosuuksiin niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin. Kilpailun vapautaminen on toisaalla lisännyt matkustajaliikennettä ja korjannut monopolihinnoittelun synnyttämiä vääristymisiä. Jotta vapaasta kilpailusta on hyötyä, toimijoille on tarjottava mahdollisuus saada sijoitetulle pääomalle kohtuullinen korko ja varmuus toiminnan jatkuvuudesta. Toisaalta heidän on investoitava kalustoon. Uudet teknikat kuten monivirtakalusto, raideleveyden vaihtolaitteet ja sekä sähköä että dieselä hyödyntävät duoraitiovaunut mahdollistavat liikenteensuunnittelijoille monipuolisen keinovalikoiman. Tavaraliikenteessä kustannusten lasku näkyi ensimmäiseksi kokojunaliikenteessä.

Yksityiset junaliikenneyhtiöt ovat alkaneet tarjota kuljetuspalveluja alueellisesti tai syöttöliikenteenä valtionradoille sekä nostaneet palvelutasoa; kustannussäästöt on saatu pienemmän organisaation ja pienempien investointien ansiosta. Kannattavalle liikenteelle riittävä kuljetuspotentiaali ja vapaa hinnoittelu ovat elinehto.

Suomi muistuttaa malliltaan lähinnä Ranskaa. Suomalaiset ammattiliitot näyttävät vastustavan vapaata kilpailua. VR-yhtymä siirtää jopa omia sisäisiä kuljetuksiaan kuorma-autoille. Suomessa halutaan ajaa rautatiejärjestelmä runkolinjojen varaan tuhoamalla monipuolinen rataverkko. Tällainen kehitys on estettävä.

Lähteitä:

ToDay's Railways

Taloussanomat

Economist

TDg

Transpress

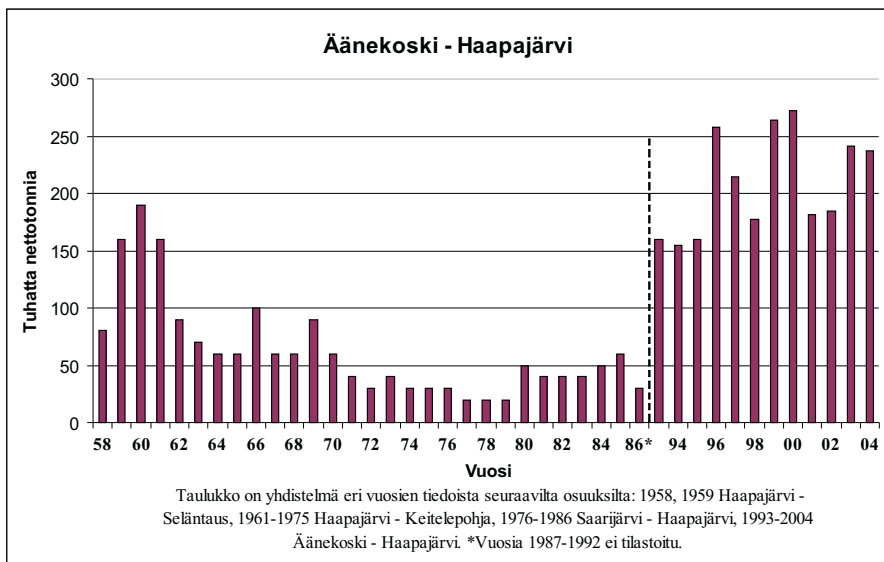
Eisenbahn Kourier ym

Risto Pitkänen Pro Rautatie -seminaarissa 28.10.2004

Rata jolla rahti moninkertaistui

Timo Louhikari

”Radanpidon niukka rahoitus ja liikenteen merkittävä väheneminen” ovat johtaneet siihen, että Ratahallintokeskus on päättänyt selvittämään joidenkin rataosien tulevaisuutta, sanoo RHK:n vuoden 2004 toimintakertomus. Sen mukaan ”kuljetuskysyntä on joillain rataosilla vähentynyt aikojen saatossa huomattavasti”. Kun radat alkavat olla kuntonsa puolesta peruskorjauksen tarpeessa, on paikallaan käydä perusteelli-



Rataosien nettotonniliikenteestä vuoden 1987 jälkeen ei ole saatavilla virallisia tilastoja, eikä uusimpia liikennemäärätietoja voi esittää kovin tarkasti. Kuljetettavaa on eri vuosina kertynyt radan eri osuuksilta, ja tonnit on laskettu yhteen. Viime vuosien luvuissa on pientä laskutavasta johtuvaa eroa aiemmin julkisuudessa esitettyihin. Vanhaan VR:n tilastointiin pohjautuva pitkän aikavälin vertailu yhdistettynä RHK:n nettotonnikartoista saatuun tietoon antaa kuitenkin luotettavan kuvan liikennemääräen kehityssuunnasta. Lisätietoa liitteessä 1 sivulla 167. Kaavio: Mikko Itälähti.

sesti läpi niiden merkitys maamme kuljetusjärjestelmässä ja tarkastella niiden alueellista roolia, kertomuksessa sanotaan.

Riittävän pitkän aikavälin tilastot eivät täysin oikeuta esitettyihin johtopäätöksiin. Uhanalaisista rataosista Äänekosken–Haapajärven ja Joensuun–Ilomantsin radoilla liikennemäärät ovat takavuosista moninkertaistuneet. Pitkän aikavälin nettotonnitilastoja tutkiessaan ei sen sijaan voi olla panematta merkille, että valtio on systemaattisesti investoinut joihinkin rataosiin, joilla liikenne on romahdusmaisesti vähentynyt. On vaihdettu kiskot ja rakennettu kauko-ohjaus, vaikka rataosalla ei ole käytännössä ollut juuri muuta kuin ostoliikenteen taajamajunia (katso kaavio sivulla 128). Vain nyt lakkautusuhan alaiset radat on järjestelmällisesti jätetty ilman investointeja.

Lakkautusuhan alainen Äänekosken–Haapajärven rata halkoo pääkaupunkiseudun asukkaille kuta kuinkin tuntemattomia kuntia. Ne ovat pohjoisesta lukien Haapajärvi, Pihtipudas, Viitasaari, Kannonkoski, Karstula, Saarijärvi ja Äänekoski. Valtionrautatiet harjoitti radan läpi kulkevaa henkilöliikennettä 1960-luvulla vain vajaat



Siltaa raudoitetaan Äänekosken ja Saarijärven välillä toukokuussa 1954. Kuva: Kauko Kippo, Keski-Suomen museon kuva-arkisto.

kahdeksan vuotta, ja tavaraliikennekin oli vuosikymmenet erittäin vähäistä. Radalla on nykyisin vajaat kymmenen VR Cargon kuormauspaikkaa. Sen varrella on myös puolustusvoimien varikko, jonka liikennepaikalla lienee rataverkon juhlallisin nimi, Vuorten-Vuori.

Haapajärven rata on niin erikoinen luku Suomen rataverkon historiaa, että sen synnystä, elämästä ja henkiinjäämisestä toivoisi perusteellista tutkimusta. Vuonna 1920 toiminut suuri kulkulaitoskomitea ehdotti kauko- ja kauttakulkuratain joukkoon suoraa yhteyttä Keski-Suomen kautta pohjoisesta maan eteläosiin. Tähdentäen radan vastaista merkitystä osana halki Suomen kulkevaa kauttakulkurataa komitea otti ohjelmaansa radan Suolahdesta Äänekosken kautta Haapajärvelle. Eduskunta päätti radan rakentamisesta 20.4.1934, ja työt aloitettiin lokakuussa 1938. Ne keskeytti sota, ja ne kohtasivat muutenkin suuria vastoin käymisiä. Radan valmistuttua rakennuspäällikkö V. A. Koponen kirjasi raporttiinsa roimasti ylitetyn budjetin ja hinnaksi myös kuusi töissä kuollutta.

Haapajärven radasta ei tullut pääradan osaa tai edes Pohjanmaan radan kuormituksen tasaajaa vaan rataverkon syrjitty lapsipuoli. Kaikkiaan 163 kilometrin pituisella etelän ja pohjoisen yhdysradalla ei ole juuri ollut, ei ole eikä ole suunnitteilla VR:n läpikululiikennettä. Pienväylätyöryhmän suosituksesta tehdyn selvityksen mukaan (”Vähäliikenteisten ratojen liikenteelliset näkymät”, RHK 2001) rataosalla ei ole verkollista merkitystä, vaan se toimii kuin pistorata. Niinpä VR Cargo ei kuljeta yhtään vaunua suorinta tietä esimerkiksi Oulusta Jyväskylään. On hyvä kysymys, miksi näin on ollut radan koko olemassaolon ajan, 45 vuotta, ja miksi rataa ei alkupe- räissuunnittelun jälkeen ole koskaan tarkasteltu verkon osana?

VR Cargon veturit hakevat kuormauspaikoilta raakapuuta sekä Jyväskylästä että Ylivieskasta käsin. Vaunujen määrääsaminä ovat tuotantolaitokset Lapista Kymenlaaksoon, tärkeimpänä UPM-Kymmenen Pietarsaaren sellutehdas. Äänekosken tehta- at eivät rataa juuri käytä, mutta RHK:n Jyväskylässä 20.12.2004 järjestämässä kuulemistilaisuudessa Metsäliitto osuuskunnan Keski-Suomen kuljetuspäällikkö Hannu Pirinen piti sitä tulevaisuuden vaihtoehtona: osuuskunnalla on Äänekosken–Suolahden akselilla kaikkiaan 3–3,5 miljoonan kuution käyttöaste.

Äänekosken–Haapajärven rata kulkee keskellä Suomea ja on yhä kartalta katsoen Pohjanmaan radan vaihtoehto. Pitkän aikavälin nettotonnitilastot kertovat kuitenkin, että rataa on kartettu kuin ruttoa. Esimerkiksi käyvät Valtiorautateiden aikai- set hakekuljetukset Haapajärveltä Äänekoskelle: ne ohjattiin Savon radan kautta, vaikka kuljetettavaa oli paljon ja rahti säännöllistä. Vuonna 1979 Äänekosken ase- mapäällikkö Alpo Havu arvioi, että Äänekoskelle tulisi Haapajärven suunnasta ju- nallinen haketta ja raakapuuta joka päivä, jos pohjoisen rahti ohjattaisiin suoraa reit- tiä.

Vähäliikenteisten ratojen ”liikenteellisistä näkymistä” vuonna 2001 tehdyssä selvityksessä ei mainita kilpailun avautumista vaan ratoja tarkastellaan vain valtion operaattorin kannalta. Vuosikymmenten aikana on käynyt selväksi, että valtion – tarkkaan ottaen Valtionrautateiden – kiinnostus Haapajärven rataa kohtaan on ollut lähinnä negatiivista. Liikenneministeriön ylitarkastaja Tuomo Suvanto kertoi Hel-

Etelän-pohjoisen reitit:**680 km** Helsinki–Seinäjoki–Oulu**730 km** Helsinki–Äänekoski–Oulu**753 km** Helsinki–Haapamäki–Oulu**822 km** Helsinki–Kuopio–Oulu**943 km** Helsinki–Nurmes–Oulu

singissä 19.4.2005 pidetyssä seminaarissa joskus kuuluneensa sivuratojen tulevaisuutta pohtineeseen työryhmään, jota toimeksiantaja ”oli kieltänyt” esittämästä rataosien lakkauttamista. Tilastojen kuvaamia Haapajärven radan hiljaisia vuosikymmeniä tarkastellessaan voi ehkä ymmärtääkin niitä menneiden vuosikymmenten purkuhaluja, joiden pohjalta Suvanto yhä opasti Ratahallintokeskusta: ”Olisi paljon helpompaa ministeriölle, jos RHK suostuisi ottamaan roiston roolin ja ehdottamaan, että esimerkiksi lakkautetaan viisi rataa, jolloin ministeriö lakkauttaa neljä ja näyttää sanarilta, kun yksi jäi.”

Äänekosken–Haapajärven radalla liikennemäärät ovat kaikesta huolimatta läheneet pontevaan nousuun. Samalla tavaraliikenteen, tuonnempana ehkä myös henkilöliikenteen kilpailu on tarjoamassa muille sitä mahdollisuutta, jota Valtionrautatiet ei halunnut käyttää.

Liikenneministeriössä on myös toisenlaisia näkemyksiä kuin Suvannolla – sellaisiakin, jotka voisivat antaa Äänekosken–Haapajärven radalle mahdollisuuden toimia jopa verkon normaalina osana, ei vain VR Cargon ylipitkänä pistoraiteena. Pro Rautatie -seminaarissa 8.3.2005 ylitarkastaja Reino Lampinen esitteli niitä uudistuksissa pitkälle edenneitä maita (Englanti, Saksa, Italia ja Ruotsi), joissa radoille on jo saatu luoduksi normaalia liiketoimintaa. Uudet innovatiiviset yrittäjät ovat pystyneet ottamaan jopa vanhoja lakkautettuja rataosia uudelleen käyttöön ja lisäämään kuljetuspalveluja.

”Onko Suomi erityistapaus ja suojassa kilpailulta, koska meillä on pienet markkinat, oma raideleveys ja sijainti erillään muusta Euroopasta meren takana?” Lampinen kysyi. ”Jos olemme erikoistapaus, niin haluammeko olla suojassa tältä kehitykseltä?”

VR Cargo on omaksunut Äänekosken–Haapajärven rataosalla kevyitä liikennöimiskäytäntöjä, jotka eivät ennen olisi tulleet kysymykseen. Vielä 25 vuotta sitten tavarajunien kulku oli järjestetty kuin konsanaan valtion virastossa: veturissa oli kuljettaja ja koneapulainen ja erillisessä konduktöörinvaunussa konduktööri alaisinaan junamies. Vanhimmanmallisissa vaunuissa saattoi olla kyltti seinällä muistuttamassa, että ollaan työmaalla: ”Kortinpeluu kielletty.” Asemilla oli henkilökuntaa odottamassa kerran viikossa saapuvaa junaa, jossa oli kenties vain muutama vaunu (HS 11.12.1982). Valtionrautateiden virastoajan päätyttyä liikenteenhoitoa on vähin erin

päästy järkeistämään. Viime vuosina junan henkilökuntaan on kuulunut vain kuljettaja, ja juna- ja asemamiehistöt on korvannut junaa autolla seuraava ratapihakonduktööri – kaikki ilman, että rataosalle olisi tehty esimerkiksi turvalaiteinvestointeja.

Tilastoissa ei pitäisi ensinkään olla Haapajärven radan kaltaista kummajaista. Vuosikymmenten odottelun jälkeen rataosan kuljetusmäärät ovat nousseet monikermaisiksi ilman, että pistoratamainen liikennöinti olisi muuttunut. Jyväskylän kuulemistilaisuudessa 20.12.2004 UPM Kymmenen edustaja, metsäpalvelupäällikkö Jouni Puranen arveli, että tavaraliikenteen kilpailu toisi Haapajärven radalle lisää raaka-



Pro Rautatie -seminaarissa lokakuussa 2004 puhunut professori Pekka Rytölä totesi, että ratojen työnjako, hierarkia ja jäsentely ovat Suomessa "aika lailla syvästi avoimia kysymyksiä." Keskellä Suomea olevaa yhdysrataa liikennöidään Ylivieskasta ja Jyväskylästä käsin kuin kahta erillistä pistorataa. Radalla ei ole minkäänlaista läpikulkuliikennettä, mutta raakapuu kuljetukset ovat muutamassa vuosikymmenessä moninkertaistuneet. Kartta: Mikko Itälahti.

Kuka kävi yöllä Keitelelohjassa?

Maantierahdin kannattajat saivat syystalvesta 2004 rataverkon karsintahaluilleen yllättävää tukea. Varkaat veivät Viitasaaren Keitelelohjasta puolensataa Ratahallintokeskuksen omistamaa 22-metristä 43 kilon kierrätyskiskoa. Ne odottivat asennusta Keitelelohjan sivuraiteelle. Lisääntynyt käyttö on pannut kuormausraiteet koetukselle.

Varkaat olivat nähneet suurta vaivaa ja joutuneet käyttämään paljon aikaa. Kiskot oli katkottu kaasuleikkaamalla kolmeen osaan, jotta ne oli helppompi kuljettaa pois. Poliisi ihmettelee, että kukaan ei pannut merkille niinkin näkyvää ja poikkeuksellista viikonlopun toimintaa.

Viitasaaren poliisi jäi kaipaamaan havaintoja asemanseudulla marraskuun lauantain ja maanantaiaamun välillä liikkuneista. Toukokuussa 2005 kiskot ja niiden hakijat ovat yhä kateissa.

Rataosan muista kiskoista päättää syksyllä eduskunta. Äänekosken–Haapajärven-radan purkukustannuksiksi on laskettu 1.640.000 euroa, ellei uusia vapaaehtoisia ilmaannu.



Viitasaaren Keitelelohjassa uusitaan sivuraiteita lisääntyneen käytön vuoksi. Nämä Ratahallintokeskuksen kierrätyskiskot varastettiin, ennen kuin ne ehdittiin asentaa.

puukuljetuksia. Samassa tilaisuudessa entinen kansanedustaja Johannes Leppänen (kesk.) totesi, että rataosan kannalta on ”erittäin ratkaisevaa”, avataanko kilpailu. Leppänen kysyi, onko kilpailun avaaminen pelkkä myytti ja varoitti, että asioita menetetään, ellei viranomaisvalmistelu ole ajoissa liikkeellä.

Raakapuukuljetukset ovat kuitenkin vain osa siitä tulevaisuudesta, joka Äänekosken–Haapajärven rataa voisi odottaa, jos sitä tarkasteltaisiin edes osaksi alkupe-
räisten suunnittelijoidensa silmin – kahden erillisen, erikseen pohjoisesta ja etelästä liikennöitävän pistoradan sijasta yhdysratana ja verkon normaalina osana.

Lähteet:

Rautatietilastot 1958–1986; RHK:n nettotonnilikenteen kartat 1993–2004
RHK:n vuoden 2004 toimintakertomus
Suolahden–Haapajärven rata, teknillis-taloudellinen kertomus, kirj. rakennuspääl-
likkö V.A Koponen
”Vähäliikenteisten ratojen liikenteelliset näkymät”, RHK 2001
Alpo Havun haastattelumuistiinpanot (14.8.1979)
Kirjoittajan omat eri lehdissä julkaistut Haapajärven rataa koskevat artikkelit, mm.
Helsingin Sanomat 11.12.1982, Sisä-Suomen Lehti (useita) 1980, Me-lehti 1980
Jyväskylän kuulemistilaisuuden (20.12.2004) muistio ja transkripti
Pro Rautatie -seminaari Jyväskylässä 28.10.2004 (minidisk)
Ylitarkastaja Reino Lampisen esitelmä Pro Rautatie -seminaarissa 8.3.2005
Ylitarkastaja Tuomo Suvannon puheenvuoro Pohjoismaiden rautatieseuran Suo-
men osaston seminaarissa 19.4.2005 (minidisk)
Viitasaaren poliisi (28.4.2005)
Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvitys (Insinööritoimisto Liidea Oy:n luon-
nos 6.5.2005)

Rataosa matkailuideoiden lähteenä

Henkilöliikenne Jyväskylän–Haapajärven radan läpi aloitettiin vuonna 1960. Pisim-
mät vuorot ajettiin Jyväskylästä Ylivieskaan, jonne matkustajan oli kolkuteltava yh-
dessä ja samassa taajaan pysähtyvässä kiskobussissa 265 kilometriä, muovipenkeillä
ja ilman ravintolavaunua tai edes kärrytarjoilua. Vuoden 1966 talviaikataulun mu-
kaan kiskobussi pysähtyi Jyväskylän ja Haapajärven välille yli 50 paikassa. Matka
Jyväskylästä Ouluun kesti 7 tuntia 17 minuuttia.

Kaukoliikennettä tai nopeampaa kiskobussiyhteyttä uudelle ratalinjalle ei ryh-
dytty suunnittelemaan vaan jo vuonna 1968 läpikulkujunat lopetettiin. Jyväskylästä
liikennöitiin Saarijärvelle vielä vuoteen 1978, ja vuonna 1987 myös Äänekosken pai-
kallisjunat lakkautettiin. Linja oli siivottu matkustajajunista.

Kaksi ensimmäistä lakkautusta sujuivat vähin äänin: rata oli uusi, sen varrella ei
ollut junamatkustamisen perinteitä, eivätkä kaukojunien käyttäjät olleet hitaiden yh-

teyksien rataa edes huomanneet. Viimeinen lakkautus sen sijaan oli radan eteläpään kunnille kolaus; Jyväskylästä oli totuttu matkustamaan junalla Laukaaseen ja Suolahteen vuodesta 1898. Liikenteen lopettamista vastaan oli protestoitu vuosia ja onnistuttu sitä jarruttamaanakin. Protestiksi ajettiin ammatillisen paikallisjärjestön tilausjuna Äänekoskelta Pihtiputaalle: Äänekosken seudulla uskottiin, että lakkauttamisten sijasta liikennettä pitäisi kehittää.

Tätä taustaa vasten ei ollut outoa sekään, että Suolahden kaupunki halusi ostaa viimeisen linjalla liikkuneen kiskobussin. Viaton ajatus oli panna juna näytteille kaupungin ulkoilmakokoelmaan. Ostetut kiskobussit saapuivat Suolahteen tammikuun 21. päivänä 1988, ja kaupunki luovutti ne omistamansa Keitele-Museo Oy:n hallintaan. Ne sijoitettiin satamassa olevan vanhan aseman syrjäiselle sivuraiteelle.

Mutkaton tulo ja uusi omistus herättivät heti harrastajien kiinnostuksen. Suolahdessa kävi niin kuin Haapamäellä, jonne oli alkanut kasautua höyryvetureita. Syntyi harrastuspaikka ja sen myötä harrastus. Haapamäellä oli raskaita ja ruosteisia höyryvetureita, Suolahdessa helppokäyttöisiä kiskobusseja miltei ajon jäljiltä. Olisi ollut ihme, elleivät harrastajat olisi halunneet niitä liikenteeseen.

Vuonna 1988 valtion rataverkolla oli vähän museoliikennettä. Suolahtelaisten Valtionrautateiden kanssa käymissä neuvotteluissa VR:n edustaja totesi, että rataosan henkilöliikenne oli lopetettu, eikä suunnitelmissa ollut aloittaa sitä uudelleen. Hän arveli, että olisi noloa, ellei VR päästäisi kiskobussia liikennöimään, kun kerran oli sen myynyt. Oli silti pieni yllätys, että Rautatiehallitus vuonna 1988 salli kiskobussin liikennöinnin Jyväskylän–Haapajärven radalla, vieläpä varsin yksinkertaisin ehdoin.

Käytettävissä olevan kirjanpidon mukaan kiskobussilla ajettiin 90-luvun alkupuolella noin 10.000 kilometriä vuodessa. Vuonna 1993 kilometrit notkahtivat muutamalla tuhannella alaspäin. Lasku johtui Jyväskylän rautatieläisten ammattiosaston tiukentuneesta asenteesta: rautatiehallituksen myöntämän liikennöintiluvan mukaan junaan vaadittiin veturinkuljettajan lisäksi VR:llä työsuhteessa oleva junaturvallisuuspätevä opasteennäyttäjä, jonka ei matkoilla kuitenkaan tarvinnut olla työvuorossa. Valtionrautateille tyypilliseen tapaan ammattiosaston edusmiehet käyttivät isännän ääntä ja ryhtyivät soveltamaan tulkintaa, jonka mukaan opasteennäyttäjän on oltava työvuorossa oleva konduktööri. Tämä karkotti toiminnasta ne ammattiosaston jäsenet, jotka olivat osallistuneet siihen harrastushengessä. Tilalle tuodut saivat työnantajaltaan normaaliin työhönsä kuuluvat palkat ja edut, jotka museon oli VR:lle kompensoitava.

Museojunamatka Äänekoskelta Haapajärvelle tahtuu sallitulla tavarajunien nopeudella noin kolmessa tunnissa. Ajo ilman pysähdysten suomaa vaihtelua olisi uuvuttavaa ja mieletöntä, niinpä matkaohjelmaan on varattava tarjoilua, jaloittelua väliasemilla ja pikku yllätyksiä. Jo ennalta ilmoittamaton pysähdys herättää matkustajissa spekulaatioita, joita kekseliäs matkasuunnitelma voi hyödyntää. Pitkän linjan läpiajo – vieläpä edestakainen – on jo todellista matkustamista. Oli matkustajina lapsiperheitä, eläkeläisiä tai mitä hyvänsä vapaa-ajan viettäjiä, heidän toiveensa on pysyttävä ennakoimaan.

Kiskobussimatkoista tuli suosittuja, ja niillä oli hieman yllättävä vaikutus silloisen VR:n Jyväskylän tuotantoaseman asenteisiin: sekin alkoi harjoittaa tilausliikennettä mm. päiväselttään Jyväskylässä seisseillä kaukojunien vaunuilla. Rataosalle virisi vuosiksi epäsäännöllistä mutta toistuvaa henkilöliikennettä. Ylivieskasta ja Pihtiputaalta ajettiin kahdesti kesässä parinkymmenen teräsvaunun ”mammuttijunia” Tampereen Särkänniemeen. Järjestävä yhdistys haali radan varrelta pitkät junat täyteen matkustajia. Niissä oli mm. ravintolavaunuja ja ne tarjosivat rataosalla ennennäkemätöntä mukavuutta. Muita VR:n tilausjunia ajettiin mm. raveihin, ja Haapajärveltä alettiin järjestettiin kesäretkiä Jyväskylään. Radan eteläpäässä VR puolestaan liikennöi viikoittain matkailujunia Jyväskylästä Suolahden satamaan.

Haapajärven radalla lähes kymmenen vuotta harjoitettu epäsäännöllinen henkilöliikenne oli saanut alkunsa ajokuntoisesta vanhasta kiskobussista, joka oli myyty Suolahteen näyttelyesineeksi. Se oli koonnut ympärilleen pienen joukon harrastajia ja saatu neuvotelluksi liikkeelle. Unohdetun rataosan matkustajat innostuivat, mikä pantiin merkille myös VR:n Jyväskylän tuotantoasemalla. VR:lle ja harrastajille syntyi yhteinen näkemys siitä, että on mahdollista, mielekäästä ja hauskaa hyödyntää vaikutuspiirinsä asukkaillakin tuntemattomaksi jäänyttä rataosaa.

Yhteinen näkemys tuotti joskus yhteisiä matkojakin. Pitkään raakapuujunaan liitettiin museon hallussa ollut matkustajavaunu, jolla vietiin väkeä Suolahden satamasta Jyväskylän Keljonlahteen, ja museo tilasi VR:ltä teräsvaunuja omille erikoismatkoilleen. Suolahdesta tehtiin Kannonkoskelle muutama pienryhmämatka vanhalta postivaunulla, jota veti rataosaston pienveturi paikallisen kuljettajan ohjauksessa. Nämä matkat päättyivät alkuunsa ammattiosaston jyrähdykseen: Jyväskylästä olisi pitänyt tuoda iso veturi, veturinkuljettaja ja konduktööri. Se taas olisi nostanut kustannukset taivasiin ja tehnyt pikkubussista järkevämmän vaihtoehdon.

On nähty joukko julkisin varoin tuettuja vanhaan junakalustoon pohjautuvia matkailuhankkeita, joiden tuloksena on syntynyt riitoja ja pohjatonta rahanmenoa. Yksi niistä on Suolahden höyryfestivaali (1995–1998). Se syntyi matalan profiilin museoliikenteen jatkoksi mutta ei museoliikennettä ylläpitäneiden aloitteesta, eikä heidän ehdoillaan.

Suolahdessa kaupunki oli seurannut museoliikennettä sivusta, sitä tukematta mutta siihen puuttumattakaan. Kun Keitele–Päijänteen kanava vuonna 1994 valmistui, VR:n lastaustoiminnot Suolahden satamassa päättyivät, eikä se enää aluetta tarvinnut. Vanha asema rantoiheen ja ratapihoineen myytiin kaupungille, joka aikoi hyödyntää sitä matkailuun. Lähinnä höyrylaivaharrastajien aloitteesta kaupunki halusi luoda paikalle kesä tapahtuman, jossa olisi mahdollisimman laaja valikoima höyrykalustoa – laivoja, maakoneita, vetureita. Se sijoitti hankkeeseensa huomattavasti rahaa ja odotti, että siitä tulisi taloudellinen menestys. Erittäin kallis tapahtuma toistui neljänä kesänä ja tuotti vuosittain huimat tappiot. Samalla museoliikenteen käytäntöjen ohjailu alkoi siirtyä kouliintuneilta harrastajilta kokemattomille kaupungin virkamiehille.

Harrastajat olivat kautta vuosien toimineet määräysten mukaan ja oppineet luovimaan rautateiden edunvalvontaviidakossa. Vuoden 1997 höyryfestivaalissa jotkin

rautateiden työntekijät tarjoutuivat hoitamaan höyryjunaliikennettä ”omaan pussiin-
sa” laskuttamatta työnantajaltaan työtunteja. Se olisi tiennyt kaupungille säästöä kus-
tannuksiin, jotka olivat luisuneet käsistä. Museolta ammattiosastojen edusmiehet oli-
vat tämänkaltaiset toimintamallit aiemmin järjestelmällisesti evänneet. Järjestely ei
toteutunut mutta museoliikenne ajautui kriisiin ja päättyi aiemmassa laajuudessaan.
Viimeisten festivaalien myötä alkoivat hiipua myös VR:n Jyväskylän tuotanto-
aseman tilausajot Haapajärven radalla. Oli menty liian pitkälle.

Lähteet:

Keitele-Museo Oy:n kirjeenvaihtoa ja sopimuksia vuosilta 1988–1997; VR:n ju-
nasanomias vuosilta 1988–1997

Timo Laukkanen: Dm7, huolto- ja kilometripäiväkirjoja 1991–1994

(Kirjoittaja oli Suolahdessa museojunamatkailua kehittäneen osakeyhtiön palveluk-
sessä, mm. toimitusjohtajana, vuosina 1988–1997.)

VR:n paikallisliikenteen kehitys ja taantuminen

Mikko Alameri

Suomen rautateiden ei tarvinnut kilpailla maantieliikenteen kanssa Venäjän vallan aikana, koska autot alkoivat yleistyä kulkuneuvoina maassamme vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Niinpä Valtionrautateiden historian ensimmäiset kuusi vuosikymmentä olivat Suomen rataverkon ja rautatieliikenteen jatkuvan kasvun vaihetta. Tästä johtuen VR:n rataosat, joilta henkilöliikenne tuolloin lopetettiin, voidaan laskea yhden käden sormilla. Kyseessä olivat muutaman kilometrin mittaiset osuudet, kuten esimerkiksi Lappohjan satamarata ja Värtsilän tehdasrata.

Suomen itsenäistyttyä alkoi liikenne tasavallassa kehittyä nopeasti, kun matkustaminen yleistyi rautatie- ja maantieverkon kasvun vauhdittamana. Samalla linja-auto- ja junaliikenteen keskinäinen kilpailu matkustajista pakotti Valtionrautatiet jo 1920-luvulla keksimään keinoja vähäliikenteisten sivuratojensa henkilöliikenteen kannattavuuden parantamiseksi. Olihan rautatieliikenteen ainoa palvelumuoto höyryveturin vetämä juna – joko henkilöjuna tai sekajuna, siis tavarajuna, jossa oli myös matkustajavaunu(ja). Veturissa olivat kuljettaja ja lämmittäjä sekä itse junassa konduktööri. Linja-autoon riitti kuljettaja, joten jo palkkakustannuksissa oli eroja.

Moottorivaunuja ja linja-autoja

Suomen yksityisillä rautateilla oli jo 1920-luvun puolivälissä siirrytty käyttämään henkilöliikenteessä myös moottorivaunuja, koska nämä olivat käyttökustannuksiltaan veturijunia edullisempia. Valtionrautatiet siirtyi moottorivaunukauteen vuonna 1926 ostettuaan Raahen yksityisrautatien. Tällä radalla oli edellisenä vuonna aloitettu liikenne kaksivaunuksella kiskobussiyksiköllä. VR hylkäsi tämän moottorivaunujunan saatuaan käyttöönsä vuonna 1928 upouuden dieselsähköisen moottorivaunun, jolla ryhdyttiin liikennöimään rataosaa Turku–Naantali. VR hankki 1930-luvulla lisää erilaisia moottorivaunuja yhteensä 21 kappaletta.

Tosin Valtionrautateille oli jo vuonna 1926 annetun moottoriajoneuvolain ja

VR:n moottorivaunut 1930-luvulla

sarja kpl valmistusvuosi

Dieselsähköiset moottorivaunut

Ds1	1	1927
Ds1	2	1930
Ds2	2	1932
Ds2	3	1933
Ds3	2	1934

Bensiinimoottorivaunut

Bm1	2	1928
Bm2	1	1938
Bm3	2	1939

Dieselmoottorivaunut

Dm1	1	1935
Dm2	3	1936
Dm2	3	1937

Huom. Luettelon ensimmäinen Ds3 oli alun perin Ps, siis puukaasukäyttöinen, mutta tämä korvattiin myöhemmin dieselkäytöllä.

-asetuksen myötä syntynyt oikeus ilman eri anomusta korvata kannattamattomiksi käyneitä junavuorojaan autoilla. Niinpä 1930-luvun alussa VR alkoi kustannussäästöihin vedoten siirtää henkilöliikennettä radoilta maanteille. Valtionrautateiden ensimmäinen linja-autolinja korvasi valtaosan henkilöjunaliikenteestä välillä Sotkamo–Vuokatti vuonna 1931. Seuraavana vuonna bussilinja ulotettiin Vuokatista edelleen Kajaaniin. Itä-Suomessa VR joutui järjestämään linja-autovuoroja Sortavalasta Läskelään ja sieltä edelleen pohjoiseen ja kaakkoon, koska rautatieyhteys Matkaselän kautta oli pitkä kiertotie ja tämän johdosta Jänisjärven–Pitkärannan radan matkustajaliikenne vähäistä.

Kilpailutilanteessa VR pyrki kuitenkin pitämään edes osan matkustajistaan edelleen asiakkaina järjestämällä yhdistetyn juna- ja bussilinjan Helsinki–Porvoo–Loviisa vuonna 1932. Linja-autojen ja junien aikataulut sovitettiin siten, että Porvoossa vaihtoaika oli lyhyt. Näin saatiin joustava jatkoyhteys kumpaankin suuntaan matkustaville.

Tällainen syöttöliikenne junilta busseille ja päinvastoin toteutettiin useilla linjoilla eri puolilla Suomea ja VR kilpaili matkustajista yksityisen linja-autoliikenteen

kanssa. Vaikka 1930-luvulla henkilöliikenne usealta rataosalta oli siirretty maanteille, lisäsi VR sekä kauko- että lähiliikenteen junavuorojaan palvelutasonsa parantamiseksi. Pääasiassa vähäliikenteisille rataosille sijoitetuilla puukorisilla moottori-vaunuilla ajettiin vuonna 1938 yhteensä 1.900.000 junakilometriä, joka oli noin 9 % matkustajia kuljettaneiden junien junakilometrien kokonaismäärästä. Raiteilla tehtiin matkoja yhteensä 23.714.000. Samana vuonna VR:llä oli 28 bussia, joilla ajettiin 1.700.000 kilometriä ja kuljetettiin 680.000 matkustajaa.

Luettelo 1.

Rataosat, joilta VR on lopettanut henkilöliikenteen.

Luettelossa ei ole mainittu sellaisia rataosia, joilla oli henkilöliikennettä

- laivamatkustajia varten: ennen sotia Koiviston, Otavan ja Sortavalan satamiin sekä Kajaanin Petäisenniskalle; vuoden 1944 jälkeen Hangon, Naantalın ja Vaasan satamiin sekä Lahden Vesijärvelle ja Uudenkaupungin Hepokarille,
 - Etelä-Pohjanmaan keuhkotautisairaalan potilaita, vierailijoita ja huoltoa varten Kaupinkankaalle,
 - saattoväkeä varten Malmin hautausmaalle Helsingissä,
 - työläiskuljetuksia varten, esim. VR:n Hyvinkään konepajalle,
- ja niin edelleen. Näistä enimmäkseen muutaman kilometrin pituisista sivuradoista on monen osalta liikennöintitietoja saatavissa vain puutteellisesti.

Lisäksi joillakin tavaraliikennoradoilla on ollut kokeiluluontoista henkilöliikennettä, esim. Oulunkylä–Herttoniemi.

Erikoistapaus on kansainvälinen liikenne Tornio–Haaparanta, joka päättyi suomalaisten junien osalta 29.5.1988.

Rataosilla, joiden jälkeen on suluissa vuosilukumerkintä, oli jo ennen henkilöliikenteen lopettamista vähennetty mainittuina vuosina liikennepaikkojen lukumäärää. Muilla rataosilla lakkautettiin kaikki liikennepaikat samanaikaisesti.

Merkintä ”B” osoittaa, että mainitun rataosan henkilöjunaliikenteen lakkauttamisen yhteydessä VR järjesti – lyhyemmäksi tai pitemmäksi ajanjaksoksi – junaliikennettä korvaavan linja-autokuljetuksen VR:n omalla tai Pohjolan Liikenteen kalustolla taikka yhdysliikennesopimuksella muun liikennöitsijän kanssa.

15.05.1930 Lohjan kauppala–Faneeritehdas

01.01.1936 Pitkäranta–Uusu (B)

15.05.1936 Lohja–Lohjan kauppala (B)

15.05.1936 Suonenjoki–Iisvesi (B)

22.05.1937 Jaakkima–Lahdenpohja (B)

15.05.1938 Vuokatti–Sotkamo (B)

15.05.1939 Kouvola–Kymintehdas–Tehtaanportti (1. kerran) (B)

01.09.1941 Toijala–Toijalan satama
 01.06.1948 Kokkola–Ykspihlaja
 01.12.1948 Parikkala–Tiviä
 01.06.1949 Haarakallio–Voikka
 01.06.1949 Pyy–Veitsiluoto
 01.06.1949 Kemijärvi–Kellosekä (1. kerran) (B)

 01.06.1951 Kouvola–Kuusankoski–Tehtaanportti (2. kerran)
 01.10.1951 Virasoja–Vallinkoski
 01.10.1951 Virasoja–Vuoksen satama
 01.03.1953 Vilppula–Mänttä (B)
 01.09.1953 Kiukainen–Kauttua
 01.12.1953 Markkula–Ylihärmä
 30.05.1954 Pori–Mäntyluoto (B)
 03.06.1956 Perälä–Kaskinen (1. kerran) (B)
 03.06.1956 Kovjoki–Uusikaarlepyy (B)
 03.06.1956 Pännäinen–Pietarsaari (makuuvaunuliikenne jatkui) (B)
 03.06.1956 Haukipudas–Martinniemi
 01.12.1956 Toijala–Valkeakoski–Säteri (B)
 02.06.1957 Viinijärvi–Outokumpu (1955) (B)

 01.10.1963 Loviisa–Valkon keskusta
 27.09.1964 Perälä–Kaskinen (2. kerran) (B)
 22.05.1966 Pesiökylä–Ämmänsaari (B)
 25.09.1966 Tuomioja–Raahe (B)
 01.12.1966 Aavasaksa–Pello (B)
 28.05.1967 Tornio–Aavasaksa (1965–1966) (B)
 28.05.1967 Kemijärvi–Kellosekä (2. kerran) (B)
 26.05.1968 Lahti–Heinola
 26.05.1968 Inkeroinen–Hamina (1965)
 26.05.1968 Seinäjoki–Kristiinankaupunki
 26.05.1968 Saarijärvi–Haapajärvi
 01.06.1969 Orivesi–Jämsänkосki (28.05.1978 alkaen Tampereen–Jyväskylän pi-
 kajunaliikennettä)
 01.12.1969 Joensuu–Ilomantsi

 31.05.1970 Lahti–Loviisa
 27.05.1972 Raisio–Naantali (B)
 01.12.1974 Pännäinen–Pietarsaari (makuuvaunuliikenne)
 22.05.1977 Luumäki–Vainikkala (valtakunnanrajan ylittävä pikajunaliikenne jat-
 kui)
 22.05.1977 Simola–Lappeenranta (1965–1972)

28.05.1978 Äänekoski–Saarijärvi

31.05.1981 Kerava–Porvoo keskusta (1971–1976)

31.05.1981 Pori–Haapamäki (1965–1979)

23.05.1982 Kontiomäki–Taivalkoski (1964–1975)

25.09.1983 Hyvinkää–Karjaa (1968–1976)

01.06.1987 Säkäniemi–Niirala (B)

27.09.1987 Jyväskylä–Äänekoski (1971–1984)

29.05.1988 Kokemäki–Rauma (B)

29.05.1988 Huutokoski–Savonlinna (1970–1984) (B)

29.05.1988 Tornion asema (väli liikennepaikat Laurila–Tornio lakkautettu 1971–1983) (B)

01.01.1993 Turku–Uusikaupunki–Kalaranta (1971–1990)

17.08.1993 Nurmee–Kontiomäki (1970–1990) (B)

Kymintehtaan nimi 1.1.1948 alkaen Kuusankoski

Talvisota synnytti Pohjolan Liikenteen

VR:n matkustajien lukumäärä kasvoi tasaisesti 1930-luvun viimeisinä vuosina, mutta toinen maailmansota katkaisi kehityksen. Talvisodan päätyttyä perustettiin vuonna 1940 Oy Pohjolan Liikenne Ab, joka ryhtyi hoitamaan keskitetysti valtiolle tarpeellisia kuljetuksia, aluksi Petsamon tiellä.

Toisen maailmansodan päätyttyä liikenne Suomen rautateillä ja maanteillä jatkoi aluksi kasvuaan. Valtio siirsi hallussaan olleen Oy Pohjolan Liikenne Ab:n osakekannan Valtionrautateiden hallintaan vuonna 1949. Niinpä vuosina 1949–1950 VR saattoi siirtää koko aikaisemmin hoitamansa bussiliikenteen linja-autoineen Pohjolan Liikenteelle.

VR:n henkilöliikenteen ensimmäinen supistamiskokeilu

Nimenomaan talvisin tavaraliikenteen virrat ohjattiin suurelta osin Etelä-Suomen satamiin. Koska huomattava osa Suomen rataverkosta oli yksiraiteinen, ruuhkautui liikenne toistuvasti. Niinpä VR lakkauttikin koemielessä viidenneksen henkilöjunaliikenteestään talvella 1951–1952. Vaikka paikallisuontoisessa junaliikenteessä pyrittiin säilyttämään tärkeimmät työläis- ja koululaisjunavuorot, ”suuri määrä rautateiden vakinaisista asiakkaista joutui kärsimään junien lakkauttamisesta”. VR:n henkilöliikennekilometrit vähenivät 235.000.000:lla vuodesta 1951 vuoteen 1952, kun kokeilun seurauksena merkittävä osa matkustajista siirtyi raiteilta maanteille.

Junaliikenteen vähentämisestä aiheutuneen runsaan kohun jälkeen VR palautti henkilöliikennetarjontansa lähes ennalleen kesäaikataulussa 1952. Nythän oli alkanut uusi aikakausi junaliikenteessä ja samalla uusi kilpailu matkustajista. VR sijoitti yhteensä 24 uutta kevytmetallikorista Dm3- ja Dm4-sarjan moottorivaunua eri puolille Suomea, aluksi paikallisliikenteeseen. Kahta vuotta myöhemmin tulivat liikenteeseen moottorikiitojunat ja moottoripikajunat, joiden vetäjinä olivat nuo uudet punaharmaat suomalaisvalmisteiset moottorivaunut.

Palvelun uusi ulottuvuus: lättähattu

Vuonna 1954 alkoi myös kiskoautoliikenne Suomessa rakennetuilla uusilla siniharmailla Dm6-moottorivaunuilla liitevaunuineen. Nämä, kuten Dm7-moottorivaunut liitevaunuineen vuodesta 1955, olivat nykyaikaisia ja nopeita henkilöjunia, joilla korvattiin höyryveturivetoiset matkustajajunat nimenomaan paikallisliikenteessä – siis taajama- ja lähiliikenteessä, kuten 2000-luvulla sanotaan. Samalla tapahtui eräänlainen junaliikenteen vallankumous. Nämä kansan ”Lättähatuiksi” ristimät tavanomaista matkustajaliikenteen vaunustoa matalammat, ketterät ja varsin mukavat kiskoautot mahdollistivat pysähdysten lisäämisen ja silti matka-aika pysyi edelleen kilpailukykyisenä.



Paikallisjuna Haaparannalta on saapunut Kemiin toukokuun 17. päivänä 1988. Valtionrautatiet lopetti rajan ylittävän henkilöliikenteen saman kuun 28. päivänä, Ruotsin rautatiet SJ jatkoi rajan ylittävää matkustajaliikennettä Tornioon saakka elokuun 16. päivään 1992. Kuva: Jarkko Voutilainen.

VR perusti uusia seisakkeita ympäri maata ja henkilöliikenteen palvelutaso kohosi ennennäkemättömälle tasolle. Eiväthän Suomen 1950-luvun maantieverkko sen enempää kuin linja-autotkaan olleet kehittyneet yhtä nopeasti kuin rautateiden matkustajaliikenne sekä liikennetarjonnan että liikkuvan kaluston osalta. Lisäksi jokakevähäiset kelirikot koettelivat bussimatkustajien kärsivällisyyttä ja pidensivät matka-aikoja.

Lättähatuilla ajettiin vuonna 1960 yhteensä 14.000.000 junakilometriä, mikä oli 72 % henkilöjunien junakilometreistä. Vuonna 1964, kun kaikki VR:n hankkimat kiskoautot (212 kpl) liitevaunuineen (202 kpl) olivat liikenteessä käytännöllisesti katsoen koko silloisella rataverkolla, oli Suomen rautatieliikennepaikkojenkin lukumäärä suurimmillaan. Samana vuonna näillä moottorivaunuilla ajettiin 17.100.000 junakilometriä. Lättähatuilla ajettiin paikallisliikenteen lisäksi myös nopeaa pitkämatkaista henkilöliikennettä Itä- ja Pohjois-Suomessa, olihan tämä moottorivaunutyyppi veturijunaa nopeampi kevytkiskoilla rataosilla.

Henkilöauto siirtyi johtoon

Mutta 1960-luku oli muutoinkin käännteentekevää aikaa. Talouskasvusta johtunut henkilöautojen lukumäärän räjähdysmäinen lisääntyminen alkoi vaikuttaa voimakkaasti sekä juna- että bussiliikenteen matkustajamääriin. Henkilöautoliikenteen suori te kasvoi linja-autoliikenteen suoritetta suuremmaksi, eivätkä rautateiden henkilöliikenne sekä linja-autoliikenne yhteenlaskettuinaakaan enää vastanneet vuoden 1963 jälkeen henkilöautojen suoritetta. Kun maantieverkkoakin kohennettiin nopeasti ja tehokkaasti, matkustajat siirtyivät junien lisäksi myös busseista oman auton käyttäjiksi.

Vasta vuonna 1965 valtion ratojen sähköistys pääsi täyteen vauhtiin, samoin uusien dieselmoottorivaunuyksiköiden rakentaminen Helsingin lähiliikenteeseen. Tosin nämä suomalaisvalmisteiset Dm9-junat siirrettiin kaukoliikenteeseen, johon oli jo hankittu kotimaassa vuosina 1964–1965 rakennetut Dm8-junat. Syynä siirtoon olivat rautatiehallituksen ja veturimiesten näkemyserot paikallisliikenteen junien miehitysvahvuudesta.

Myös eri joukkoliikennemuotojen välisen yhteistyön puute oli johtanut kilpailun kannalta epäedulliseen tilanteeseen: junat ja bussit taistelivat keskenään matkustajista sen sijaan että olisivat yhdistäneet voimansa ja vahvuutensa sekä houkutelleet matkustajia henkilöautoista julkisen liikenteen asiakkaisiksi.

VR:n vuonna 1953 uudelleen aloittama oma linja-autoliikenne korvasi kannattamatonta paikallisjunaliikennettä. Mutta kun 1960-luvun lopulla jatkettiin paikallisjunatarjonnan vähentämistä eri puolilla Suomea, todettiin myös junavuoroja korvaava VR:n bussiliikennekin tappiolliseksi. Niinpä aloitettiin myös tämän palvelun alasajo. VR:n oma linja-autoliikenne loppui vuonna 1971.

Sähköjunien aikakausi alkoi 1969

Pääkaupunkiseudulla VR aloitti sähköjunaliikenteen vuonna 1969 osuudella Helsinki–Kirkkonummi ensimmäisillä Sm1-sarjan Suomessa rakennetuilla teräsrakenteisilla junayksiköillä. Lättähattuliikenne oli tuolloin osa Helsingin lähiliikennettä, johon kuuluivat myös perinteiset puukoriset matkustajavaunut. Näitä junia vetivät pääasiassa dieselveturit. Höyryveturithan alkoivat käydä vähiin, ja loput palvelivat lähes yksinomaan tavaraliikennettä.

Paikallisliikenteen puukorisista matkustajavaunuista koostuviin ruuhkajuniin Helsingin–Riihimäen välille saatiin vetäjiksi myös sähkövetureita. Näistä Neuvostoliitossa rakennetuista Sr1-vetureista ensimmäinen asetettiin liikenteeseen joulukuussa 1973.

Vuonna 1975 otettiin käyttöön ensimmäiset Sm2-junat. Nämä suomalaisvalmisteiset alumiinirakenteiset junayksiköt liikennöivät pääosin pääkaupunkiseudulla, ranta- ja pääradan lisäksi Suomen ensimmäisellä varta vasten kaupunkiradaksi rakennetulla Martinlaakson radalla, joka avattiin liikenteelle samana vuonna. Vuonna 1999 pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tulivat ensimmäiset osittain matalalattiaiset eurooppalaisvalmisteiset Sm4-sähköjunayksiköt.



Savonlinna. Kiskobussi (Dm7) on saapunut Pieksämäeltä ja pikajuna (Dm8) tekee lähtöä Parikkalaan ja edelleen Helsinkiin heinäkuun 8. päivänä 1984. Kuva: Jarkko Voutilainen.

Paikallishenkilöliikenteen alasajo

Jo ennen sähköjunaliikenteen aikakautta VR ryhtyi määrätietoisesti ajamaan alas paikallisliikennettään Suomen koko rataverkolla. Vuonna 1965 aloitti VR junien lukumäärän systemaattisen vähentämisen, aluksi varovaisesti ja ainoastaan matkustajamääriltään heikoimpia junia lakkauttaen, mutta vuoden 1967 aikataulusta lähtien jyrkästi kiihdyttäen (katso luettelon 1 lakkautettuja rataosia).

Vuonna 1971, jolloin lättähatuilla ajettiin VR:n junakilometreistä enää 9.800.000, tuli tähän alasajoon kuitenkin pysähdys liikenneministeriön puututtua asiaan ja keskeytettyä lakkautussuunnitelmat lähes kokonaan. Asiaa ryhdyttiin selvittämään kahdessa ministeriön vuosina 1971 ja 1972 asettamassa toimikunnassa. Tämä johti muun muassa määrärahan saamiseen VR:lle vuoden 1973 tulo- ja menoarviossa rautatietaloudellisesti kannattamattoman henkilöliikenteen korvaukseksi. Vuosina 1971–1976 ei rataosia kokonaisuudessaan juurikaan lakkautettu, mutta liikennepaikkojen vähentäminen jatkui entiseen tapaan (katso kuviota sivulla 74 ja taukukkoa sivulla 75).

Paikallisliikenteen kasvavan tappiollisuuden huolestuttamana asetti VR vuonna 1979 työryhmän tekemään suunnitelmaa ”varsinaisen pikajunaliikenteen lisäksi hoidettavasta henkilöliikenteestä ja sen laajuudesta”. Vuodesta 1981 alkoi jälleen kokonaisten rataosien henkilöliikenteen lakkauttaminen.

Dieselmoottorivaunuperinne katkeaa

Maaltapako suuriin taajamiin oli tullut yhtä itsestään selväksi kuin henkilöauton omistaminen. Matkustajien vähetessä junavuoroja karsittiin eikä uutta paikallisliikenteen kalustoa hankittu. VR keskittyi kaukoliikenteeseen sekä pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen.

Säännöllinen aikataulunmukainen lättähattuliikenne lopetettiin vuonna 1988. Jäljelle jäänyttä paikallisliikennettä ryhdyttiin ajamaan dieselveturivetoisin junin.

Koska pääkaupunkiseudun ulkopuolista paikallisliikennettä ei voitu kokonaan lopettaa, pakotti veturijunaliikenteen tappiollisuus VR:ää harkitsemaan uusien dieselmoottorivaunujen hankkimista.

VR:n Pieksämäen konepaja rakensi omatoimisesti vanhasta teräsrakenteisesta matkustajavaunusta koemoottorivaunun (Dm10) vuonna 1994. Kierrätysosiakin käytettiin, kuten moottorit ja ulko-ovet. Vaunua käytettiin normaalissa henkilöjunaliikenteessä välillä Iisalmi–Ylivieska. VR ei kuitenkaan päättänyt tilata tällaisia ”kierrätysmoottorivaunuja”.

Samoihin aikoihin eli syksystä 1994 lähtien VR alkoi siirtyä asteittain linjaliikenteen vetureissaan yhdenmiehenajoon; tosin ratapihoilla vaihtovetureissa yksinajo oli käynnistynyt jo 1983.

Uusia dieselmoottorivaunuja

Lättähattuliikenteen päättymisestä kesti melkein vuosikymmenen, ennen kuin ensimmäiset espanjalaisvalmisteiset Dm11-moottorivaunut saatiin Suomeen vuonna 1997. Nämä eivät kuitenkaan täyttäneet vaatimuksia, joista oli sovittu tilaajan ja valmistajan kesken. Niinpä koeajot lopetettiin ja VR palautti moottorivaunut valmistajalle vuonna 1999. Tappiollinen paikallisliikenne sähköistämättömillä rataosilla jatkui edelleen dieselveturivetoisin junin: yksi mies veturissa ja toinen junassa. Toki oli sitten matkustajiakin, vaikkei runsaasti. Aikatauluthan eivät yleensä mahdollistaneet junien käyttöä koulu-, työ-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkoihin.

Kuitenkin uusia moottorivaunuja katsottiin tarvittavan, koska VR:n henkilöliikenteen supistamissuunnitelmat ovat kohdanneet ankaraa vastustusta maakunnissa ja koska toisaalta käytettävissä oleva kalusto alkaa huveta VR:n romuttaessa johdonmukaisesti sinistä teräsrakenteista henkilövaunukantaansa. Dieselveturitkin alkavat ikääntyä.



Vasemmassa sarakkeessa liikennepaikkojen lukumäärä. Lukumäärä sisältää vuonna 1965 30 ja vuonna 2005 33 nykyisen YTV-alueen liikennepaikkaa.

VR tilasikin Tšekinmaasta seuraavat dieselmoottorivaunut. Ensimmäinen Dm12-sarjan moottorivaunu aloitti koeajonsa Suomessa tammikuussa 2005.

VR:n paikallisliikenteen supistaminen pähkinäkuoressa

”Kevätturistin” 1964 mukaan oli VR:n rataverkon henkilöliikenteen liikennepaikkojen lukumäärä suurimmillaan: 1.510 liikennepaikkaa.

Taulukko 1.

VR:n henkilöliikennetarjonnan supistaminen vuosina 1964—2004.

Sarakkeiden selitys:

- 1) Vuosi
- 2) Asianomaisen vuoden kesäaikataulussa mainittujen henkilöliikenteen liikennepaikkojen lukumäärä
- 3) Henkilöjunaliikenteelle avatun rataverkon pituus kilometriä
- 4) Henkilöliikennepaikkojen keskimääräinen välimatka kilometreissä

1	2	3	4	1	2	3	4
1964	1.501	5.125	3,4	1985	474	4.450	9,4
1965	1.468	5.103	3,5	1986	476	4.450	9,3
1966	1.457	5.081	3,5	1987	454	4.419	9,7
1967	1.377	5.003	3,6	1988	388	4.245	10,9
1968	1.258	4.952	3,9	1989	361	4.289	11,9
1969	1.226	4.600	3,8	1990	275	4.296	15,6
1970	1.034	4.458	4,3	1991	270	4.289	15,9
1971	984	4.611	4,7	1992	241	4.134	17,2
1972	964	4.615	4,8	1993	222	4.065	18,3
1973	935	4.615	4,9	1994	216	3.956	18,3
1974	912	4.611	5,1	1995	215	3.956	18,4
1975	876	4.608	5,3	1996	215	3.956	18,4
1976	870	4.608	5,3	1997	211	3.950	18,7
1977	828	4.560	5,5	1998	212	3.951	18,6
1978	799	4.644	5,8	1999	213	3.591	18,5
1979	765	4.644	6,1	2000	211	3.951	18,7
1980	733	4.644	6,3	2001	211	3.951	18,7
1981	672	4.417	6,6	2002	200	3.951	19,8
1982	642	4.261	6,6	2003	199	3.951	19,9
1983	561	4.261	7,6	2004	198	3.951	20,0
1984	473	4.274	9,0				

Vuosina 1964–2004 liikennepaikat ovat vähentyneet 1.312:lla ja henkilöliikenteen rataverkko on supistunut 1.174 kilometrillä. Samana ajanjaksona henkilöliikennepaikkojen keskimääräinen välimatka on kasvanut 3,4 kilometristä 20,0 kilometriin.

Mutta toteaahan jo VR:n 125-vuotishistoriikki vuonna 1987: ”Junan käyttäjien jatkuvasti vähetessä rautatiehallitus ryhtyi supistamaan junatarjontaa ja tarkisti samalla toimintasuunnitelmaansa muuttunutta tilannetta vastaavaksi. Kehityksen pääpaino asetettiin kaukoliikenteelle.”

Taulukko 2.

VR:n henkilöliikenteen junalipun hintakehitys.

Esimerkkinä menolippu 2. luokassa 16 kilometrin matkalla (kuten pääkaupunkiseudulla esim. Helsinki–Kauniainen tai Helsinki–Tikkurila)

sarakkeiden selitys:

1) Vuosi				
2) Lipun hinta				
3) Lipun hinta vuoden 2003 hintatasossa				
4) Vyöhykelipun (AB) hinta				
5) Vyöhykelipun (AB) hinta vuoden 2003 hintatasossa				
1	2	3	4	5
1964	1,10 mk	1,72 €	-	-
1974	1,70 mk	1,35 €	-	-
1984	6,80 mk	1,95 €	8,00 mk	2,29 €
1994	14,00 mk	2,70 €	15,00 mk	2,89 €
2003	2,60 €	2,60 €	3,40 €	3,40 €

Painetut lähteet:

Alameri, Mikko: Suomen rautatiet. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1979
Kurkinen, Jari: Suomen autokoriteollisuuden historia. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2001
Valtionrautatiet 1912–1937, II osa. Helsinki 1937
Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962
Valtionrautatiet 1962–1987. Helsinki 1987
Resiina 4/1988
Resiina 3/2004

Painamattomat lähteet:

Alameri, Rolf: Useita muistioita vuosilta 2004–2005 koskien VR:n henkilöliikennettä

Henkilöliikenteeseen tulivat jo ensimmäiset itsenäiset operaattorit

Timo Louhikari

Vanhaa rautatiekalustoa omistaville yhtiöille ja yhteisöille ryhdyttiin viime vuonna rautatielain muutoksen myötä myöntämään turvallisuustodistuksia. Niistä on tullut rataverkon ensimmäiset VR Osakeyhtiöstä riippumattomat, matkustajia kuljettavat operaattorit. Suomessa on viisi museojunaoperaattoria.

Vuonna 2003 voimaan tullut rautatielaki irrotti museoliikenteen VR Osakeyhtiön alaisuudesta. Lain mukaan museoliikenne ei saa olla säännöllistä, eikä tuottaa liiketaloudellista voittoa. Museoliikennettä harjoittavat yhteisöt tekevät kuitenkin historiaa: kalusto, jonka luultiin kadonneen historian hämärään, antaa ensimmäisen merkin rataverkon vapautumisesta.

Höyryraide Oy:n kymmenvuotisjuhlassa Porvoossa kesäkuussa 2004 puhuneen liikenneministeriön ylitarkastaja Kari Korpelan mukaan Suomen vähäinen museoliikenne on joutunut sopeutumaan jatkuviin muutoksiin: uusi ratalaki asetuksineen ja voimakas panostus junaturvallisuuteen ovat luoneet valtion rataverkkoa käyttävien yhteisöjen vähäiseen toimintaan epävarmuutta. Suomen museoliikenteen harjoittajat voi toistaiseksi lukea yhden käden sormin. Brittein saarilla niitä on noin 60, Saksassa 40 ja Ruotsissakin 20.

”Helposti ajaudumme Suomessa samalle tielle, mikä toteutui Englannissa. Sikälinen valtion omistama ainut rautatieyhtiö romutti, sanoutui irti kaikesta höyryliikenteeseen kuuluvasta ja kailotti höyryliikenteen vanhanaikaisuutta”, Korpela arvioi. ”Yksittäisten harrastajien sitkeyden, romuliikkeen omistajien itsepäisyyden ja kansalaisten tuen kautta merkittävä kokoelma säilyi jälkipolville.”

Museoliikenteen turvallisuustodistus on alkuvuodesta 2005 viidellä yhteisöllä, ja yhdellä (Haapamäen Museoveturiyhdistys r.y.) on hakemus vireillä.

Porvoo: Höyryraide Oy

Tapani Laaksomiehen Höyryraide Oy liikennöi kesäisin Porvoon rataa kevyellä tavaraliikenteen höyryveturilla. Ajokuntoisia päivävaunuja on kolme. Tulevien vuosien ajoon on kunnostettavana toinenkin kevyt veturi ja pari vanhaa puumakuuvaunua.

Höyryraide Oy liikennöi kesällä 2004 kaikkiaan 26 päivänä rataosalla Porvoo–Kerava. Vuodelle 2005 ajopäiviä on luvassa vastaava määrä. Suunnitelmissa on laajentaa toimintaa Jyväskylän–Haapajärven radalle.

Suurena ongelmana Laaksomies pitää osaavan henkilökunnan ja museoliikenteen tarpeita vastaavan koulutuksen puutetta. Höyryraide Oy:llä on käytettävissään neljä VR Osakeyhtiön kuljettajaa, joista kolmella on höyrypätevyys. Laaksomies uskoo, että viiden vuoden kuluttua Höyryraide Oy toimii ”arvostettuna museoliikennettä hoitavana yhtiönä eri puolilla maata”.

Porvoo: Porvoon Museorautatie ry.

Porvoon Museorautatie ry. aloitti liikennöinnin kiskobusseilla Helsingin–Porvoon välillä vuonna 1991. Yhdistyksellä on kolme moottorivaunua ja kaksi liitevaunua. Vuonna 2004 yhdistys ajoi kymmenenä päivänä Helsingin–Porvoon välillä. Tilausajoja ajettiin lisäksi Helsingistä Porvooseen ja Nummelasta Lohjalle.

Suurimmaksi käytännön ongelmaksi koetaan veturinkuljettajien ja konduktööri-en puute. VR Osakeyhtiön työntekijöitä voi käyttää vain vapaapäivinä tai he joutuvat museojunan vuoksi järjestelemään työvuorojaan. Yhdistyksellä oli viime kesänä käytettävissään neljä kuljettajaa. Kuljettajakysymyksen lisäksi uudeksi taloudelliseksi, ehkä vähän tekniseksikin ongelmaksi uhkaavat tulla kulunvalvontalaitteet, jotka vaunuihin pitäisi vuoden 2006 aikana mahdollisesti asentaa.

Toiminta jatkuu nykyisenlaisena, ”jos museojunien kuljettajakysymys ratkeaa kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla”. Kaluston kunnostuksen lisäksi yhdistyksen on maksettava ratamaksua yleisen rataverkon käytöstä ja lisäksi pidettävä yllä yksityisraiteena liikennöitävää Ollin–Porvoon rataa. Tällä 16 kilometrin osuudella pitää lähivuosina vaihtaa kaikkiaan 15.000 ratapölkkyä. Moniko museoautoilija kunnostelee vapaa-aikanaan vanhoja sorateitä?

Oulu: PoRha ry. (Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat)

PoRha ry. (Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat) sai lokakuussa 2000 käyttöönsä kiskobussijunan, johon kuului kaksi moottorivaunua ja yksi liitevaunu. Toinen moottorivaunuista teki toukokuussa 2001 ensimmäisen tilausajomatkinsa Oulusta Vartiukseen. Vuodesta 2002 yhdistys on liikennöinyt kolmen vaunun junalla. Lisäksi yhdistyksellä on rata-auto.

Vuonna 2004 museoajoa oli 12 päivänä kohteina mm. Murtomäki, Toppila, Ämmänsaari, Oritkari, Äkäsjoki, Ykspihlaja, Seinäjoki ja Kemi. Vuoden 2005 ajokautensa PoRha r.y. aloitti maaliskuussa Nurmeksien–Kontiomäen radalla. Miehistö-



Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry:n museojuna teki kevättalvella useita aika-
taulunmukaisia matkoja Pohjois-Karjalan vaaramaisemissa. Entisen paikallisjunan
matka Nurmeksesta Kontiomäkeen kesti tunnin ja 47 minuuttia, kun juna pysähtyi
12 liikennepaikalla. Vuonna 1991 pikajuna taittoi saman matkan kahdeksan minuut-
tia hitaammin, vaikka pysähtyi vain viidellä liikennepaikalla. Kuva: Ulla Kämäräinen.

nä Oulussa käytetään vapaaehtoisia VR Osakeyhtiön kuljettajia, mikä on ”eräs kriit-
tinen tekijä museoliikenteen harjoittamisen laajuudelle”.

Helsinki: Höyryveturimatkat 1009 Oy

Vuonna 1993 perustetulla Höyryveturimatkat 1009 Oy:llä on suuri Ukko-Pekka -ve-
turi sekä kolme matkustajavaunua, jotka on muunnettu Valtionrautateiden vanhoista
päivävaunuista. Yhdessä on mahonkisisustus, toinen on ”kantrityyppinen” ja kolmas
salonkivaunu. Paikkoja on lähes 200.

Toiminta on viime vuosina perustunut tilausajoihin. Suurimpana käytännön on-
gelmana Höyryveturimatkat Oy näkee kuljettajakysymyksen. Helsingin alueella on
käytettävissä 4–6 pätevää kuljettajaa. Ongelmana on, että eri museo-operaattorien
käytettävissä ovat samat harvat kuljettajat.

Yhtiön englantilainen omistaja Nigel Sill on aikeissa vetäytyä eläkkeelle. Niinpä
koko osakeyhtiö kalustoineen on myytävänä, ja myös erilaiset vuokrajärjestelyt tule-
vat kyseeseen. Vuonna 2004 oli yhtiöllä oli vain yksi ajo, Helsingistä Riihimäelle.
Vuodeksi 2005 odotetaan muutamaa yhdistettyä tilaus/yleisäjoa.

Aikaisemmin Höyryveturimatkat Oy:llä oli myös toinen höyryveturi, Tk3-sarjan
veturi 1151, joka viime vuodet oli maalattuna kirkkaanpunaiseksi olutmainokseksi.

Keväällä 2005 veturi laivattiin Englantiin, koska sille ei ollut käyttöä Suomessa ja tallipaikan kustannus Helsingin Pasilassa oli korkea.

Pieksämäki: Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry.

Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry. aloitti museoliikennöinnin vuonna 1987 Veturi-
miesten liiton Pieksämäen osaston alaisena höyryveturitoimikuntana. Kalustona on
pieni Kana-höyryveturi, kolme vanhaa matkustajavaunua ja halkovaunu. Yhdistys
ajoi viime vuonna vain yhden yleisömatkan, Savonlinnan kauppatorille. Vuonna
2005 luvassa on viikoittaisia matkoja heinä-elokuussa Varkauden suuntaan. Miehis-
tönä ovat VR Osakeyhtiön palveluksessa olevat höyrypätevät kuljettajat, joita on
Pieksämäellä kaksi.

Lähteet

Kari Korpela (puhe Porvoossa 5.6.2004)
Tapani Laaksomies (Höyryraide Oy)
Tuula Hannuksela (Höyryveturimatkat 1009 Oy)
Kari Kemppainen (PorHa ry.)
Ismo Kirves (Porvoon Museorautatie ry.)
Esko Hirvonen (Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry.)

Miksi VR Osakeyhtiöllä on monopoli rautateiden henkilöliikenteen tukeen?

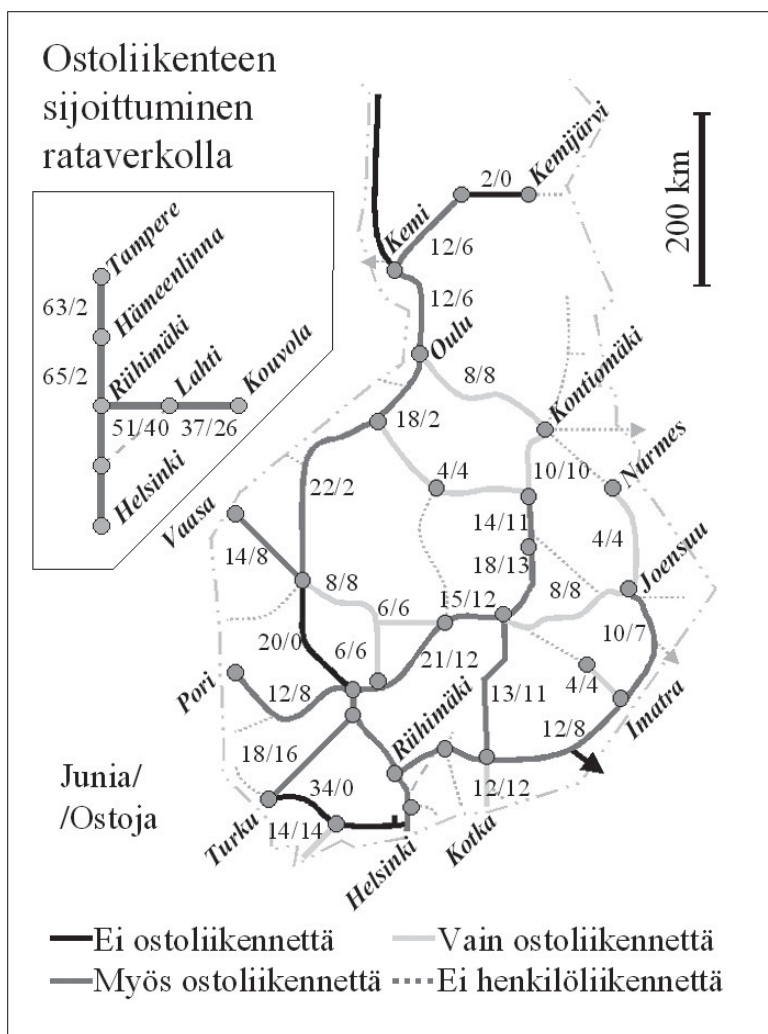
Mikko Laaksonen ja Antero Alku

Autoistuminen ei ollut VR:n paikallisjunaliikenteen lakkauttamisen syy vaan paikallisliikenteen lakkauttamiset olivat keino, jolla autoistumista toteutettiin. Asiaa on toistaiseksi tutkittu vain kaupunkiliikenteen osalta Turun, Tukholman ja Yhdysvaltojen raitioteiden lakkautusten yhteydessä. Paikallisliikenteen lakkauttamisella toteutettiin hyväksi katsottuja autoistumisen ja maaseudun tyhjentämisen visioita. Paikallisliikenteen lakkautuksista syntyi henkilöliikenteen tukijärjestelmä. VR Oy:n monopolin nojalla saama tuki on kuitenkin niin suurta, ettei se voi perustua rationaalisesti hoidetun liikenteen todellisiin kustannuksiin.

Rautateiden henkilöliikenteen kehitys on 1960-luvulta lähtien tukenut ensisijaisesti Helsingin seudun kasvua, koska kaikkialta muualta Suomesta junavuoroja ja liikennepaikkoja on lakkautettu. Nykyään näytää siltä, kuin VR Oy:llä ei olisi halua ajaa muita kuin Helsingistä lähteviä ja sinne päättyviä IC- ja Pendolinojunavuoroja, joissa on lisämaksu normaalijunalipun hinnan päälle. Turun ja Tampereen välisestä 18 junasta peräti 16 on valtion ostoliikennettä. Kun tarkastelee Pro Rautatie -yhdistyksen julkaisemaa ostoliikennekarttaa, huomaa nopeasti, että VR Oy:n mielestä kannattavia ovat vain IC- ja pendolinojunat. Muut saavat valtio tai kunnat maksaa.

Kevätalvesta 2005 julkisuudessa alettiin valittaa, että Keravan–Lahden-oikoradan valmistuttua suuri osa liikenneministeriön ostamasta junaliikenteestä joudutaan määrärahojen niukkuuden vuoksi lakkauttamaan. Ministeriön 3.3.2005 julkaiseman tiedotteen mukaan 90–100 junavuoroa lopetetaan, ellei valtiovarainministeriöstä ala tulla lisää rahaa. Lakkautusuhan alaisena on monen muun ohella Turun–Tampereen–Joensuun yöjuna.

Valtio ja kunnat ostavat VR Osakeyhtiöltä huomattavan määrän junaliikennettä. Valtio ostaa 38.600.000 (38,6 miljoonalla) eurolla (vuonna 2003) VR Oy:n mukaan kannattamatonta junaliikennettä, ja YTV maksaa (2003) VR:lle Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan junaliikenteestä 43.500.000 (43,5 miljoonaa) euroa. Jälkim-



Ostettu liikenne. Luku 21/12 tarkoittaa, että rataosalla on henkilöjunia 21 päivässä, joista valtion tukemaa liikennettä on 12 junaa. Alkuperäisen kartan julkaissut Pro Rautatie-yhdistys. Kartta: Elmeri Kollanus

mäisestä YTV pystyy kattamaan lipputuloilla 30.300.000 (30,3 miljoonaa) eli suoraan tukea on tällöinkin 13.200.000 (13,2 miljoonaa) euroa. Julkisen liikenteen vuoden 2001 suoritetilaston mukaan valtion ja kuntien VR Oy:lle maksama tuki on yhteensä 55.800.000 (55,8 miljoonaa) euroa, vuoden 2003 tilaston mukaan 57.200.000 (57,2 miljoonaa) euroa (Lähteet: YTV vuosikertomus 2003 ja Julkisen liikenteen suoritetilasto 2003, LVM 8/2005).

Ainoat rataosat, joilla ei ole ollut lainkaan ostoliikennettä vuonna 2002, ovat:

- Turku–Karjaa
- Tampere–Seinäjoki
- Kemi–Kolari
- Rovaniemi–Kemijärvi

Kemi–Kolari ja Rovaniemi–Kemijärvi-yhteydet ovat lähinnä matkailua palvelevia yhteyksiä, joilla on juna tai kaksi päivässä.

Ostoliikenteen osuus on suuri osuuksilla, joita luulisi kannattaviksi. Suomen toiseksi suurimmalla kaupunkiseudulla Tampereella on noin 300.000 asukasta ja kolmanneksi suurimmalla Turussa noin 290.000 asukasta, mutta niiden välillä kulkevista 18 junasta ostoliikennettä on peräti 16 junaa! Myös Savon ja Karjalan radoilla ostoliikennettä on pääosa. Ainoastaan Pohjanmaan radalla Helsinki–Tampere–Seinäjoki–Oulu selvä pääosa liikenteestä on VR Oy:n mukaan itsekannattavaa.

Käytännössä VR Osakeyhtiö ei kerro ostettavaksi tarjottavien paikallis- ja kaukoliikennevuorojen todellisia kustannuksia ja tuloja tilaajalle eli valtiolle. Esimerkiksi VR Yhtymän vuosikertomuksessa ei eritellä ostoliikennettä mitenkään. Valtio voi vain maksaa VR Osakeyhtiön pyytämän korvaushinnan, tai VR Osakeyhtiö lakauttaa kannattamattomaksi katsomansa vuoron tai linjan.

Paikallisjunaliikenteen kehittäminen ei Suomessa nykyisin ole mahdollista, koska VR Oy vaatii paikallisliikenteestä tukea, jota ei ole suhteutettu liikenteen todellisiin kalusto-, huolto- ja miehityskustannuksiin. Esimerkiksi yhden Sm1-yksikön liikennöinnistä Kotka–Kouvola-radalla vaaditaan vuodessa tukea 1.100.000 (1,1 miljoonaa) euroa noin 500.000 (0,5 miljoonaa) euron lipputulon lisäksi. Yksikön hankintahinta on ollut 1960–70-luvun vaihteessa nykyrahassa noin 2.000.000 (2 miljoonaa) euroa eli 30 vuodelle jaettuna alle 100.000 € vuotta kohden. Yhden yksikön energia- ja huoltokulujen voidaan arvioida maksavan noin 100.000 € ja kuuden kuljettajan ja konduktöörin kunkin vuosipalkka on noin 50.000 €. Yhteensä junaliikenteen kulut ovat tämän mukaan suuruusluokkaa 500.000 euroa vuodessa. Mihin tarvitaan vielä 1.100.000 (1,1 miljoonan) euron tuki?

VR Oy:n vaatima tukitaso on linja-autojen ostoliikenteeseen verrattuna suhteeton. Tämän vuoksi nykyinen paikallisjunaliikenne esimerkiksi Hankoniemellä, Kymenlaaksossa tai Pohjois-Karjalassa on jatkuvasti lakkautusuhan alla, eikä uutta paikallisjunaliikennettä voida käynnistää mihinkään taloudellisesti kestäväällä tavalla. Tämä on myös osasyynä joidenkin ratojen vähäliikenteisyyteen ja alueiden vetovoiman vähäisyyteen.

VR osakeyhtiön saama suora liikennöintituki on siis julkisen liikenteen suoritetilaston 2003 mukaan 57.200.000 (57,2 miljoonaa) euroa. Tämä rahoituspotti riittäisi raideliikenteen 1.716.000.000 (1,726 miljardin) euron investointi- ja peruskorjausrahoituspakettiin 30 vuodessa, jos VR:n nykyinen henkilöliikenne voitaisiin ajaa itsekannattavasti tai vain normaaliin seutulipputukeen nojautuen.

Vuonna 1987 julkaistun historiikin ”Valtionrautatiet 1962–1987” mukaan Valtionrautatiet omaksui 1960-luvulla toimintapolitiikan, jonka mukaan paikallisliikenne on kannattamatonta ja sitä ajetaan vain, jos kunnat tai valtio maksavat kustannuk-

set. Paikallisjunien aikataulut karsittiin ensin työ- ja koululaisvuoroiksi ja sitten vain pikajunien liityntäliikenteeksi. Kun junalla ei päässyt töihin, kouluun ja asioimaan, oli radan varressa asuvien pakko joko muuttaa pois tai vaihtaa autoon. Paikallisjunaliikenteen matkustajamäärät taantuivat samassa tahdissa kuin vuoroja ja palveluita lakkautettiin. Paikallisjunaliikenteen suurimmat lakkautukset toteutettiin vuosina 1965–1970, ja koko maan kattava paikallisliikenne lakkasi olemasta, kuten Mikko Alameren artikkelissa tässä kirjassa tarkemmin kerrotaan.

Junaliikenteen lakkautuksia perusteltiin sillä, että autoistuminen tulisi vähentämään junien matkustajamääriä. Todellisuudessa lakkautukset kuitenkin käynnistettiin jo ennen kuin autosta oli tullut koko kansan kulkuneuvo. Tukholman, Turun ja USA:n raideliikennejärjestelmien lakkautuksesta tehdyt tutkimukset osoittavat, että paikallisen raideliikenteen lakkautukset olivat nimenomaan keino nopeuttaa ja pakkottaa autoistumista heikentämällä joukkoliikenteen palvelutasoa. (Hanna Sirkiän pro gradu: *Hyvästi ny sitt raitsikat. Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus 1961–1972* (2003), Tomas Ekmanin väitöskirja: *Spår i vägen. Teknikval, politik & spårvägsstrafik i Stockholm 1920–2002* (2002), Edson L. Tennysonin artikkeli: *Impact on Transit Patronage of Cessation or Inauguration of Rail Service* (1989). Suomen paikallisjunaliikenteen lakkautuksista vastaavaa tutkimusta ei ole vielä tehty, mutta se olisi erinomainen väitöskirjan tai pro gradu -työn aihe.

Paikallisjunien lakkautusta perusteltiin myös yleismaailmallisella kehityksellä. Voidaan kuitenkin hyvin kysyä, oliko paikallisjunien lakkauttaminen siinä mittakaavassa, jossa se Suomessa tehtiin, mikään yleismaailmallinen ilmiö. Suomessahan paikallisjunaliikenne lakkasi kaikilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla ja maaseudulla lukuun ottamatta muutamia pienimuotoisia yhteyksiä kuten Hanko–Karjaa, Kouvolaa–Kotka tai Ylivieska–Iisalmi. Monet ”taajamajunan” nimityksen Suomessa omaavat yhteydet ovat lähinnä pikajunien liityntäjunia. Sekä Ruotsissa, Norjassa että Tanskassa paikallisjunaliikenne säilyi myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Saksassa, Itävallassa ja Sveitsissä paikallisjunaliikenne on ollut likimain koko rataverkon kattavaa. Japanissa likimain joka paikkakunnalle pääsee junalla.

VR Oy:n kustannustaso on moninkertainen verrattuna HKL:n kustannuksiin

VR Osakeyhtiön korvaushintojen voidaan arvioida perustuvan huomattavasti muita operaattoreita kalliimpiin kustannuksiin. VR Osakeyhtiötä voidaan perustellusti verrata Suomen toiseen merkittävään julkiseen raideliikenneliikennöitsijään, HKL:een. VR:n lähijunat ovat teknisesti samankaltaisia kuin HKL:n metrojunat, ja linjojen asukaspohja ja asemavälit ovat samanlaisia.

VR Osakeyhtiö kiistää Helsingin metrojunien ja Sm1- ja Sm2-lähijunien samankaltaisuuden. Molemmat ovat kuitenkin neliakselisista telivaunuista koostuvia kahden vaunun kiinteästi yhteen kytkettyjä sähkömoottorijunia. Sm1-sarja on teräsrakenteinen, Sm2-sarja ja metrojunat ovat alumiinirakenteisia. Sm1- ja Sm2-junissa on

kaksi moottoriteliä, metrojunissa kaikki telit on moottoroitu. Junien tehon ja painon suhde on sama, ja niillä on samat kiihtyvyys- ja hidastuvuusarvot sekä kiskojarut.

Sm1- ja Sm2-junien korirakenne on tehty täyttämään törmäyslujuusvaatimukset ns. passiivisen turvallisuuden periaatteella, kun metrojunat on tehty aktiivisen turvallisuuden periaatteella, jolloin törmäyslujuusvaatimus on alhaisempi, mutta junan hätäjarrutus on tehokkaampi. Passiviturvallisuusvaatimus sallii junien käytön sekaisin muun junaliikenteen kanssa, kun aktiiviturvallisuusvaatimukset täyttävän kaluston käyttöä muun junaliikenteen kanssa rajoitetaan. Ero ei vaikuta merkittävästi kaluston hintaan, vaan kaluston painoon ja sitä kautta tarvittavaan moottori- ja jarrutustehoon. Aktiiviturvallisuus voi johtaa kalliimpiin teknisiin laitteisiin.

Sm-junien sähköistys hoidetaan ilmajohtovirroituksella 25 kV 50 Hz vaihtovirtailmajohdosta. Helsingin metrojunat käyttävät virtakiskoa, jonka jännite on 750 V tasavirta. Virroitustavalla ei ole vaikutusta junien kulkuominaisuuksiin, käyttökustannuksiin tai hankintakustannuksiin.

Rakenteellisesti ja teknisiltä ratkaisuiltaan Sm1- ja Sm2-sähkömoottorijunat ja HKL:n metrojunat ovat hyvin samankaltaisia, minkä vuoksi niiden kustannustason tulisi olla samanlaisessa käytössä sama. Lähijunien käyttöolosuhteet eivät poikkea metrojunista. Keskimatkapituus ja matkustajamäärä ovat samankaltaiset ja asemavälit on suunniteltu saman normin mukaan. Aikataulut poikkeavat jonkin verran toisistaan, mutta Sm-junilla ja metrojunilla on mahdollista liikennöidä täsmälleen samalla tavalla.

Sm4-lähijunasarjaa on tällä hetkellä käytössä 30 yksikköä, kun Sm1- ja Sm2-junia on yhteensä 100 kappaletta. Muutaman viime vuoden aikana toimitetut Sm4-junat on suunniteltu ja mitoitettu kaupunkien väliseen liikenteeseen, ja niiden huipponopeus on 160 km/h. Tämän vuoksi ne ovat myös kalliimpia kuin kaupunkiliikenteeseen valmistettava kalusto, eli poikkeavat suuresti Sm1- ja Sm2-junista.

VR Osakeyhtiön henkilöliikenteen kustannuksia on esitetty joissakin julkaisuissa. Espoon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ne ovat 2,5–4 kertaa suuremmat kuin vastaavalla HKL:n metrolilikenteellä. Myös Tampereen raideliikenneselvitys (<http://www.tampere.fi/projekti/raideliikenne/index.htm>) osoitti, että raideliikennöinti voi olla itsekannattavaa kaupungin järjestämänä.

Seuraavan sivun taulukossa ovat Espoon liikennejärjestelmävertailun mukaiset eri liikennemuotojen kustannukset.

Kulut on eritelty kansainvälisen paikallisliikenneliikenneliiton UITP:n suosittelamalla metodilla, joka on tarkoitettu liikenteen suunnitteluun, tilaamiseen ja kustannusten vertailuun. Metodia käytetään YTV-alueella liikennöintikustannusten arviointiin.

- km = Huolto ja energia / kuljettu kilometri
- h = kuljettajan tuntipalkka, sisältää sivukulut
- päivä = vaunun kuoletus tai takaisinmaksu / päivä

	€/km	€/h	€/päivä	Kapasi- teetti	€/pvä/hlö
Bussit	0,38	23,9	105,2	60	1,75
Metro	0,32	25,2	402,0	300	1,34
VR lähijuna	4,28	–	946,2	230	4,11
Pikaraitiovaunu	0,34	25,2	269,1	150	1,79
Huom! Mitoituskapasiteetti raideliikennevälineissä 75% koko kapasiteetista (vastoin UITP:n suositusta, jossa mitoituskapasiteetti 100%).					

VR Osakeyhtiö siis laskuttaa YTV:ltä ja valtiolta noin 2,5–4 kertaisia kustannuksista verrattuna HKL metroliikenteeseen.

Tehdään pieni lasku: Juna kulkee 16 tuntia päivässä keskinopeudella 40 km/h, joka on Helsingin seudun lähijunien ja metron suunniteltu keskinopeus. Kustannuksiksi päivää kohden saadaan seuraavaa:

- HKL metroliikenne
 $402 \text{ €} + 16 \times 25,2 \text{ €} + 16 \times 40 \times 0,32 \text{ €} = 402 \text{ €} + 403,2 \text{ €} + 204,8 \text{ €} =$
1010 €/päivä
- VR lähijunaliikenne
 $946,2 \text{ €} + 16 \times 40 \times 4,28 \text{ €} = 946,2 \text{ €} + 2739,2 \text{ €} =$
3685,4 €/päivä
- HKL metroliikenne jos junissa olisi myös konduktööri
 $402 \text{ €} + 16 \times 2 \times 25,2 \text{ €} + 16 \times 40 \times 0,32 \text{ €} = 402 \text{ €} + 806,4 \text{ €} + 204,8 \text{ €} =$
1413,2 €/päivä

VR Oy:n paikallisjunaliikenteen kustannukset ovat siis 3,5 kertaa HKL:n metroliikenteen kustannukset ja 2,6 kertaa korkeammat kuin jos HKL:n metrossa olisi konduktööri, jolle maksetaan samaa palkkaa kuin kuljettajalle. VR Oy:n kuljettajien ja konduktöörin palkkataso on verrattavissa HKL-metroliikenteen palkkatasoon. Hintatasojen ero kuvaa osuvasti sitä, mikä on hyvin toimivan ja hyvin huonosti toimivan julkisen organisaation ero.

Suhteutettuina matkustajanousuihin, metroliikenteen kustannukset matkustajaa kohden olivat 0,27 €/matkustajanousu (2002), YTV:n VR Oy:ltä ostaman paikallisjunaliikenteen 1,13 € / matkustajanousu (2003). Jos HKL liikennöisi Helsingin paikallisjunalinjoja, YTV säästäisi matkaa kohden 0,86 euroa – siis 38,5 miljoonalta matkustajalta 32.700.000 (32,7 miljoonaa) euroa.

Kustannuseroa syntyy monesta syystä, mm. siksi että HKL:n metrossa pikkuviat korjataan paikan päällä liikenteessä, esimerkiksi kääntöpaikalla. VR Oy taas poistaa junan liikenteestä ja vie sen Ilmalan varikolle odottamaan korjausta. Tämä lisää käytöstä pois olevan kaluston määrää ja sekä huollon että kaluston pääomakustannuksia.

VR Osakeyhtiössä kaluston sisäiset pääomakulut – kuoletusaika, kuoletuksen korkotaso jne. – ovat huomattavasti korkeammat kuin kaupunkien raideliikenteessä yleisesti. Esimerkiksi vuoteen 2005 asti VR Oy käytti veturien ja sähkömoottorijunien kuoletusaikana 20–25 vuotta ja vaunujen kuoletusaikana 15 vuotta, vaikka yleinen kokemus modernista henkilöliikenteen sähkökäyttöisestä kalustosta osoittaa, että todellinen käyttöaika on noin 30–40 vuotta. Tähän käyttöaikaan perustuvat mm. HKL:n kustannuslaskenta sekä pääkaupunkiseudun, Turun ja Tampereen raideliikenneselvitykset. Vuonna 2005 VR Oy on korjannut kuoletusajat veturien osalta 30 vuoteen ja vaunujen osalta 20 vuoteen.

Kuinka käyttää kalustoa tehottomasti

VR Oy käyttää kalustoa myös tehottomasti joka lisää kustannuksia. Mitä tämä konkreettisesti tarkoittaa?

VR Oy varaa erittäin suuria määriä kalustoa varakalustoksi, osaksi sen vuoksi, että 1990- ja 2000-luvulla hankittu kalusto ei ole teknisesti luotettavaa. Useilla junilla, erityisesti Pendolino-junilla on vararunko odottamassa linjan toisessa päässä, eli kaluston käyttöaste osassa junia on vain 50 %. Yleisesti raideliikenteessä pidetään tavoitteena kaluston 85–95 % käyttöastetta. Esimerkiksi Karlsruhen duoraitiotieyhtiö Albtahlbahn, Freiburgin paikallisjunayhtiö Breisgau S-Bahn sekä Tukholman Tvärbanan projektipäällikkö ovat kertoneet kirjoittajille, että niillä ei ole lainkaan varsinaista varakalustoa vaan käytöstä ovat pois vain suunnitelluissa huolloissa olevat vaunut. Kaupunkien paikallisliikenne on kalustolle olennaisesti vaativampi ja riskialttiimpi ympäristö kuin kaukojunaliikenne.

VR Osakeyhtiöllä myös käytössä olevan kaluston käyttö on hyvin tehotonta. Esimerkiksi Turku–Helsinki ja Tampere–Helsinki-liikenteessä junarungot seisovat yleensä molemmilla pääteasemilla tunnin vuorojen välillä. Helsingin päässä veturivetoisia junia vetävät Sr2-veturit seisovat kaksi tuntia – edellisen junan vetänyt veturi tulee hakemaan rungon seuraavalle kierrokselle.

Muualla Euroopassa vastaavaa liikennettä ajetaan joko moottorijunakalustolla (Tanska) tai ohjausvaunukalustolla (Saksa). Tällöin kaluston käyttö on olennaisesti tehokkaampaa. Esimerkiksi Saksassa Stuttgartin asemalla, jossa raiteet päättyvät puskimiin Helsingin tapaan, junien aikataulunmukainen kääntöaika takaisin tulosuuntaan voi olla vain neljä minuuttia.

Helsinki–Turku-liikenteessä vaunurungon kiertoaika on nykyisin 6 tuntia ja veturien kiertoaika 7 tuntia

Helsinki–Tampere-liikenteessä vaunurungon kiertoaika on nykyisin 6 tuntia ja veturien kiertoaika noin 7 tuntia.

Jos kalustona olisivat nykyiseen tapaan veturijunat, mutta ohjausvaunulla varustettuna, Turku–Helsinki-kierrosaika voidaan laskea viiteen tuntiin tai parhaimmillaan neljään tuntiin. Helsinki–Tampere-kierrosaika saadaan laskettuksi joka tapauksessa neljään tuntiin.

IC2-vaunut ovat maksaneet 2 M€/kpl. 4,5 % korolla ja 30 v lainalla kuoletus vuodessa on noin 117.500 €/v.

Sr2-veturit ovat maksaneet 4,5 M€/kpl. 4,5 % korolla ja 30 v lainalla kuoletus vuodessa on noin 264.000 €/v.

Mikäli linjalla ajetaan tunnin vuorovälillä, niin nykyisellä kalustokierrolla ja IC2-kalustolla kalustotarve on 7 Sr2-veturia sekä kuusi junarunkoa (esim. 4 vaunua). Pendolino- tai pikajunakaluston käyttö osassa junia ei muuta perusarviota olennaisesti.

- Veturien pääomakustannukset = $7 \times 264.000 \text{ €} = 1.848.000 \text{ €/v}$
- Vaunujen pääomakustannukset = $6 \times 4 \times 117.500 \text{ €/v} = 2.820.000 \text{ €/v}$
- Pääomakulut yhteensä: 4.668.000 €/v

Viiden tunnin kierrolla tarve putoaa 5 x Sr2-veturiin ja 5 junarunkoon

- Veturien pääomakustannukset = $5 \times 264.000 \text{ €} = 1.320.000 \text{ €/v}$
- Vaunujen pääomakustannukset = $5 \times 4 \times 117.500 \text{ €} = 2.350.000 \text{ €/v}$
- Pääomakulut yhteensä 3.670.000 €/v

Neljän tunnin kierrolla tarve putoaa 4 x Sr2-veturiin ja 4 junarunkoon

- Veturien pääomakustannukset = $4 \times 264.000 \text{ €} = 1.056.000 \text{ €/v}$
- Vaunujen pääomakustannukset = $4 \times 4 \times 117.500 \text{ €} = 1.880.000 \text{ €/v}$
- Pääomakulut yhteensä 2.936.000 €/v

Pääomakulut ovat 4 tunnin kierrolla 1.732.000 €/v edullisemmat, ja 5 tunnin kierrollakin 948.000 €/v edullisemmat kuin nykyiset.

Toki ohjausvaunutkin maksavat, mutta jos ohjausvaunu maksaa 500.000 euroa tavallista vaunua enemmän, lisäkulut ovat vain noin 30.000 €/vaunu vuodessa. Tällöin 5 tunnin kierrolla lisäkulut olisivat 150.000 € ja 4 tunnin kierrolla 120.000 €/v. Säästökseksi jäisi 5 tunnin kierrolla noin 800.000 €/v ja 4 tunnin kierrolla noin 1.600.000 €/v.

Kannattaa lisäksi muistaa, että 5 tunnin kierrossa säästyy kaksi Sr2-veturia ja IC2-junarunko sekä 4 tunnin kierrossa kolme Sr2-veturia ja kaksi IC2-junarunkoa muun Suomen liikenteeseen, ilman että palvelutaso väleillä Turku–Helsinki ja Helsinki–Tampere lainkaan laskisi!

Esimerkki koski periaatteessa nimenomaan VR Oy:n kannattavimpia linjoja ja yksinomaan pääomakuluja. Kaluston huoltokulut, energiakulut, varikon kulut sekä henkilöstön kulut on sivuutettu.

On ilmeistä ja todennäköistä, että kaluston käyttö vähemmän kannattavassa liikenteessä on vielä tehottomampaa. Henkilöstön käyttö on ilmeisesti yhtä tehotonta kuin kalustonkin, koska esimerkiksi asemilla seisovat junarungot ovat usein miehitettyjä. Yksistään kaluston tehokkaammalla käytöllä voitaisiin pääomakuluja laskea erittäin merkittävästi. Syntyvät säästöt voitaisiin käyttää esimerkiksi puheena olleita linjoja syöttävien, nyt tappiollisiksi esitettyjen linjojen kuten Hanko–Karjaa-radan tappion kattamiseen tai lippujen hintaa voitaisiin vastaavasti alentaa.

VR Oy:n nykyinen kustannustaso ei kerro tehokkaasti järjestetyn, palvelutasoltaan vastaavan liikenteen hintaa. Haluttaessa, nykyinen liikenne voitaisiin järjestää

merkittävästi edullisemmin tai nykyisin kustannuksin ja lipputuloin voitaisiin järjestää merkittävästi nykyistä laajempi ja kattavampi liikenne.

Paikallisliikenteen ja ostoliikenteen ongelmien ratkaisu

VR Oy:n ”ostoliikenteen” tärkein ongelma on, että tilaaja, esimerkiksi valtio tai YTV, ei pysty kontrolloimaan VR Oy:n palvelun laatutasoa ja hintaa. Monopolin vuoksi junaliikennettä ei voida tilata toiselta tilaajalta jos palvelutaso ei tyydytä, ja valtiolla ei ole VR Osakeyhtiön suoraa budjettivaltaa, jolloin se ei voi kontrolloida kustannustasoa. Lisäksi VR Oy määrittelee pääkaupunkiseudun ulkopuolella myös noudatettavat aikataulut ja pysähdyspaikat. Käytännössä ainoa tapa vaikuttaa haittoihin – heikkoon rautatieliikenteen palvelutason, korkeisiin henkilö- ja tavaraliikenteen taksoihin sekä kohtuuttomiin ostoliikenteen kustannuksiin liikenteen palvelutason nähden – on hallittu monopolin purku ja ”ostoliikenteen” eli valtion tukeman henkilöliikenteen kilpailuttaminen.

VR Osakeyhtiön henkilöliikenteen keskeinen ongelma on, että se on muodostettu osakeyhtiöksi, jolle on asetettu tiukat tulostavoitteet samaan aikaan, kun sen monopoli on säilytetty ja se joutuu ylläpitämään raskaita, valtion virastolta perimiään hallinto- ja huoltokoneistoja. Näistä syistä se joutuu käyttämään monopoliaan tehokkaasti hyväksi ja perimään mahdollisimman korkeat tariffit ja tuet mahdollisimman vähäisestä rautatieliikenteestä.

Toisin olisi, jos VR henkilöliikenne toimisi nettobudjetoituna liikelaitoksena kuten Tampereen, Helsingin ja Turun liikennelaitokset. Silloin se joutuisi kaupunkien liikennelaitosten tapaan tehostamaan toimintaansa ja palvelemaan asiakkaitaan mahdollisimman hyvin.

Miksi VR Oy ei voi harjoittaa kannattavaa paikallisliikennettä ja miksi nyt kannattamattomaksi ilmoitetut kaukojunavuorot ovat kannattamattomia? Siihen on monia syitä. YTV-alueen ulkopuolella paikallisjunien aikatauluja ei ole suunniteltu normaalien arkisten matkojen (työ- ja koulumatkat, asiointi, huvittelu) mukaan. Kaluston käyttö on epätaloudellista: kalliit veturit ja vaunut seisovat pitkiä aikoja pääteasemilla, ja osa vuoroista on korvattu busseilla.

VR Oy:llä ei ole sähköistämättömien ratojen paikallisliikenteeseen sopivaa kalustoa, kuten olivat kevyet kiskobussit, jotka nykyään toimivat vain yksityisessä museoliikenteessä. Uusi Dm12-moottorivaunu on raskas kevytrakenteiselle radalle, ja korkean lattian vuoksi se ei täytä estettömyyden vaatimusta.

VR Oy:llä on historiallisista ja työvoimapolitiittisista syistä raskaat palkkakustannukset ja raskas organisaatio, sekä rasitteena ylikorkeat sisäiset pääomakulut, kalustohankintojen poistot ja varaukset. Ylimääräinen pääoma kertyy yritykseen.

Tilanne on kestämaton sekä valtion, kuntien että kansalaisten kannalta. VR Osakeyhtiö voi monopoliasemansa perusteella ja liikesalaisuuteen vedoten uhata lakkauttavansa minkä tahansa rataosuuden henkilöliikenteen ja periä matkustajilta halu-

amaansa hintaa, eikä valtiolla tai kunnilla ei ole mahdollisuutta tilata ostoliikennettä muilta operaattoreilta.

VR Osakeyhtiö ei nykyisin ole valtion liikennepolitiikkaa toteuttava liikennelaitos, jota voisi verrata Helsingin, Tampereen ja Turun liikennelaitoksiin. Se on yksityisen yrityksen tavoin toimiva osakeyhtiö, joka ei kerro omistajalleen avoimesti tulojaan ja todellisia menojaan.

Bussiliikenteessä tukien vaatiminen yksinoikeuden perusteella ei linjalupajärjestelmästä huolimatta ole mahdollista, kuten Korkeimman hallinto-oikeuden päätös vuodelta 1997 (KHO:1997:125) kertoo: bussiliikennöitsijä oli luopunut linjasta kannattamattomana mutta lääninhallitus saattoi tarjouskilpailun perusteella antaa liikenneluvan toiselle liikennöitsijälle, joka tarjosi liikennöintiä lipputuloilla, siis itsekannattavasti.

Rautatiemonopoli tulisi niin pian kuin mahdollista lakkauttaa kaikkien niiden henkilöliikennelinjojen osalta, joita VR Osakeyhtiö ei suostu liikennöimään ilman tukea. Käytännössä se tarkoittaisi kaikkea paikallisliikennettä sekä huomattavaa osaa kaukoliikenteestä. Liikenne tulee kilpailuttaa ja antaa etusija KHO:n vuoden 1997 ennakkopäätösten mukaisesti sellaisille liikennöijille, jotka ajavat linjoja ilman valtion tai kuntien tukia. Linjat on kilpailutettava kokonaisuuksina, esimerkiksi koko Turun–Tampereen liikenne, ei vain ne 16 ”kannattamatonta” vuoroa. Jos rautateiden ostohenkilöliikenne kilpailutettaisiin, VR Osakeyhtiö voisi menettää minkä tahansa osuuden, jota se ei pysty liikennöimään itsekannattavasti. Se ei enää voisi vaatia tukea uhkaamalla lakkauttaa liikenteen. Kilpailun voisi voittaa operaattori, joka ajaisi linjalla kannattavaa liikennettä.

Ruotsin ja Saksan malli

Ruotsissa ja Saksassa on päästy hyvin tuloksiin maakuntien paikallisen raideliikenteen kehittämisessä: paikallisliikenne on sallittu muille yhtiöille kuin valtion rautateille ja käyttöön on otettu uutta kevyttä kalustoa, kevyitä diesel- ja sähkömoottorijunia sekä duoraitiovaunuja. Palvelutaso ja matkustajamäärät ovat nousseet. Ruotsissa valtio omistaa rataverkon ja huolehtii sen kunnossapidosta sekä rautatieturvallisuudesta ratahallintokeskuksen tyypillisen viranomaisen kautta. Saksassa rataverkon omistaa liikennöitsijä – DB:stä erotettu DB Netz AG joka antaa ratakapasiteettia eri liikennöitsijöiden käyttöön. Liikennöitsijöillä ei ole paikallisia monopoleja, vaan operaattorit toimivat alueellisten joukkoliikennejärjestelmien yhteistyökumppaneina tai alihankkijoina. Yksittäisillä liikennöitsijöillä ei ole mahdollisuutta periä ylihintaa tai alentaa palvelutasoa erikoisasemansa turvin.

Ruotsissa alueiden välinen kannattava henkilöliikenne pääradoilla on SJ:n monopoli mutta sivuradoilla ja alueiden paikallisliikenteessä alueellisilla joukkoliikenneviranomaisilla (Trafikhuvudmän) on etuoikeus junaliikenteeseen, joka tilataan kilpailutettuna. Maakunnat kilpailuttavat paikallisliikenteen ja valtio valtakunnallisen ostoliikenteen. Henkilöliikenne, jota SJ tai alueelliset viranomaiset eivät halua ajaa,

on vapautettu kaikille liikennöitsijöille. Tavaraliikenne on vapautettu kokonaan. SJ voi osallistua kilpailutuksiin ja se on niitä voittanutkin. Mutta SJ ei voi VR Osakeyhtiön tapaan vaatia valtiota ja kuntia maksamaan mitä tahansa. Peruseriaate on, että millään liikennöitsijällä ei ole yksinoikeutta valtion tai kuntien tukiin.

Ruotsissa joukkoliikenteen kuntien ja valtion tuet on järjestetty täysin toisin kuin pääosassa Suomea. Suurimmissa kaupungeissa liikenne kilpailutetaan tai hoidetaan kuntien omistamien yhtiöiden toimesta kuten YTV-alueella ja Turussa. Muutoin ostoliikenteessä noudatetaan nettokilpailutusperiaatetta: se liikennöijä saa linjat liikennöitäväkseen, joka pyytää liikenteestä vähiten tukea. Suomessa kilpailutetaan usein yksittäisiä vuoroja, jolloin kilpailun voittaa linjan muita vuoroja jo ajava liikennöitsijä.

Suomen maakuntia vastaavien Ruotsin läänien alueella paikallisen joukkoliikenteen, sekä raide-, tie- että vesiliikenteen organisoivat ja ostaa alueellinen joukkoliikenneviranomaisjärjestelmä (länstrafik / trafikbureau). Tyypillisiä länstrafik-viranomaisia ovat:

- SL (Tukholman lääni, www.sl.se),
- Västtrafik (Göteborgin ympäristö, www.vasttrafik.se),
- Östgötatrafik (Linköping ja Norrköping, www.ostgotatrafiken.se),
- Skånetrafik (Skoone, Malmö, Lund, Helsingborg, www.sknetrafiken.skane.se/).

Vastaavaa toimintamallia Suomessa käyttävät vain Turun joukkoliikennetoimisto ja YTV.

Valtiollisen ostoliikenteen kilpailuttaa Rikstrafiken (www.rikstrafiken.se).

Mallilla on Suomeen verrattuna muutama etu: Kukaan ei pysty kontrolloimaan markkinoita ja vaatimaan yksinoikeudella valtion ja kuntien tukea kuten VR Oy ja osa linjalupabussiliikennöitsijöistä nyt tekee. Joukkoliikenne suunnitellaan kokonaisvaltaisesti, esimerkiksi palveluliikenne ja linjaliikenne samanaikaisesti.

Matkakokemuksia Saksasta ja Ranskasta

Saksan ja Ranskan välillä näkee, mitä eroa on vapaalla rataverkolla ja valtionyhtiön monopolilla. Ranskassa sunnuntaina Metz–Sarreguemines-linjalla on yksi ainut kiskobussivuoro. Kiskobussi kiihtyy tuskaisesti ja maksiminopeuteen kiihdyttäminen kestää viitisen minuuttia. 1960-luvun sisustus on ahdas. Saksalaisen Staedlerin dieselmoottorivaunu kiihtyy kuin Helsingin metro, penkit ovat tyylikkäästään ja pehmustettuja, ja matkustajiakin on arkipäivällä 60 prosentilla istumapaikoista. Asemien viereen on rakenteilla laadukasta rivi- ja pienkerrostaloasutusta. Asemat eivät ole pääkaupungin lähistöllä, vaan Paimion, Nokian tai Äänekosken kokoisia pikkukaupunkeja puolen tunnin päässä Tampereen tai Turun kokoisesta Freiburgin kaupungista. Sunnuntaisin junia kulkee joka tunti. Turha mainita, että liikennöitsijä on paikallinen, Breisgau S-Bahn. Valtion operaattoria (DB) ei näiden ratojen liikennöinti kiin-

nosta. Kilpailun tuloksena DB on päässyt keskittymään omiin päätuotteisiinsa, pika- ja suurnopeusjuniin ja nopeaan paikallisliikenteeseen.

Asetelma toimii hyvin. Paikalliset, usein kaupunkien ja osavaltioiden omistamat yritykset kuten Freiburgin Breisgau S-Bahn ja Karlsruhen duoraitiotieyhtiö Albtal-bahn hoitavat ”hitaat” paikallisliikennevuorot nykyaikaisella kiskobussi- tai duoraitiotiekalustolla. Tuki on suomalaisen seutulippujärjestelmän tasoa. DB puolestaan hoitaa kaupunkien välisen pikaliikenteen ja nopeat paikallisvuorot. Tilanteessa ei ole keinotekoista kilpailuasetelmaa, koska molemmat hallitsevat oman markkinansa suvereenisti – valtionyhtiötä ei kiinnosta kiskobussi- ja duoraitioliikenne, eikä paikallisliikennöitsijöillä ole kiinnostusta pikaliikenteeseen, koska DB hoitaa sen hyvin. DB hoitaa myös pitkämatkaisen paikallisjunaliikenteen asiallisesti. Jos se hoitaisi tonttinsa huonosti, kilpailevat firmat ottaisivat sen nopeasti haltuunsa.

Muutamia esimerkkejä Saksan palvelutasosta:

ICE-junat ovat normaaleja pikajunia. Niissä ei ole pakollista paikkavarausta vaan juniin pääsee voimassa olevalla kaukoliikenteen lipulla.

Pikajuna linjalla Karlsruhe–Stuttgart–München vaihtaa suuntaa Stuttgartin pääteasemalla neljässä minuutissa. Junassa on ohjausvaunu. Jos Suomessa käytettäisiin ohjausvaunuja, voitaisiin Helsingin–Turun tai Tampereen–Helsingin pikajunat tai Turun–Tampereen–Jyväskylän pikajuna kääntää Helsingissä tai Tampereella takaisin tulosuuntaansa neljässä minuutissa. Silloin Turun–Helsingin ja Tampereen–Hel-



Römerkastellin järjestelmänvaihto rautatieltä (yllä sillalla) katuverkolle, Saarbrückenin duoraitiotie. Kuva: Mikko Laaksonen.

singin liikenteeseen tarvittaisiin 50–70 % nykyisestä kalustosta ja 50 % Helsingin tulo-asteista nykyiseen verrattuna ilman, että palvelutaso muuttuisi.

Nykyaikaisen duoraitiovaunu- ja kiskobussikaluston kiihtyvyys on sama kuin pikaratikoiden ja metron, 1,1 m/s². Matkustusmukavuus on paikallisliikenteessä hyvä. Kiskobusseissa ja duoraitiovaunuissa on usein sekä vaunussa että asemilla lip-puautomaatit. Konduktöörejä ei ole.

Duoraitiovaunuissa liityntä rautateille on täysin saumaton. Vaunut ajavat ram-peista jopa 80 km/h nopeudella, juohevammin kuin autot moottoritieramppeihin. Pisimmät opastinjärjestelmistä johtuvat viiveet kestävät minuutin-kaksi, kun duoraitiovaunu ohjataan esimerkiksi edellä kulkevan raskaan tavarajunan perään.

Kontrasti Ranskan rautateihin on erittäin suuri. SNCF on kuitenkin joutunut hy-väksymään, että paikalliset viranomaiset määräävät ajettavat junareitit ja vuorot. SNCF / TER paikallisliikenne on paikallisten viranomaisten tukemaa monopoliyhti-ön yksinoikeudella toteuttamaa paikallisliikennettä. Paikalliset viranomaiset päättä-vät vuorotarjonnan, SNCF toteuttaa liikenteen. Pääosa liikenteessä käytettävästä ka-lustosta on iäkästä, 50–70-lukujen kiskobussi- ja junarunkokalustoa. Vanhasta ka-lustosta osa on peruskorjattu sisustukseltaan uutta vastaavaksi. Jonkin verran aivan uutta kiskobussikalustoa on käytössä. Niukalla liikenteellä ei kuitenkaan ole yhdys-kuntakehitysvaikutuksia; ratojen varressa ei näy uusia taloja vierä vieressä kuten Saksassa.

SNCF kuitenkin eroaa VR Oy:stä ainakin yhdessä suhteessa: kalusto käytetään loppuun. Pikajuna- ja nopeiden paikallisjunien kalusto on peruskorjattu sisustuksel-taan asialliseksi.

Suomen malli ostoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen?

Suomessa valtion ratojen kunnossapito ja turvallisuus on 1990-luvulla eriytetty rata-hallintokeskukseen. Rautatielaki on muutoin laadittu samojen periaatteiden mukaan kuin Ruotsin tai Saksan mallit tarkoituksena avata rautatieliikenne uusille operaatto-reille, mutta rautatielaki sallii edelleenkin liikenteen vain VR Oy:lle.

Taloudellisesti kestävä tai itsekannattava paikallisliikenne valtion rataverkolla on mahdollista vain kahdella edellytyksellä. Paikallisjunaliikenne avataan muillekin operaattoreille, jos nämä voivat kattaa liikenteen kulut lipputulolla. Kunnat, maa-kuntaliitot tai lääninhallitukset voivat tilata taloudellisesti kannattamattoman liiken-teen parhaan palvelun ja hinnan tarjoavalta raideliikenneoperaattorilta kilpailutuksen perusteella.

Kalustoksi varattaisiin ensimmäisessä vaiheessa VR Oy:ltä vapautuvat ”siniset vaunut” sekä Sm1 ja Sm2-sähköjunat ja Dm12-kiskobussit. Nämä koottaisiin valtion kalustoyhtiöön, joka vuokraisi kalustoa niiden todellisten pääoma- ja kunnostuskulu-jen mukaisella hinnalla liikennöitsijöille. Uudeksi kalustoksi voitaisiin hankkia ke-vyitä diesel- ja sähkömoottorivaunuja. Suurten ja keskisuurten kaupunkien ympäris-

tössä liikennöitäisiin sekä rautatiellä että katuymppäristössä kulkevilla duoraitiovaunuilla. Uudishankinnoissakin kalustoyhtiö olisi perusteltu ratkaisu, koska kalustoa on perusteltua hankkia kymmeniä kappaleita kerralla eli kerralla useampien alueiden liikenteeseen.

Paikallisliikenteessä rataverkon käyttö tulisi sallia myös muille operaattoreille kuin VR Oy:lle esimerkiksi seuraavin edellytyksin: Paikallisjunat pysähtyvät jokaisessa radan varren taajamassa. VR Oy ei liikennöi reitillä paikallisliikennettä tai vaatii siitä kunnalta tai valtiolta tukea. Liikennöitsijä liittyy seutulippu- ja yhteistariffijärjestelmiin. Mikäli liikennettä tuetaan julkisista varoista muutoin kuin seutulippuella, se on kilpailutettava.

Jos rautatielakia muutetaan näin, monilla rataosilla voitaisiin käynnistää itsekannattava paikallisliikenne ja monien liikenne hoitaa huomattavasti kohtuullisemmalla valtion tuella. On varsin todennäköistä, että Turun, Tampereen ja Helsingin seutujen, Hämeen, Satakunnan, Kotka–Kouvola-radan ja Hanko–Karjaa-radan paikallisjunaliikenne ei tarvitsisi tukea julkisista varoista nykyisillä lipunhintoilla.

Muutos tietäisi rautateiden ja rautatieliikenteen elpymistä. Paikallisjunat korvaisivat osan autoliikenteestä, aluekehitys tasapainottuisi sekä maakuntien että koko maan tasolla; radan varren kylien ja pikkukaupunkien taantuminen pysähtyisi tai hidastuisi. Joukkoliikenteen vakiokäyttäjien määrä lisääntyisi, jolloin myös linja-autoryttäjät saisivat nykyistä enemmän matkustajia.



ODEG:n (Ostdeutsche Eisenbahn) Stadler RegioShuttle ajaa pikkukaupunkeihin, joiden väkimäärä vastaa esimerkiksi Hangon tai Äänekosken seutuja. Akselipaino on tyhjänä 10,5 tonnia, huippunopeus 120 km/h ja kiihtyvyys $1,2 \text{ m/s}^2$. Kuva Mikko Laaksonen.

Joukkoliikenteen markkinaosuus kasvaisi ja liikenteen ympäristöhaitat vähenisivät. VR Oy:n olisi pakko rationalisoida toimintaansa esimerkiksi perustamalla erillinen paikallisjuna-tytäryhtiö pitääkseen osan urakoistaan. Rationalisointi johtaisi todennäköisesti myös VR:n uudistamiseen ja parempaan palveluun. Uudistuksen rahitus voidaan hoitaa valtion ja kuntien nykyisin VR:lle antamalla 57.2000.000 (57,2 miljoonan) euron vuosittaisella tuella (luku vuodelta 2003). Sillä voidaan kattaa sekä tarvittava ratojen kunnostaminen että tarvittava, nykyistä pienempi liikennöintituki.

Luettelo mahdollisista paikallisjunaosuuksista

Useilla VR:n nykyisin liikennöimillä radoilla käyttö alittaa potentiaalin. Tällaisia yhteysvälejä ovat:

- Hanko–Karjaa–Helsinki
- Kotka–Kouvola
- Tampere–Haapamäki ja Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
- Vaasa–Seinäjoki
- Joensuu–Lieksa–Nurmes
- Iisalmi–Ylivieska
- Savonlinna–Parikkala

Seuraavilla linjoilla VR ei liikennöi lainkaan matkustajajunia:

- Turku–Uusikaupunki
- Kokemäki–Rauma
- Lahti–Heinola
- Karjaa–Lohja–Hyvinkää
- Pieksämäki–Savonlinna
- Jyväskylä–Suolahti–Äänekoski

VR ei liikennöi paikallisjunia vaikka rautatiellä olisi suuret mahdollisuudet:

- Turku–Loimaa–Toijala–Tampere
- Turku–Salo–Karjaa
- Mäntyluoto–Pori–Kokemäki
- Tampereen ympäristö
- Oulu–Kokkola–Seinäjoki
- Oulu–Kemi–Tornio
- Kouvola–Mikkeli–Pieksämäki–Kuopio.

VR ei liikennöi *kaukojunia* mm. seuraavilla läpikulkureiteillä:

- Oulu–Haapajärvi–Jyväskylä
- Oulu–Kontiomäki–Nurmes–Joensuu

Muita mahdollisuuksia

- Kerava–Porvoo
- Joensuu–Ilomantsi

Myös nyt lakkautettaviksi ehdotetuilla sivuradoilla on selviä mahdollisuuksia henkilöliikenteelle. Ylä-Karjalan rata kattaa reitin Kajaani–Kontiomäki–Vuokatti–Nurmes–Lieksa–Joensuu. Radasta on esitetty lakkautettavaksi osuutta Vuokatti–Nurmes–Lieksa. Savonlinnan rata kattaa reitin Pieksämäki–Huutokoski–Savonlinna–Parikkala. Siitä lakkautettavaksi on ehdotettu osuutta Huutokoski–Savonlinna. Henkilöliikenteelle olisi mahdollisuuksia Lahden–Heinolan radalla. Jyväskylästä voitaisiin liikennöidä Äänekoskelle tai sopivalla kevyellä kaukojunakalustolla Haapajärven kautta Ouluun.

Jopa päätepuskimeen päättyville metsäradoille voidaan ainakin luonnostella henkilöliikennettä. Rata Kontiomäeltä Taivalkoskelle ja Ämmänsaaren olisi Suomussalmen ja Taivalkosken luonteva yhteys etelään, ja sille olisi mahdollista kehittää Kainuun–Koillismaan paikallisliikennettä. Joensuun–Ilomantsin radalla voisi olla vastaavaa paikallisliikennettä. Raudanlahti–Säynätsalo sekä Aittaluoto–Ruosniemi osuuksilla voisi olla käyttöä, jos Porin ja Jyväskylän seudulle toteutetaan paikallista raideliikennettä.

Miksi korvata junaliikennettä busseilla?

Bussein toteutettu joukkoliikenne houkuttelee vähän matkustajia verrattuna kunnolliseen paikallisjunaliikenteeseen.

Suomessa rautateiden paikallisliikennettä on ajettu alas vähitellen korvaamalla vuoro toisensa perään busseilla. Tämä on johtanut tehottomaan kaluston käyttöön. Pro Rautatie -yhdistyksen seminaarissa lokakuussa 2004 puhunut liikenneasiantuntija Risto Pitkänen totesi, että kun maaseudun paikallisliikennettä aikoinaan ajettiin alas, tuli hyvä tilaisuus seurata matkustajien siirtymistä junat korvanneisiin busseihin: linjalla kuin linjalla matkustajamäärät puolittuivat. Toinen puoli matkustajista yksinkertaisesti katosi jonnekin. Myös palvelu on käynyt matkustajalle hankalaksi: lähteekö vuoro asemalta vai 200–1000 metrin päästä maantieltä? Matka-ajatin ovat bussien myötä pidentyneet. Esimerkiksi Uudestakaupungista pääsi aikoinaan Turkuun junalla noin 55 minuutissa. Bussilla matka kestää nykyisin 1 h 15 – 1 h 30 min. Hangon radalla joka toinen vuoro kulkee junalla, joka toinen bussilla, vaikka rata ja tie kulkevat lähes samaa reittiä.

Joukkoliikenteen matka-ajat radanvarren taajamiin ovat hidastuneet paikallisjunaliikenteen lopettamisen jälkeen merkittävästi. Keskimäärin matka-aikaa on tullut lisää noin 20–30 prosenttia. Samalla joukkoliikenteen matka-ajat ovat tulleet autoa hitaammiksi; ennen juna yleensä oli autoa nopeampi.

Jotta paikallisjunaliikenne olisi mielekästä, sen tulisi hoitaa koko reitin paikallisliikenne.

Jyväskylän–Suolahden–Äänekosken kiskobussiliikenne tarkoittaisi päällekkäisten Laukaan kautta kulkevien bussivuorojen lakkauttamista. Tämä edellyttää puolestaan, että kiskobusseilla on pysäkkejä riittävän tiheässä. Päällekkäiset bussivuorot tulisi korvata junilla myös esimerkiksi väleillä Kouvola–Kotka, Karjaa–Hanko tai Tur-

ku–Uusikaupunki. Bussit pitäisi ohjata kulkemaan niin, että ne täydentävät junaliikennettä, esimerkiksi Uudenkaupungin radalla reiteille Turku–Raisio–Lemu–Askainen–Mietoinen–MYNÄMÄKI AS.–Mynämäki ja Mynämäki–Korvensuu–VINKKILÄ–Lokalahti–Uusikaupunki.

Bussiliikenteen ja paikallisjunien päällekkäisyyden karsiminen ei tarkoittaisi bussiliikenteen taantumista, vaan palveluiden lisääntymistä sekä matkustajamäärien ja lipputulosten nousua. Paikallisjuna houkuttelee joukkoliikenteeseen uusia matkustajia. Jos käytössä on toimiva vaihtolippu tai seutulippu, myös bussien matkustajamäärät nousevat.

Junaa korvaava bussi on onneton kompromissi. Turun–Uusikaupungin bussit kiertävät kylät uuden tien kautta mutta ovat silti 20 minuuttia entistä junaa hitaampia. Bussi palvelee huonosti niin päätien kuin taajamienkin matkustajia.

Maaseudun ja pikkukaupunkien paikallisliikenteen työnjaosta on mahdollista tehdä järkevää. Paikallisjuna hoitaa suuremman kaupungin, pikkukaupunkien ja asemakyläliikenteen – bussi hoitaa liikenteen vanhaa perustieverkkoa pitkin ja risteää junan kanssa asemakylissä ja kaupungeissa.

Tällaiseen liikenteeseen voisi vaikkapa Jyväskylän–Äänekosken-rata olla omiaan. Sen varrella on asukas pohjaa Jyväskylän jälkeen seuraavasti: Leppävesi 2.300, Vihtavuori 2.000, Laukaan asemakylä 5.300, Suolahti 5.500 ja Äänekoski 13.700 eli yhteensä noin 28.800 asukasta. Ehkä reittiin voisi kuulua myös Saarijärvi 10.200 asukkaallaan. Hangon–Tammisaaren–Karjaan radan vaikutusalueella on noin 33.500 asukasta, ja rakennekin on melko samankaltainen: kylät ja kaupungit ovat helminauhana radan varressa. Reittien matka-aika suuntaansa on noin 50 minuuttia, jolloin kahdella kiskobussilla hoidettaisiin liikennettä tunnin välein. Äänekosken–Jyväskylän, Turun–Uudenkaupungin, Kotkan–Kouvolan ja Karjaan–Hangon reitit voisivat soveltua kokeiluun, jossa selvittäisiin Ruotsin ja Saksan esikuvan mukaista mallia, jossa paikallisliikennettä hoitaa joku muu kuin valtion rautatieyhtiö.

VR Oy:n ylimääräinen kalusto varattava kalustoyhtiöön muille liikennöitsijöille

Mikko Laaksonen

Ylimääräinen Sm1- ja Sm2-kalusto

VR Osakeyhtiön mukaan sähkömoottorijunakalustoa tarvitaan Helsingin lähiliikenteeseen (mukaan lukien Karjaan ja Riihimäen junat) 93 yksikköä 110:sta. Tämä on 20 yksikköä enemmän kuin YTV:n laatiman kalustotarvelaskelman mukainen 73 junaa (YTV JULKAISUSARJA C: 2002:22 Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kalustotarveselvitys). Laskelman mukaan rautatieliikenne sitoo noin 20 yksikköä eli noin 20 % enemmän kuin pikaraitiotie- tai metroliikenne tai rautateiden lähiliikenne normaalin eurooppalaisen kokemuksen mukaan. Normaalissa kaupunkiliikenteen käytännössä ei varata ”käytännön liikenteenhoidon edellyttämää arvioitua kalustonsisää”, vaan kaikki se kalusto, joka ei ole määräaikaishuolloissa, on käytössä. Näin toimitaan esimerkiksi Karlsruhen ja Freiburgin paikallisjuna- ja duoraitiovaunuliikenteessä.

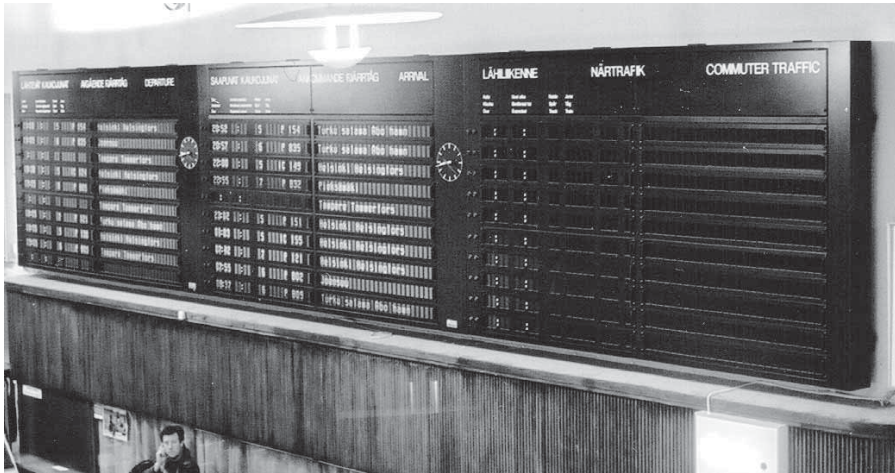
YTV:n raportin mukaan tämä kalusto kuuluu mm. kaluston siirtoihin Ilmalan ja Helsingin aseman välillä, epäoptimaalisiin raidejärjestelyihin pääteasemilla sekä aikataulujen sovituksiin. Ilmeisesti osa kalustonsiirroista johtuu VR Oy:n joustamattomasta tavasta korjata pikkuviat. Kalustoa ei korjata niin kuin Helsingin metrossa linjalla vaan viedään Ilmalaan korjattavaksi. VR Oy:n kaluston käyttötapaa lisää siis kaluston pääomakustannuksia noin 20 prosenttia.

Olisiko kuitenkin mahdollista valita linjojen kääntöpaikat optimaalisen kalustokierron mukaan? Voitaaisiinko Helsingin aseman ja muiden kääntöpaikkojen raidejärjestelyt tehdä niin, että käännöt sujuvat optimaalisesti? Olisiko pikkuvikojen korjaukseen mahdollista varustaa korjauspartio, joka korjaa pikkuviat kääntöpaikoilla tai kaluston ollessa kulussa?

Reservikaluston määrä nostaa suoraan pääomakustannuksia. Jos esimerkiksi 100 % käyttöasteella pääomakustannus/vaunu/päivä on 400 euroa, 10 % reservillä se

on 444 € ja 30 % reservillä jo 571 €.

Kaupunkiraideliikenteessä normaali reservikaluston määrä on 10–15 %. Tukholman Tvärbana-pikaraitiotiellä 22 vaunusta 20 on liikenteessä ja kaksi huolloissa. Pikaraitiotiellä kaluston vaurioitumisriski onnettomuuksissa on paljon suurempi kuin eritasoisella paikallisjunaradalla. Niinpä paikallisjunaliikenteessä reserviä tulisi tarvita vähemmän. VR Oy:n huolto on siis joko hyvin tehontonta tai yhtiöllä on jo nyt liikaa kalustoa.



Lähiliikenteen junien kohdalla on pelkkää mustaa Turun päärautatieaseman matkustajainfossa huhtikuussa 2005. Kuva: Mikko Alameri.

YTV:n raportin mukaan käytännössä VR Oy voisi vapauttaa 20 sähkömoottorijunayksikköä muun Suomen paikallisjunaliikenteeseen yksinomaan tehostamalla huoltoa ja kalustokiertoa tai vain toteamalla että sillä on ylimääräistä kalustoa. Uusi Sm4-hankinta lisää vapaata kalustoa 20 yksiköllä ja YTV:n kaupunkijunahankinta 40 yksiköllä.

Tunnin välein toimivaan taajamajunaliikenteeseen Tampereen–Porin tai Turun–Tampereen välillä tarvittaisiin neljä yksikköä kummallekin radalle; matka-aika olisi kaksi tuntia. Tehokkainta kaluston käyttö olisi, jos Turun–Toijalan–Tampereen–Porin liikenne kytketään yhteen. Rauman liittäminen järjestelmään lisäisi Tampere–Pori-kalustotarvetta yhdellä Sm1/2-yksiköllä. Yhteensä tämä Varsinais-Suomen, Pirkanmaan ja Satakunnan pitkämatkainen paikallisliikenne vaatisi kaikkiaan 8–10 yksikköä, joilla liikenne toimisi tunnin välein. ”Pohjanlahden paikallisjunaan” Seinäjoki–Kokkola–Oulu–Kemi–Tornio riittäisi kahden tunnin välein toimivaan liikenteeseen viisi-kuusi yksikköä. Näissä on toki oletettu yhden Sm1/2-yksikön juna. Joka tapauksessa jouten tai tehottomuuden uhrina oleva kalusto riittäisi vaikka mihin. Todennäköisesti Sm4-kalusto ja YTV:n kalustohankinnan jälkeen yli-

jäävä Sm1/Sm2-kalusto riittäisivät taajamajunaliikenteeseen tunnin tai kahden tunnin välein koko sähköistetyille rataverkolle.

YTV-alueella liikenne aloitetaan todennäköisesti pian pääosin uusilla YTV:n junakalustoyhtiön junilla. VR Osakeyhtiöllä on pian myös 10 + 20 Sm4-junaa, joilla voidaan varmasti hoitaa se Karjaan, Riihimäen ja Lahden sekä Tampereen liikenne, jota VR haluaa ajaa.

Jäljelle jää kymmeniä Sm1- ja Sm2-runkoja. Vaikka junat on rakennettu 60–80-luvuilla, ne ovat niin modernia kalustoa, ettei niiden todellinen käyttöiän maksimi ole aikoihin näköpiirissä. Sähköjunakalustoa kuten raitiovaunujakin pystytään haluttaessa säännöllisin korjauksin uusimaan niin, että niillä voidaan liikennöidä vielä 50–100-vuotiaina. Sm1- ja Sm2-kalustoon voitaneen tarvittaessa rakentaa myös matalalattiaosat Eiob / Eioc -liitevaunuihin kuten Baselin raitiovaunujen perävaunuihin. (Lähde: http://www.tramclub-basel.ch/rb/index_rollmaterial.html)

Sm1- ja Sm2-rungot soveltuisivat erinomaisesti saneerattavaksi maakuntaliikenteeseen kaikilla sähköistetyillä radoilla. Niillä voitaisiin periaatteessa liikennöidä kaikki sähköistettyjen ratojen liikenne, jossa ei tarvita yli 120 km/h huippunopeutta tai kykyä ajaa katuverkolla. Junat voidaan haluttaessa sisustaa uudelleen vaikkapa lisäämällä kahvilat ja kaukoliikenteeseen sopivat istuimet. Esteettömyyttä varten voidaan yhteen kunkin yksikön eteisistä asentaa pyörätuolihiisi tai mahdollisesti ”madaltaa” yksi osasto. Sm1- ja Sm2-junat soveltuisivat hyvin myös matkailuliikenteeseen, esimerkiksi suuriin urheilu- tai musiikkijuhliin tai pohjoisen ”skimbajuniin” nyt kun sähköistys ulottuu jo Rovaniemelle.

Yhdelle 50–70 kilometrin rataosalle riittäisi kaksi yksikköä, jotta liikennettä voitaisiin hoitaa jo tunnin välein. Valtion tulisi VR Oy:n omistajana pakottaa VR Osakeyhtiö myymään Sm1- ja Sm2-yksiköt käyttökuntoisina maakuntaliikenteeseen heti kun niistä luovutaan. Maakuntaliikenteeseen näillä junilla soveltuvia ratoja on eri puolilla maata satoja kilometrejä.

Sähköistettyjä ratoja, joilla VR Osakeyhtiö ei harjoita paikallisliikennettä (tilanne Pohjois-Suomen sähköistyksen valmistuttua 2006):

- Seinäjoki–Kokkola–Oulu–Kemi–Rovaniemi
- Oulu–Kontiomäki–Kajaani–Iisalmi–Kuopio–Pieksämäki–Mikkeli–Kouvola
- Turku–Loimaa–Toijala–Tampere
- Turku–Salo–Karjaa
- Tampere–Kokemäki–Rauma/Pori
- Tampere–Orivesi–Jyväskylä–Pieksämäki
- Kouvola–Lappeenranta–Imatra–Parikkala–Joensuu

Maakuntajunat voisivat pysähtyä kaikissa radan varren taajamissa. Siitä huolimatta niiden matkanopeus olisi aina korkeampi kuin pikavuorobussilla, koska ne voivat ajaa 120 km/h asemien välillä. Maakuntajunan matkustaja voisi vapaasti valita paikkansa, ja vaunuissa olisi viihtyisiä kahvila, jonka hintataso vastaa normaalia kaupunkikahvilaa.

Sivuradoille soveltuvan veturikaluston romutus

Sivuratojen renessanssi esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa on perustunut siihen, että uudet liikennöitsijät ovat voineet aloittaa toimintansa käytetyllä, edullisella veturikalustolla.

VR Osakeyhtiön romutukset tuhoavat järjestelmällisesti mahdollisuuksia elvyttää sivuratoja ja perustaa uusia liikennöitsijöitä. Muutama esimerkki: Dr12 (Huru) ja Dr13 (Alstom) -dieselsähköveturit oli suunniteltu niin, että ne olisi voitu muuttaa sähkövetureiksi. Ne olisi haluttaessa voitu myös modernisoida, yksi Dr12, 2239, modernisoitiinkin Dr15-veturiksi, 2439, mutta modernisoinnin sijasta hankittiin hyvin epäluotettaviksi osoittautuneita Dr16-vetureita ja Dr12-veturit romutettiin. Saksassa Prignitzer Eisenbahn/Imotrans on modernisoinut vastaavia BR 200.1 -vetureita (<http://www.v221.de/>). Dv15- ja Dv16-veturit soveltuisivat hyvin sivuradoille, mutta Dv15-veturit on romutettu ja Dv16-vetureitakin odottaa pian romutus.



Käyttökuntoinen, poistettava veturi- ja vaunukalusto tulisi luovuttaa kalustoyhtiölle, joka vuokraa niitä kilpailutettuun ostoliikenteeseen. Tässä vielä ensimmäisen luokan sininen vaunu. Kuva: Jarkko Voutilainen.

Sinisiä päivävaunuja romutetaan 30 vaunun vuositahtia. Muualla Euroopassa vastaavaa ja samanikäistä vaunukalustoa korjataan. Myös Ranskan monopoliyhtiö, SNCF, on korjannut esimerkiksi vuonna 1977 valmistunutta kalustoa uutta vastaavaksi. Pian romutetaan Sm1- ja Sm2-sähköjunat, koska VR Osakeyhtiö aikoo korvata ne Sm4-kalustolla ja YTV puolestaan uusilla junilla.

Romutuspolitiikka tähtää siis siihen, että sellaista liikennettä, jota VR Oy ei nyt voi tai halua ajaa, ei tule ajamaan kukaan muukaan. Sulatusuuniin menevät sinisen



Sisustusta Ranskan rautateiden SNCF:n vuonna 1977 valmistuneesta matkustaja-vaunusta, joka on modernisoitu innovatiivisesti nykyajan matkustajien tarpeeseen. Vaunun nopeus on 160 km/h. Kuva Antero Alku.

kaluston pikajunat, yöjunat, paikallisjunat tai sivuratojen junat. Valtion tulisi omistajana puuttua ainakin Dv16-vetureiden, sinisten vaunujen sekä Sm1- ja Sm2 -sähköjunien romutuksiin ja varata tämä kalusto uusien liikennöitsijöiden käyttöön.

Yhteiskunta rahoittaa VR Oy:n kalustohankinnat

VR Osakeyhtiö aikoo muutaman vuoden aikana investoida 712 miljoonaa euroa henkilöliikenteen kalustoon mutta samalla romuttaa miltei koko vanhan kalustonsa. Osakeyhtiön henkilöliikenteen investointiohjelman perusta on yhteiskunnan 57,2 miljoonan euron tuki henkilöliikenteelle (2003). Ilman yhteiskunnan tukea VR henkilöliikenteellä ei olisi varaa Pendolino- ja IC-hankintoihin sekä Sm4-taajamajuniin.

Sinisten vaunujen sekä Sm1-, Sm2- ym. kaluston elinkaari olisi 40–60 vuotta, jos omistaja toimisi normaalein liiketaloudellisin perustein ja peruskorjaisi vaunut. Mutta VR Osakeyhtiö haluaa investointiohjelmansa takia nostaa tukia pääosalla Suomen henkilöliikenneyhteysväleistä tai lakkauttaa yhteydet.

Uuteen kiskokalustoon voi ja pitääkin tietysti investoida. Mutta VR Osakeyhtiö vaatii valtiota ja YTV:aa maksamaan kustannukset ja romuttaa samalla kalustoa, joka olisi yhä käyttökelpoista ja soveltuisi juuri niille linjoille, joiden ajamisesta VR Oy vaatii yhteiskunnan tukea.

Jos VR Osakeyhtiö saisi samoilla ehdoilla leasing-sopimuksen kuin Bergenille,

Espoo–Helsinki-raideyhteydelle ja Tampereelle on tarjottu metro- ja pikaraitiotiehankintoihin (4,5 % korko, 30 v kuoletusaika), vuosittainen lainan korko ja kuoletus 712 M€ kalustohankinnasta olisi 41,8 M€/v, noin 115.000 €/päivä. VR Oy:n vuosikertomuksen mukaiset kaluston poistot ovat 67,990 M€/v.

Yhdestä 13 M€ hintaisesta Pendolinosta vuosittainen kuoletus olisi noin 763.000 €/v, noin 2.000 €/päivä eli noin 350 €/vaunu. Tämä on samaa luokkaa kuin pikaraitiotie- ja metroselvityksissä. Eli Pendolinon kuoletukseen riittää, jos se kerää päivässä 400 x 5 euron Pendolino-lisämaksun. Tällöin Helsinki–Turku liikenteessä, jos vaunu ehtisi tehdä 8 vuoroa päivässä, riittäisi 50 matkustajaa/vuoro kuolettamaan vaunuhankinnan pelkillä lisämaksuilla.

Toki voi olla, että VR Osakeyhtiö ei ole yhtä luottokelpoinen kuin Bergenin, Espoon ja Tampereen kaupungit. Todennäköisempää kuitenkin on, että VR Oy ei laske kalustohankintoja oikein eikä hanki rahoitusta järkevästi.

Ruotsissa se valtion rautatieyhtiön (SJ) kalusto, jota käytetään valtion ostoliikenteessä, eriytettiin omaksi kalustoyhtiökseen.

Suomessakin valtio VR Oy:n omistajana voisi siirtää Sm1-, Sm2- sekä siniset vaunut ja vanhat makuuvaunut kalustoyhtiöön, joka vuokraisi kalustoa kilpailutettuun ostoliikenteeseen. Jos ne peruskorjataan ja modernisoidaan, ne kestävät vielä pitkään.

Vanha kalusto soveltuu uusille operaattoreille luonnollisesti vain tietyin ehdoin: Veturit ja vaunut on voitava peruskorjata siten, että peruskorjaus ja käyttökustannukset ovat edullisempia kuin uudishankinta. Ohjaamojen varustus on varsin pieni kustannus ja dieselit voidaan modernisoida tai vaihtaa. Peruskorjauksiin valitaan sellaista kalustoa, jolla on riittävästi käyttöikää peruskorjausten jälkeen.

Kaikki kalusto ei ole peruskorjausten suhteen samanarvoista. Sm1- ja Sm2-moottorivaunujen sekä sinisten vaunujen käyttöarvo ja modernisoitavuus on varsin korkea. Dv12-veturit ovat Dv15/16-tyyppiä modernimpia, ja VR Oy peruskorjaakin niitä. Dieselvetureita voi jopa muuttaa sähkövetureiksi, kuten koesähköveturi Sv1 numero 3201. Tämä alun perin – ja myös nykyinen – Dv12 numero 2501 oli vuosina 1980–1984 muutettuna sähköveturiksi Oy Strömberg Ab:n tarkoituksiin.

Mualla Euroopassa liikenteen kilpailutus on useimmiten toteutettu siirtämällä vanhaa kalustoa uusille operaattoreille. Näin toimittiin sekä Saksassa että Ruotsissa. Ruotsissa rautatieyhtiö SJ:n käyttökelpoinen vanha kalusto koottiin kalustoyhtiöksi, joka vuokraa kalustoa kilpailutettuun liikenteeseen.



Talentin kaltainen kevyt moottorivaununkalusto voisi teknisesti soveltua esimerkiksi rataosalle Jyväskylä–Haapajärvi–Oulu tai Joensuu–Nurmes–Oulu. Huippunopeus on 120 km/h. Kuva: Mikko Laaksonen, Rostockin päärautatieasema.

Myös kevyille radoille on nykyaikaista kalustoa

Timo Louhikari

Lakkautusuhan alaisina on mm. kolme läpikulkulinjaa, joilla ei ole henkilöliikennettä. Ne ovat kevytrakenteisia ns. A-ratoja, joiden teknisen ominaisuudet asettavat liikennöintiin omat rajoituksensa. Yhdysratoina ja radanvarren harvan asutuksen vuoksi ne soveltuisivat paremmin kaukoliikenteeseen kuin siihen paikallisliikenteeseen, josta VR on niillä jo luopunut.

Kaukoliikenteen esteeksi on nähty ratojen rakenne ja yhteensopimattomuus VR:n raskaan, usein vain sähköistetyille radoille sopivan kaluston kanssa. Rajoituksesta huolimatta A-radoilla liikkuu 2.000 tonnin raakapuujunia, vain muuta rataverkkoa hitaammilla nopeuksilla. Kiskobussit ovat aikoinaan kulkeneet 95 km/h.

Radoilla ei siis ole henkilöliikennettä, eikä VR Osakeyhtiöllä niille soveliaista kalustoa. Radan rakenne ei kuitenkaan sinänsä ole este matkustajaliikenteen kehittämiseksi. Maailmalta on saatavilla niille soveliaista nykyaikaista henkilöjunakalustoa, esimerkiksi Stadler Rail -yhtiön GTW- ja RegioShuttle-moottorivaunuja tai Bom-

bardierin Talent-moottorivaunuja.

VR Osakeyhtiö on tilannut 16 kappaletta Dm12-dieselmoottorivaunuja, joilla se aikoo tarjota ostoliikennettä rataosilla Ylivieska–Iisalmi, Joensuu–Nurmes, Joensuu–Pieksämäki, Parikkala–Savonlinna, Karjaa–Hanko ja Haapamäki–Tampere. Lokakuussa 2004 pidetyssä Pro Rautatie -seminaarissa DI Antti Kuisma (Anseri-konsultit Oy) antoi kalustohankinnasta tylyn arvion. Kuisma toimi Valtionrautateiden palveluksessa yli 30 vuotta, mm. liikkuvan rautatiekaluston suunnittelijana ja kalustoyksikön päällikkönä. Vuodesta 1995 hän on kuulunut eurooppalaisia rautatienormeja laativan teknisen komitean seurantaryhmään.

VR Osakeyhtiö on ”menestyksellisesti mutta varsin virheellisesti lanseerannut Dm12-kalustonsa kiskobussina, vaikka kyseessä on mitä järeimmän luokan moottorivaunu”, Kuisma arvioi.

Kevyen kiskokaluston kehittäely sai Euroopassa voimakkaan sysäyksen, kun vähäliikenteisten ratojen liikenteestä pääsivät monopolien purkauduttua päättämään alueet. Liikennöintiympäristö oli sukupolven-parin takaisesta muuttunut ja vaatimukset kasvaneet. Valmistajien on panostettava sekä matkustusmukavuuteen että turvallisuuteen. Moottorivaunulta, kevyeltä moottorivaunulta ja kiskobussilta vaaditaan nyt nopeutta, kiihtyvyyttä ja hidastuvuuden aikaansaavia elementtejä. Niiden on kulutettava vähän polttoainetta ja dieselmoottorin on oltava ympäristöystävällinen. Hyvän polttoainetalouden aikaansaamiseksi tarvitaan alhaista taarapainoa turvallisuudesta tinkimättä. Korin rakenteen on oltava riittävän luja ja kuljetuskapasiteetin hyvä. Vaaditaan monitoimitiloja, wc-varustusta ja erityisesti matalaa lattiaa. Matkustusmukavuutta palvelevat istuimet, hyvät kulkuominaisuudet, helppo lämmitys, ilmastointi, kookkaat siviikkunat ja kokonaistaloudellisuuteen vaikuttavat alhaiset kustannukset, Kuisma luetteli.

Kevennytyssäkään kalustossa kokonaisriski ei matkustajien ja kuljettajan kannalta saa tulla aiempaa suuremmaksi. Passiivisesta turvallisuudesta tingitään mutta aktiivista lisätään: parannetaan jarrutuskykyä ja lisätään turvallisuusjärjestelmän vaatimuksia. Tarvittaessa voidaan asettaa myös rataosakohtaisia liikennöintirajoituksia.

Kevytrakenteisille rataosille sopivaa uutta kalustoa on saatavilla aina kaksikerroksisiin kiskobusseihin saakka. Hankituissa Dm12-vaunuissa tehoa on melko paljon, mutta polttoainetalous ei ole kovin hyvä. Kaluston paino suhteessa istumapaikkaan on verraten epäedullinen ja lattiakin korkea, Kuisma totesi. Suomen A-radoille siitä ei jo raskauttaan ole. Ihmettelyn aiheeksi jääkin, miksi VR Osakeyhtiö päätyi tähän kalustoon.

Lähteet:

DI Antti Kuisma Pro Rautatie -seminaarissa 28.10.2004
www.kolumbus.fi/anseri.konsultit/

Romutusintoa

Antero Alku

VR Osakeyhtiöllä ei asiallisesti ole oikeutta romuttaa yhteiskunnan varoin hankittua kalustoa, jonka se on saanut käyttöönsä yhtiötä edeltäneeltä valtion virastolta. Tarpeeton kalusto tulee palauttaa valtiolle, joka voi tehdä sillä mitä parhaaksi katsoo, myös antaa korvausta vastaan uusien rautatieliikenneyritysten käyttöön. Sellainen kiinteistömassa, jota liikelaitos ja osakeyhtiö eivät tarvinneet, siirrettiin jo aiemmin Valtion kiinteistölaitokselle.

Suomen rautatieliikenteessä alkoi merkittävä uusi aika 1980-luvulla, kun virasto-VR:n pääjohtajaksi tuli Eino Saarinen. Hän ilmoitti, että VR tarvitsee nykyaikaisia suurnopeusjunia. Sellaiset olivat kalliita, eikä Suomessa ollut sellaisia runsaasti liikennöityjä pitkiä yhteyksiä kuin Pariisista Välimeren rannalle, mitä varten Ranskassa rakennettiin TGV-junat ja luotiin eurooppalainen suurnopeusjunan käsite.

Jälkikäteen on helppo sanoa, että Saarinen oli oikeassa. Se, mitä Saarinen itse asiassa tahtoi, oli rautatieliikenteen kasvojen kohotus, ja se on toiminut. Autoilu, linja-autot ja lentoliikenne menestyivät modernilla imagolla. VR oli vanhanaikainen puurakenteisilla vaunuilla työläisiä kuljettava valtion virasto.

Turun kaupungilla oli kunnia olla hetken rautatieliikenteen kärkipaikka, kun Pendolinojen liikenne suunniteltiin alkavaksi Turun ja Helsingin välillä. Rata jäisi peruskorjauksenkin jäljiltä mutkaiseksi ja pidemmäksi kuin maantieyhteys, mutta parhaimmillaan 200 km/h kulkevat junat olisivat kilpailukykyisiä matka-ajassa niin linja-autoille kuin lentoliikenteellekin.

Ennen Pendolinoja Suomessa oli rautatiekaluston huippunopeus parhaimmillaan 160 km/h. Tähän ylsivät osa neuvostovalmisteisista sähkövetureista sekä uusimmat matkustajavaunut. Pendolinot muuttivat hetkessä kaiken vanhanaikaiseksi, sillä hidas oli menneisyyttä. Käynnistyi ohjelma, jolla Valtionrautateiden kalusto uusittaisiin täysin, ja entisestä huippunopeudesta tulisi minimi perusnopeus.

Tällainen into ei ollut Valtionrautateilla uutta. Suomessa valmistettiin höyryvetureita vuoteen 1957, monissa muissa maissa vielä myöhempään. Kun Erkki Aalosta tuli pääjohtaja, hänkin halusi modernimman ilmeen kohta sata vuotta täyttävälle Valtionrautateille. Höyryvetureiden tilaukset lopetettiin välittömästi, ja käynnistettiin

hankintaohjelma koko vetokaluston korvaamiseksi dieselveturilla. Höyryveturit, joiden tekninen käyttöikä on käytännössä 40–60 vuotta, siirrettiin syrjään.

Dieselöintiä perusteltiin taloudellisin syin, olihan dieselveturin hyötysuhde kolme-neljäkertainen höyryveturiin nähden. Mutta pääoma-arvosta ei välitetty. Lisäksi dieselkalusto sai ilmaiseksi hyväkseen höyryvetureita varten rakennetut tallit ja kopepajat, joiden kustannukset laskettiin kyllä höyryvetureiden rasitteeksi.

Höyryvetureiden käyttö väheni samaan tahtiin kun dieselaita valmistui. 1950-luvun vetokalustokanta poistettiin karkeasti sanottuna nuorempana kuin käyttöikänsä puolivälissä 1970-luvun alussa. Nykyarvolla laskettuna heitettiin hukkaan noin 2.500.000.000 € (2,5 miljardin) investointi, joka tänä päivänä vastaa noin kahta vuotta VR-konsernin liikevaihtoa tai lähes kaksinkertaista VR-konsernin tasetta. Toinen vertailukohde on VR Osakeyhtiön meneillään oleva kalustonhankintaohjelma vuoteen 2010, jonka arvo rahana on 712.000.000 € (0,712 miljardia).

Samantapainen romutusinto iski VR:ään vuosituhannen lopulla, erityisesti siinä vaiheessa kun valtiollinen virasto muutettiin ensin liikelaitokseksi ja sitten osakeyhtiöksi. Innokkaasti kalustoa hankkivalle yhtiölle kertyi runsaasti tarpeetonta veturi- ja vaunukalustoa. Kaluston ainoa vika oli pieni huippunopeus. Kalustoa otettiin suoraan kaupallisesta liikenteestä romuksi myytäväksi.

Erityinen kielto oli myydä mitään ehjänä; kaiken oli päädyttävä nimenomaan käyttökelvottomaksi romuksi. Ulkomailta oli varoittavia esimerkkejä. Maailmalla oli käytetyn rautatiekaluston markkinat. Pienet operaattorit perustivat toimintansa edulliseen käytettyyn kalustoon. Jopa muutaman veturin pieneyhtiöt menestyivät ostettuaan 1950- ja 60-luvuilla valmistettua kalustoa, jonka ne itse kunnostivat.

Kun Valtionrautateista tuli osakeyhtiö, omistaja eli valtio järjesti VR-konsernille tarpeettoman kiinteistöomaisuuden uudelleen Ratahallintokeskuksen (RHK) ja valtion kiinteistölaitoksen kanssa. VR-konsernille jäivät vain ne rakennukset, jotka se todellisuudessa tarvitsi. Asemat siirtyivät RHK:lle. Loput tulivat Valtion kiinteistölaitoksen omaisuudeksi, ja suuri osa niistä realisoitiin eli myytiin. Miksi näin ei tehty VR Osakeyhtiölle tarpeettoman kaluston kanssa? Miksi käyttökelpoisia vetureita ja vaunuja siirrettiin VR Osakeyhtiölle yli sen tarpeen, jotta se sai hävittää veronmaksajien rahoilla ostetut ehjät veturit ja vaunut?

VR Osakeyhtiön hankintatoimi eteni Pendolino-junista matkustajavaunujen ja sähkövetureiden hankintaan. Kun ratojen sähköistys eteni, oli luonnollista, että sähkövetureiden tarve kasvoi. 1990-luvun alussa vanhimmat diesel-linjaveturit olivat sentään jo noin 40-vuotiaita, joskaan eivät käyttökelvottomia. Mutta 160 km/h nopeuteen ei niistä ollut.

Mihin tätä nopeutta tarvitaan? Junalla pääsee Suomen päästä päähän yön yli vaikka 80 km/h nopeudella. Valtaosa Suomen elinkeinoelämästä nukkuu yöllä, ja sille on yhdentekevää, tuleeko rahti perille odottamaan aamua kello 02:00 vai 06:00. Henkilöliikenne on eri asia, mutta henkilö- ja rahtiliikenteen kalusto on joka tapauksessa erikseen, eikä rahtia ja matkustajia kuljeteta samoilla junilla.

Nyt VR Osakeyhtiö romuttaa niin sanottua sinistä vaunukalustoa. Taaskaan vau-
nuissa ei sinänsä ole juuri mitään vikaa. Toisin kuin vanhat puurakenteiset vaunut,

nämä eivät lahoa 30 vuodessa. Siniset teräsvaunut ovat varmoja rakenteeltaan, ja ne kelpaisivat hyvin uusille yrittäjille. Ja taaskaan valtio-omistaja ei puutu käyttökelpoisen omaisuuden hävittämiseen.

Seuraavaksi VR osakeyhtiön romutusinto kohdistuu vuosina 1967–1973 valmistettuihin Sm1-sähkömoottorijuniin. Ne halutaan romuttaa 2010-luvun loppuun mennessä, kun halutaan ostaa uudet junat. Hankinnan arvo, 50 uutta junaa entisten tilalle, on yhteensä noin 200.000.000 € (200 miljoonaa).

Jälleen on syytä ihmetellä, miksi junat pitää romuttaa. Sm1-junien huippunopeus on 120 km/h ja kiihtyvyys $1,1 \text{ m/s}^2$. Paikallisliikenteessä ei parempaa suorituskykyä tarvita, sillä suurempi kiihtyvyys ei tule kysymykseen seisovien matkustajien kanssa,



Sm1-junien huippunopeus on 120 km/h ja kiihtyvyys $1,1 \text{ m/s}^2$. Paikallisliikenteessä ei parempaa suorituskykyä tarvita. Kuva: Jarkko Voutilainen.

eikä huippunopeuteen edes ehditä kiihdyttää lyhyillä asemaväleillä. Pitkilläkään väleillä suuremmasta nopeudesta ei ole käytännössä etua aikataulun nopeuttamiseksi.

Sm1-junat ovat rakenteeltaan erittäin nykyaikaisia, elektronisella tyristoriteknikalla toteutettuja sähköjunia. Niiden määräaikaishuolloissa ylläpidetään kaikki kuluvat osat niin, ettei juna vanhene autojen tai bussien tapaan korjauskelvottomaksi. Ne eivät ruostu eivätkä tärisä niin, että sen vuoksi junan ja telien runko kävisi käyttökelvottomaksi.

Sm1-junien vika on korkea lattia, kun uusissa Sm4-junissa lattia on ovien kohdalla laiturin korkeudella. Mutta onko tämä 200 miljoonan euron arvoinen asia? Entä mitä maksaisi, jos Sm1-junien eteiset muutettaisiin matalammiksi ainakin liitevaunussa, jossa lattian alla ei ole tekniikkaa? Tällainen modernisointi olisi jopa siitä hyvä kauppa, että se työllistäisi todennäköisimmin suomalaista teollisuutta toisin

kuin uusien junien hankinta, joka saattaa Pendolinojen ja Sm4-junien sekä Dm12-moottorivaunujen tapaan päätyä ulkomaiseksi hankinnaksi.

Ulla Anttila ja viisi muuta vihreiden kansanedustajaa on kysynyt Eduskunnassa 28.4.2004 (KK 363/2004) matalalattiajunista. Ministeri Luhtasen vastauksessa Sm1-2-junien muuttaminen matalalattiaiseksi sanotaan junien rakenteen vuoksi mahdottomaksi. Vastaus on osittain oikein, mutta ei täysin.

Viime kädessä kysymys on muutoksen hinnasta kuin myös siitä, minkälainen muutos toteuttaa kysyjien toivomaa esteettömyyttä junaan pääsyyn. Sm1-junan moottorittoman liitevaunun eteisten ja keskiosan madaltaminen tekee junasta puoliksi esteettömän, eikä muutostyö ole edes kovin vaativa. VR Osakeyhtiön viimeaikaisten kalustohankintojen hintojen sekä Baselin raitiotieperävaunujen muutostyön perusteella tällainen muutos tuskin maksaa enempää kuin 150.000 €. Sm2-junien meillä oleva saneerausohjelma maksaa 800.000 € junaa kohden.

Rautatiekaluston peruskorjaus ja pitkä ikä eivät ole mikään omituinen asia. Sitä tehdään nimenomaan silloin, kun kaluston suoritusarvot ovat riittävät, jolloin uuden kaluston hankinta ei tuo kaluston käyttöön liittyviä etuja. Näin toimii VR Osakeyhtiö itsekin toisessa tapauksessa. Dv12-sarjan dieselveturit ovat vanhempia kuin Sm1-junat. Niissä on myös enemmän kuluvia osia kuin sähköjunissa, mistä syystä sähkökäyttöistä kalustoa käytetään yleensäkin pidempään kuin dieselkalustoa. Dv12-sarjaa peruskorjataan nyt yli 40 vuoden ikäisenä, eikä romutuksesta ole mitään puhetta. Jopa vaikeasti onnettomuuksissa vaurioituneita vetureita on rakennettu lähes uudestaan.

On aihetta ihmetellä, miten VR Osakeyhtiöllä on varaa Sm1-junien 200 miljoonan korvaushankintaan, kun VR-konsernin omistaja tuskailee muutaman kymmenen miljoonan euron kanssa rataverkon ylläpidossa. VR Osakeyhtiö sanoo rautatieliikenteen hoidon olevan kallista. Omistaja antoi VR Osakeyhtiölle tukirahaa 57.200.000 € (57,2 miljoonaa) vuonna 2003, ja valtiovarainministeriö on ilmoittanut, että tämäkin on liikaa. Jos Sm1-junien käyttöä jatkettaisiin, vaikutus tunnin välein kulkevan paikallisliikenteen liikennöintikustannuksiin on arviolta noin kolmanneksen vähennys verrattuna uusien junien käyttöön.

Varsinais-Suomen seutu on yksi alueista, joilla rautateiden paikallisliikennettä ei ole: VR Osakeyhtiö ei suostu ajamaan kannattamattomina pitämiään junia. Tilannetta voi tarkastella esimerkiksi Turun–Salon välillä. Liikenteen hoito uusien junien kustannuksin tuottaisi voittoa 760.000 € (0,76 miljoonaa) vuodessa. Jatkamalla Sm1-junien käyttöä liikenteen voitto olisi 1.160.000 € (1,16 miljoonaa) vuodessa. Tähän päädytään laskemalla Sm1-junien kalustokustannukset peruskorjauksen mukaan, sillä junien hankintakuluthan on jo kuoletettu.

Jos uusia junia kuitenkin hankitaan 50 kappaletta tehostamaan pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä matalan lattiansa ansiosta, Sm1-junien romuttamisen sijasta vanhat junat voidaan sijoittaa muun Suomen henkilöliikenteeseen. Tunnin vuorovälillä 50 Sm1-junaa riittäisi kattamaan 1.350 kilometriä paikallisliikenteen junayhteyksiä.

VR Osakeyhtiön mielestä tällainen liikenne ei ole kannattavaa, eikä se ole kiin-

nostunut paikallisliikenteestä muualla Suomessa kuin pääkaupunkiseudulla. Junat siis joutavat romuksi.

Muutaman vuoden kuluttua kannattavuutta voivat arvioida muutkin kuin VR Osakeyhtiö. Euroopan unioni pakottaa Suomen purkamaan VR Osakeyhtiön monopolin yhteiskunnan tukeman liikenteen osalta jo ennen vuotta 2010. Silloin kalustolle tulee kysyntää.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee pitää VR Osakeyhtiön omistajien eli Suomen kansalaisten puolta. Sen ei tule antaa romuttaa Sm1-junia, kävi muuten miten hyvänsä. VR Osakeyhtiö ei ole hankkinut junia omalla tulorahoituksellaan, vaan se on saanut ne käyttöönsä, kun Valtionrautatiet yhtiöitettiin. Monopoliasemastaan huolimatta VR Osakeyhtiö ei kykene hankkimaan uusia junia Sm1-junien tilalle ilman valtion rahallista tukea. Nousevia tukivaatimuksia VR Osakeyhtiö perustelee uuden kaluston hankinnoilla. Miksi valtion pitäisi tukea kalustohankintoja, jotka nostavat liikenteen hoidon kustannuksia? Silloinhan on viisaampaa jatkaa nykyisen halvemmalla toimivan kaluston käyttöä.

Jos VR Osakeyhtiö ei halua käyttää Sm1-junia, ei ole oikein, että se pakottaa omistajansa maksamaan kalliimmista junista romuttamalla halvemmalla toimivat junat. Jos VR Osakeyhtiö katsoo Sm1-junat itselleen tarpeettomiksi, sen tulee palauttaa junat niiden alkuperäiselle hankkijalle, Suomen valtiolle. Valtio voi sijoittaa ne Suomen rautateillä toimivan kaluston kalustoyhtiöön, joka voi tarjota niitä kiinnostuneelle operaattorille.

Lähteitä ja liitetietoja

Vetokalustoinvestoinnin arvo:

Vuoden 1961 lopussa oli höyryvetureita käytössä 660 kpl, dieselvetureita 111 kpl. Höyryveturit poistettiin käytöstä 1970-luvun alussa. Vuonna 1975 kaikki jäljellä olevat olivat varastoituna, jolloin oli käytössä 379 dieselveturia ja 39 sähköveturia = 418 kpl.

660 veturia, yhden veturin arvo 2,5 M€ (Sr2 1999 3,75 M€) ja käyttöikä 50 vuotta. Veturin vuosipoisto 0,13 M€ 4,5 % korkokannalla. Jos vetureita käytettiin keskimäärin vain 20 vuotta, heitettiin hukkaan 30 vuoden investointiarvo eli 660 veturia x 30 vuotta x 0,13 M€ = 2.574 M€.

Kaluston kierrätystapauksia:

Koko Itä-Euroopan raitioliikenne

Berliinin Tatra-raitiavaunujen peruskorjaukset. Hintatiedot www.kaupunkiliikenne.net

ÖBB sarja 1043, 9 kpl TCGAB:lle Ruotsiin hintaan 40 MSkr

Viron amerikkalaisveturit, esitelty Resiina-lehdessä Sakari K. Salon artikkeleissa.

Kaluston peruskorjausta:

Nuorennusleikkauksia viisikymppiselle dieselkalustolle:

<http://industrial-rail.com/index.html> (13.12.2004).
HKL-metrojunat, peruskorjaus 25 käyttövuoden jälkeen.
HKL-nivelraitiavaunut, peruskorjaus 25–30 käyttövuoden jälkeen.
Tallinnan Tatra-raitiavaunujen pidentäminen matalaosilla yli 20 vuoden ikäisinä.
San Franciscon 1950-luvun PCC-vaunut F-linjalla. <http://www.phillytrolley.org/muni.html> (sis hintatiedot)

Konkreettisia esimerkkejä ”kestokalustosta”:

Prignitzer Eisenbahnin V270 / V200.1 peruskorjaukset,
<http://www.prignitzer-eisenbahn.de/gruppe/v270/index.html>
Philadelphian PCC II -hanke: http://www.phillytrolley.org/2320debut_index.html
Bostonin Mattapanin PCC-hanke,
<http://www.railroad.net/articles/railfanning/mbtatroley/index.php>
Baselin keskeltä madalletut raitiotieperävaunut,
http://www.tramclub-basel.ch/rb/index_rollmaterial.html
VR:n Dv12-veturit, joita peruskorjataan yli 40 vuoden ikäisinä, vanhempina kuin Sml-junat.

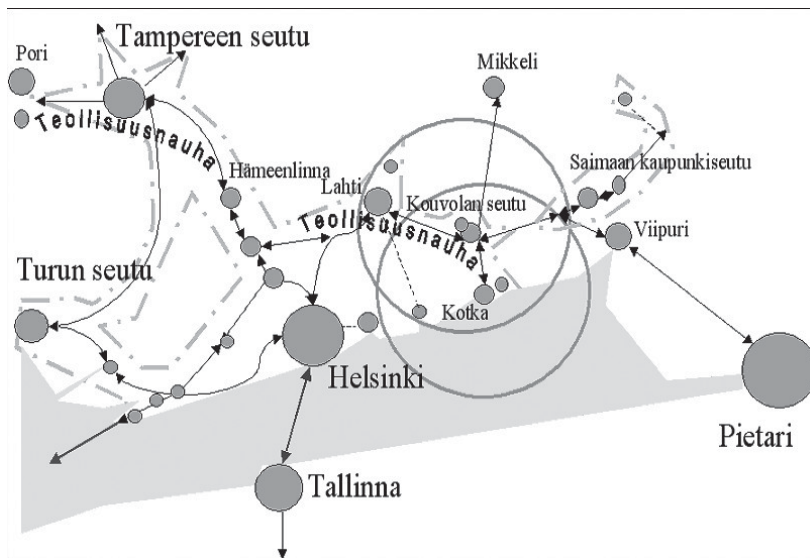
Raideliikenne kaupunkituottavuuden välineenä

Elmeri Kollanus

Suuremmat tiiviimmät kaupunkiseudut luovat yritysten sijoittumiselle etuutta – toimialakantavuutta, josta käytetään termiä agglomeraetuuks. Toimivalla taajamien välisellä liikenteellä on siis yhteys työpaikkojen muodostumiselle ja pysyvyydelle alueella.

Jotta etu toimisi, liikenteen täytyy olla säännöllistä ja tavoitettavaa. Tavoitettavuudesta käytetään termiä tarjontasuhte. Tarjontasuhteen edut taas tulevat esiin sijoitettavuudella ja asemien esteettömyydellä, sekä siinä missä ja min-kälaista palvelua liikennöijä raiteilla tarjoaa. Tarjontasuhdetta pitäisi kehittää lähiliikenteen avulla siellä missä kaupunkia ja taajamia on helminauhoina. Maakuntatasolle pitäisi saada suurempi vastuu joukkoliikenteen tarjontasuhteen ratkaisusta. Vastuu vaatisi myös valtaa paikallistasolle mm. vuorojen suunnittelusta sekä tukien kontrollista. Sama organisaatio koordinoisi lähiliikenteen kiskoilla kuin kumipyörilläkin ja olisi vastuussa mm. maakunnan kaavoituksesta, mikä loisi kestävämpää alueiden käyttöä.

Maakuntien liittojen yhteisessä Etelä-Suomen tulevaisuuden visiossa on kehitelty aluerakenteen yhdistymistä Turun seudun, Uudenmaan, Tampereen, Lahden, Kymenlaakson sekä jopa kaakkoiskulman Saimaankaupungin kattavaksi kaupunkiverkostoksi. Silti alueita yhdistävät julkisen liikenteen reitit palvelisivat vain suurimpia kaupunkikeskustoja. Jopa tiiviiden kaupunkiseutujen taajamien välinen liikenne on lopettamisuhan alla, vaikka kokemukset muista Pohjoismaista osoittavat, että raideliikenne aluekeskuksiin lähitaajamista olisi toimivaa. Ongelman muodostavat paikallisliikenteen vuorotarjonta ja aikataulut Uudenmaan ydinalueen ulkopuolella sekä Helsinki-keskeinen suunnittelu. Rautatien yhdistävää vaikutusta ei nähdä mahdolli-



Etelä-Suomen aluerakenne. Kuvassa havainnollistettuna 70 kilometrin renkaalla Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson kaupunkiseudulla sisämaan optimaalisempi sijoittuminen jakelulogiikalle (Kotka 250 000 asukasta, Salpausselän seutu Kouvola tai Lahti n. 400 000 asukasta.), ja nonstop-junaliikenteen mahdollisuudet satamista sisämaan terminaaleihin paluulastin tuotantolaitosten läheisyyteen.

suudeksi edes Etelä-Suomen tiiviisti asutuilla radanvarren teollisuusnauhoilla.

Kaupunkitutkimuksissa yhtenä piirteenä Tukholman kaupungin parempaan vetovoimaan on ollut huomio paremmin muodostetun työmatkavirran sukkulointiliikenteen toimivuudesta Helsingin vaikutusalueeseen verrattuna. Kun katsoo karttaa, huomaa Tukholman raideliikenteen tasaisen kattavuuden joka suuntaan. Kalusto on sovitettu oikein suunnan, etäisyyden ja kaupunkirakenteen suhteen.

Mitä koko Etelä-Suomen kattava kaupunkiverkosto voisi sitten olla, jos joukko-liikenteessä olisivat yhtenäiset taksat ja jos kaikkia kaupunkiketjuja Kymenlaaksossa, Hämeessä, Uudellamaalla, Länsi-Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla yhdistäisi maakunnallinen, toimiva ja tavoittava paikallinen raideliikenne? Muodostuisi miltei kolmen miljoonan ihmisen yhtenäinen eurooppalainen kaupunki-verkosto.

Koko Etelä-Suomen kattava paikallisraideliikenne on yksi tärkeimmistä edellytyksistä, jotta Helsingistä ja koko Etelä-Suomesta kasvaa kilpailukykyinen metropolialue Euroopassa. Yritysten ja työpaikkojen sijoittuvuudelle tilastopiikkejä on turha odottaa, ja tulevaisuudessakin Euroopassa yhä erikoistuvat yritykset sijoittuvat sinne, missä niillä on parhaat edellytykset toimia: tae työvoiman saannista, muita alan työpaikkoja alueella sekä ulkoistamisen helppous.

Etelä-Suomessa yhtenäiseen rakenteeseen tuo vielä oman lisänsä joka kaupunki-

alueen erikoistuneet klusterit, jotka muodostaisivat yhdessä tasapainoisemman elinkeinorakenneratkaisun. Tästä yritystoiminnalle paremmasta sijoittumisen edellytyksestä käytetään termiä **agglomeriaetuu**s. Edun hyödyntämistä toivoisi näkevänsä oikoradan lähiliikenteessä, jotta se käyttäisi myös teollisuusnauhan tiiviin itäosan hyödykseen, kuten Lahden ja Kouvolan seutujen välisen liikenteen.

Oikein suunniteltu raideliikenne yhtenäistää kaupunkitalousalueita tehokkaampaan kaupunkituottavuuteen ja toimialakestävyyteen.

Maakunnallisista ratkaisuksista nostan esiin Kymenlaakson. Kouvolan–Kotkan paikallisjunaliikenne on lopettamisuhan alla, vaikka samaan aikaan maakunta ja seudun kunnat jakavat palveluitaan – kuten oppilaitoksia ja terveydenhuoltoa – maakunnallisesti etelän ja pohjoisen kesken. Mikä Kymenlaaksossa on vikana, kun lähijunaliikennettä ei saada kannattavaksi huolimatta optimaalisesta väestöpohjasta, hyvistä perustuloista ja suuresta alueen sisäisestä liikenteestä? Muualla Euroopassa vastaavilla reiteillä liikennöidään huomattavasti tiheimmin ja tarvitaan paljon vähemmän tukea.

Suomessa paikallisjunien pysäkkien optimaalisen sijoittamisen, vuorotiheyksien tai muun palvelutason kehittämisen eteen ei ole tehty mitään. Muussa liiketoiminnas-



Pohjoismainen esimerkki: Sama juna kulkee sekä rataverkolla että keskellä kaupunkia Tanskan Helsingörissä. Kuva: Mikko Alameri

sa palvelutasoa parannetaan, jos asiakkaita halutaan lisää. Paikallisjunaliikenteen nykyinen tilanne ja epävarmuus sen jatkumisesta vain haittaa maakunnan yhtenäisyyskehitystä.

Hyvä ratkaisu Kymenlaaksossa ja muilla alueilla olisi Ruotsin tyyppinen paikallisesti hoidettu joukkoliikennetratkaisu. Suomessa sitä voitaisiin nimittää maakuntaliikennemalliksi, ja joukkoliikenteen hallinto toimisi vaikka alueen maakuntaliiton yhteydessä. Tällöin maakuntakaavatason alueidensuunnittelusta, maakuntastrategiasta sekä julkisesta liikenteestä vastaisi sama paikallinen organisaatio. Maakunta ei voisi pestä käsiään kestävämmästä aluerakenteen suunnittelusta, koska se joutuisi

itse koordinoimaan julkisen liikenteen tarjontasuhteen. Alueen kehityksestä vastuullinen ja sen edunvalvontaa johtava organisaatio suunnittelisi niin paikallisjuna- kuin muut julkisen liikenteen vuorot, sekä niiden yhteensovittamisen yhteistariffiin. Silloin Kymenlaaksossa ei tulisi lipunhinnaltaan kohtuuttomaksi esimerkiksi nykyisen palvelurakenteen kannalta välttämätön Kotka–Kouvola–Kuusankoski-yhteys, vaan lipunhinta sopisi päivittäisiin yhteyksiin. Kaikki alueelle tarvittava valtion tuki voitaisiin myös maksaa maakunnan maankäyttö- tai liikenteensuunnitteluorganisaation kautta liikenteelle, jolloin tukea saava maakunta voisi kontrolloida rahamäärästä saatavan hyödyn, palvelutarjonnan ja hintatason.

Kymenlaaksossa toimiva paikallisliikenne tuottaisi selvää agglomeraetua. Nykyinen Kymenlaakson radan liikennehän tukee aikatauluiltaan vain pikajunien syöttöliikennettä. Hyvin radanvarrella olevan Pohjois-Kymenlaakson tiiviin kaupunkialueen ja lähiympäristön voisi kattavammin yhdistää raideliikenteellä Kotkaan. Kymenlaakso on Suomen tiheimmin asuttuja maakuntia ja miltei 190.000 ihmisen väestöstä suurin osa asuu rautatielinjojen läheisyydessä. Kouvolan seudulle ja Kotkaan saataisiin tiiviisti radanvarteen yhtenäinen työssäkäynti-, opiskelu- ja palvelu-alue. Oppilaitosten ja palvelujen poliittiset sijoittamispäätökset ovat jo luoneet yhtenäistä kaupunkiseutua. Yhteyksien parantuessa nykyistä useammat toimialat voisivat sijoittua alueelle, jolloin pystyttäisiin turvaamaan nykyiset työpaikat sekä myös lisäämään niitä. Yhtenäisen kaupunkirakenteen edut näkyvät selvimmin työllistävillä palvelualoilla. Kaupunkiseudun yhdistäminen toteutuu helpoimmin kattavalla ja tavoitettavalla paikallisella raideliikenteellä.

Toimialasijoittumista voitaisiin parantaa raideliikenteellä myös Etelä-Karjalassa ja Savossa, josta kuuluu hätähuutoja, kun kaupungit eivät pysty tarjoamaan nykyistenkään yritysten vaatimaa aluerakennetta. Etelä-Karjalassa toimiva lähiliikenne 40 kilometrin mittaisella rataosuudella Lappeenranta–Imatra tekisi ”Saimaankaupungista” yli 100.000 ihmisen tiiviin kaupunkiseudun ja toisi korkeakoulun vetovoiman koko nauhakaupungin alueelle. Kiskobussiliikenne Imatra–Savonlinna yhdistäisi Savonlinnan ja Parikkalan nauhakaupungin opiskelu- ja työpaikka-alueeseen. Tulevaisuudessa koko Kaakkois-Suomessa voitaisiin käyttää uusia raideyhteyksiä tavoitettavuuden parantamiseen. Nykyaikaisten raideliikennetarkaisujen elinehto on kuitenkin paikallistason suunnittelu, koska valtakunnalliset yksiköt eivät näe näitä mahdollisuuksia.

Paikallisia mahdollisuuksia on myös tavaraliikenteen massatavarakuljetuksissa, joita nykykehityksellä on siirtynyt kiskoilta kumipyörille Päijät-Hämeessä ja Kaakkois-Suomessa. Jopa paperitehtaan kokoiset yksiköt ovat purkaneet raiteensa pois. Jo nyt transitoliikenteen takia alueen kuormitetut maantiet altistuvat yhä suuremmalle paineelle liikenteen kasvaessa. Kyse on täysin EU:n tavoitteiden vastaisesta kehityksestä. EU suosii kisko- ja vesiliikennettä pienempien hiukkaspäästöjen ja turvallisuuden takia. Hiukkaspäästöjen on uusissa tutkimuksissa kerrottu aiheuttavan eliniän vähenemistä ja jopa kuolemantapauksia.

Lähteet:

<http://www.etela-suomi.fi/>

Esko Lauronen: Kaupunkituottavuus; Lontoon, Tukholman ja Helsingin vertailu (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä, ISSN 1458-9664)

<http://www.kymenlaakso.fi>

<http://www.thousand-lakes-canals.fi>

Euroopan yhteisöjen komissio Bryssel 12.9.2001 KOM(2001) 370 lopullinen Val-koinen kirja Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika

Suomen rautatieliikenteen uudistusohjelma

Mikko Laaksonen

Suomen yhdyskuntarakenne on rakentunut rautateiden varteen, mutta nykyinen liikennöintipolitiikka ei enää tue sitä. Paikallisliikenne ja radan varren teollisuuden kuljetuspalvelut ovat puutteellisia. Liikenne on Helsinki-keskeistä, mikä haittaa Suomen muiden osien kehitystä.

Henkilöjunaliikenteessä on keskitytty keskusten välillä kulkeviin nopeisiin juniin, lähinnä IC- ja Pendolino-liikenteeseen. Nopeushyödyt ovat rataverkon puutteiden vuoksi jääneet vähäisiksi. Satsaus nopeaan liikenteeseen on heikentänyt junaliikenteen palveluja suomalaisten valtaosan kannalta. Samalla asemia on vähennetty ja pakolliset paikkaliput tai ravintolavaunujen vähentäminen ovat heikentäneet yleistä palvelutasoa.

VR Osakeyhtiön tehon organisointi nostaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia ja hidastaa erityisesti rahdin kulkua. Henkilöliikenteessä kaluston ja henkilöstön käyttö on tehotonta, kuten aikaisemmassa ostoliikennettä koskevassa artikkelissa osoitettiin. Tavaraliikenteessä kuljetuksia on siirtynyt pois raiteilta, koska tilaajien toivomiin toimitusaikoihin ei ole pystytty – vaikka liikennöintinopeus olisi helpostikin riittänyt.

VR-konserni on myös tieliikenneoperaattori omistamiensa Pohjolan Liikenteen, Transpointin, Combitransin ja Transuotilan kautta. Koska yhtymän raideliikenne toimii suojattuna ja maantieliikenne kilpailutilanteessa, kuljetuksia siirtyy yhtymän tehokkaammin hoidetuille maantiekysiköille – vaikka kuljetukset maanteitse eivät haittaisikaan aina turvallisesti.

Samaan aikaan valtio ja kunnat tukevat VR Osakeyhtiön henkilöliikennettä 57.200.000 (57,2 miljoonalla) eurolla vuodessa (vuonna 2003).

Kaikki paikallis- ja taajamajunaliikenne ja suuri osa tavallisista pikajunista on ostoliikennettä, josta rautatieyhtiö veloittaa valtiota ja kuntia. Tuen ulkopuolella ovat pääosin vain IC- ja Pendolino-liikenne. Varsinaisen tuen (lipputulojen ja VR Osakeyhtiön korvauksen erotuksen) lisäksi YTV maksaa VR Osakeyhtiön paikallisliikenteestä noin 20 miljoonaa euroa enemmän kuin mitä liikenne maksaisi HKL Metroliikenteen toteuttamana. VR henkilöliikenteen liikevaihto vuonna 2003 oli

296,9 miljoonaa euroa. VR henkilöliikenteen subventioaste on siis noin 19–25 %. Monopolin nojalla VR saa aina haluamansa tasoisen tuen, eikä se ole tilivelvollinen liikenteen todellisista kustannuksista.

VR Osakeyhtiön kalustopolitiikkaa ovat leimanneet ylimitoitettut uudishankinnat ja modernisoimiskelpoisen kaluston romutus. Uusi kallis kalusto on osaksi ollut epäluotettavaa, mikä on lisännyt kustannuksia entisestään.

Ratojen peruskorjauksen määrärahat on suunnattu väärin. Nopean liikenteen radat on suunniteltu niin, että ne eivät enää palvele kaikkia radan varren taajamia – osa radoista on linjattu kokonaan pikkukaupunkien ja kylien ohi. Sivuraiteita on purettu, yhteydet moniin teollisuuslaitoksiin ovat katkenneet ja ratakapasiteetti on vähentynyt. Ratakapasiteetti useilla satamiin johtavilla osuuksilla on liian alhainen: Turku–Helsinki ja Turku–Toijala sekä Kouvola–Kotka ja Hanko–Karjaa–Hyvinkää.

Investoinnit uusiin ratoihin ovat käytännössä tukea VR Osakeyhtiölle. Erityisen ongelmallisia ovat olleet YTV-alueen kaupunkiratainvestoinnit, joista kunnat ovat useimmiten maksaneet huomattavan osan (30–70 %). Kunnat joutuvat maksamaan koko liikenteen tuen, mutta eivät silti voi päättää, kuka ja millä hintatasolla radoilla liikennöi.

Suomen nykyisen rautatiepolitiikan seurauksena siirtyy kuorma-autoille, linja-autoille ja henkilöautoille sellaista liikennettä, joka voitaisiin hoitaa rautateillä: keskisuurten kaupunkien työ-, koulumatka- ja asiointiliikennettä, pitkän matkan henkilöliikennettä sekä satamien vienti- ja tuontiliikennettä. Maantieverkko kuormittuu lisää samalla kun sekä palvelutaso että turvallisuus heikkenevät.

Uudistusohjelma Suomen rataverkolle

1. Tavaraliikenne vapautetaan koko rautatieverkolla

VR Osakeyhtiön nykyinen tavaraliikenteen tariffi on määritelty monopolin nojalla 80–90 prosentiksi kuorma-autoliikenteen tariffeista. VR-Yhtymä ei kärsi tariffista, koska se voi siirtää kuljetuksia myös omille tieliikenneyksiköilleen (Transpoint, Combitrans ja Transuotila). Ne toimivat ja hinnoittelevat kuljetukset kilpailutilanteissa.

Tällöin rautatiekuljetusten todellinen kaluston pääomakustannuksista, huolloista, energiasta ja liikennehenkilökunnasta koostuva kustannustaso, joka on vain noin 25–50 % kuorma-autoliikenteestä, ei siirry kuljetusten tilaajien hyödyksi.

Rautateiden tavaraliikenne koko rataverkolla vapautetaan EU:n vaatimuksista turvallisuusvaatimukset täyttävälle liikennöitsijöille vuonna 2007. Kilpailun avaamisen myötä metsäteollisuuden kuljetuksia, erityisesti raakapuuta ja vientiliikennettä voi odottaa rautateille lisää.

Rautateillä voidaan odottaa myös satamien kontti- ja trailerikuljetusten lisääntymistä. Erikoistuneiden pienten tavaraliikenneoperaattoreiden on mahdollista palvella vaikka yhden syrjäisen rataosan liikennettä tai tiettyä teollisuuslaitosta. Teollisuus

voi perustaa myös omia rautatiekuljetusyhtiöitä.

Tavaraliikenteen vapauttaminen johtaa rautatiekuljetusten kilpailukyvyn voimakkaaseen nousuun. Kuljetuskustannusten alentumisella on myös myönteisiä vaikutuksia kansantalouteen.

2. Paikallishenkilöliikenne ja valtakunnallinen ostoliikenne vapautetaan

EU:n komissio valmistelee ostoliikenteen kilpailuttamispakkoa, joka saattaa astua voimaan jo vuonna 2008 tai 2009. Samalla paikallisliikennettä voi Suomen rataverkolla harjoittaa muukin operaattori kuin VR Osaakeyhtiö. Nykyisin Suomessa paikallisliikennettä on käytännössä lähinnä vain pääkaupunkiseudulla. Se on sallittava myös muualla maassa esimerkiksi seuraavin edellytyksin:

1. Liikennöitsijä pysähtyy kaikissa radan varren taajamissa.
2. Liikennöitsijä liittyy seutulippu- ja yhteistariffijärjestelmiin samoilla ehdoilla kuin linja-autoliikenne.
3. Mikäli liikennettä tuetaan julkisista varoista muutoin kuin seutulipputulella, liikenne kilpailutetaan.
4. Liikenneluvan edellyttämän palvelutason – vähintään tarvittavat pysäkit, vuorot ja kapasiteetin – määrittelee alueellinen joukkoliikenneviranomaisen. Tämä on nykyisin lääninhallitus, tulevaisuudessa alueellisena viranomaisena voivat olla kuntien ja maakuntaliittojen muodostamat maakunnalliset tai kaupunkiseudulliset joukkoliikenneviranomaiset. Näillä on etuoikeus ostaa haluamansa tasoinen paikallisliikenne kilpailutuksen perusteella.

Valtakunnallinen ostoliikenne, esimerkiksi poikittaisjunalinja Turku–Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki–Kuopio/Joensuu kilpailutetaan saman mallin mukaan.

3. Koko nykyinen rautatieverkko säilytetään perustasoisena

Ratahallintokeskuksen helmikuussa 2005 esittämän suunnitelmaluonnoksen mukaan lähes tuhannen uhanalaisen ratakilometrin peruskorjaaminen kierrätysmateriaalein maksaisi noin 171 miljoonaa euroa. Summa on vain viisi prosenttia kaikkiaan 3.444.000.000 (3,4 miljardista) eurosta, joka on esitetty ”Liikenneväyläpolitiikan linjauksia”-raportin investointiohjelmassa. Elinkaarirahoituksella, 30 vuoden lainalla ja 4,5 % korolla kulut olisivat vuodessa noin 10.500.000 (10,5 miljoonaa) euroa, kymmenen vuoden rakennusohjelmalla ilman lainarahoitusta 17 miljoonaa vuodessa.

Näille sivuradoille voidaan ohjata merkittävästi lisää liikennettä kunnostuksen jälkeen, eikä vain rahtia, jonka määrään voi tavaraliikenteen kilpailun avaamisen jälkeen muutenkin odottaa monin paikoin lisäystä. Katkaistavaksi ehdotetuille rataosille Joensuu–Lieksa–Nurems–Kontiomäki–(Oulu), (Lappeenranta)–Parikkala–Savonlinna–Pieksämäki–(Jyväskylä), Jyväskylä–Äänekoski–Haapajarvi–(Oulu) sekä

Lahti–Heinola on aikaansaataavissa henkilöliikennettä kevyillä moottorivaunuilla, kun henkilöliikenteen kilpailu vapautetaan. Esimerkiksi Oulusta käsin toimivan operaattorin kaukojunat voisivat hyödyntää reittejä sekä Jyväskylään että Joensuuhun.

Ainoastaan sellaiset kaivos- ja teollisuusraiteet, joiden päässä sijaitseva toiminta on pysyvästi loppunut, voidaan lakkauttaa, mutta niidenkin ratapenkat ja sillat on säilytettävä, jotta liikenne voidaan tarvittaessa palauttaa.

4. Rautatieverkon uudistukset suunnitellaan kunnolla palveleviksi

Uusia rautateitä tai ratojen peruskorjauksia ei toteuteta yksinomaan nopeaa henkilöliikennettä varten, vaan uusien ratojen suunnittelussa pyritään siihen, että paikallisliikenne, tavaraliikenne ja myös nopea kaupunkien välinen henkilöliikenne ovat mahdollisia. Jos nopealle henkilöliikenteelle rakennetaan oma rata, paikallis- ja tavaraliikenteelle sopivaa vanhaa rataa ei lakkauteta.

5. Valtion tulee velvoittaa VR-yhtymä Oy myymään Oy Pohjolan Liikenne Ab -konserniin kuuluvat Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab, Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab, Transpoint Oy Ab, Combitrans Oy ja Oy Transuotila Ab eniten tarjoavalle.

VR-Osakeyhtiön maantieliikenne vääristää liikennesektorin kilpailua ja ohjaa tehokkaasti liikennettä maanteille. Yhtiöt on myytävä mahdollisimman pian.

6. Valtion tulee velvoittaa VR Osakeyhtiö myymään sille ylijäämäiset ”siniset vaunut”, Sm1- ja Sm2-sähköjunat sekä muun käyttökelpoisen, mutta VR Osakeyhtiön kannalta ylijäämäisen, rautatiekaluston valtion kiskokalustoyhtiölle.

VR Osakeyhtiö romuttaa kalustoa, joka soveltuisi hyvin vuokrattavaksi paikallisliikenteen tai ostoliikenteen liikennöitsijöille. Erityisesti ”siniset vaunut” sekä Sm1- ja Sm2-sähköjunat ovat peruskorjattavissa ostoliikenteen kalustoksi. On selvítettävä, mitä muutakin kalustoa voidaan järkevästi peruskorjata. VR:n ylijäämäkalustosta muodostetaan valtion kiskokalustoyhtiö, joka vuokraa kalustoaan ostoliikenteeseen. Myös uudet Dm12-kiskobussit voidaan sijoittaa kiskokalustoyhtiöön.

7. Kaupunkiseudulliset raideliikennejärjestelmät – paikallisjuna-, pikaraitiotie- ja metrojärjestelmät – rahoitetaan niiden myönteisillä kaupunkikehitysvaikutuksilla.

Tällä hetkellä kaupunkien raideliikenteen kehittämisen suurin este VR Oy:n henkilö-

liikennemonopolin ohella on raideliikenneinvestointien rahoitus. Osaksi tämä johtuu Helsingin seudun hankkeiden, erityisesti Länsimetron ja Kehäradan (Marja-rata) voimakkaasta ylimitoituksesta, jonka vuoksi kaupungit eivät pysty rahoittamaan näitä hankkeita itse.

Raideliikenteen myönteiset kaupunkikehitysvaikutukset, siis kiinteistöjen arvonnousu, kiinteistöjen kysynnän nousu, täydennysrakentamisen ohjautuminen raitteen varteen, ylittävät selvästi kevyen kaupunkiraideliikenteen – kuten raitiotien, pikaraitiotien tai kevyen maantasaisen paikallisjunan – investointikustannukset. Suomessa on tähän asti annettu raideliikenteen kaupunkikehitysvaikutukset ilmaiseksi rakentajille. Esimerkiksi kunnat ja valtio rahoittivat Martinlaakson radan, jonka hyödyn korjasivat Martinlaakson–Myyrmäen rakentajat, sekä Vuosaaren metron, jonka hyödyn sai lähinnä Paulig Group. Helsingin seudulla raskas ja harvaan pysähtyvä raideliikenne ei tuota riittäviä kaupunkikehitysvaikutuksia suhteessa investointiin.

Kun osa raideliikenteen vaikutuksista kiinteistöjen arvoon siirretään raideliikenteen vaatimaan rahoitukseen, kaupunkiseudut voivat itse rahoittaa raideliikenneinvestoinnit. Samalla valtion kaupunkiraideliikenteeseen varaamat resurssit (esimerkiksi 300.000.000 (300 miljoonaa) euroa Kehärataan sekä 124.000.000 (124 miljoonaa) euroa (30 % osuus 420 miljoonasta) Länsimetroon, vapautuvat valtakunnan rataverkon kehittämiseen.

Kaupunkimaisen raideliikenteen kehittäminen RHK:n rataverkolla edellyttää VR Osakeyhtiön henkilöliikennemonopolin purkamista.

Uudistusohjelman vaikutukset

Uudistusten todennäköisiä seurauksia voidaan tarkastella Ruotsin ja Saksan kokemusten pohjalta.

Syntyy uusia, erikoistuneita operaattoreita, jotka toimivat keskisuurten kaupunkien ja maaseuturatojen paikallishenkilöliikenteen liikennöitsijöinä.

Syntyy satamien ja metsäteollisuuden tavaraliikenteeseen erikoistuvia liikennöitsijöitä ja sivuratojen tavaraliikenteen syöttöön pääradoille erikoistuneita liikennöitsijöitä.

Paikallisliikenne rataverkolla lisääntyy ja kattaa pääosan niistä radoista, jotka kulkevat kylä- ja pikkukaupunkikeskusten kautta. Joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa, mikä jarruttaa henkilöautoliikenteen lisääntymistä. Osa radan varren kylä- ja pikkukaupunkikeskuksista elpyy tai niiden taantuminen hidastuu.

Raskaimmat tavarankuljetukset siirtyvät maanteiltä rautateille, jolloin teiden kulutus vähenee ja turvallisuus nousee ilman suuria tieinvestointeja. Erityisesti satamien liikenne siirtyy pääosin rautateille.

Matkustajaliikenteen ja tavarankuljetuskustannukset laskevat. Rautatiealalle syntyy uusia työpaikkoja, sillä toimiakseen kilpailukykyisesti VR-Yhtymä joutuu laskemaan tavara- ja henkilöliikenteen tariffejaan ja parantamaan omaa palvelukykyään: se astuu samaan kilpailun maailmaan, jossa muut ovat olleet jo vuosia.

Näin vesitetään lainsäädäntöuudistus – rautatieliikenteen erottaminen radanpidosta

Kalevi Kämäräinen

Vuonna 1995 rautatieliikenne eriytettiin radanpidosta. Uudistuksen keskeinen perustelu oli se, ettei meidän oloissamme ole realistista edellyttää rautatieyritysten ylläpitävän väyliänsä itse. Eduskunta ei ole muuttanut tätä näkemystään. Nykyisten rataverkkomme typistämisyhtymien takana ovatkin virkamiehet.

Lihavoinnit tekijän. Alaviitteissä mainitut eduskunta-asiakirjat voi hakea sivuilta <http://www.eduskunta.fi> ja lehtiartikkelit lehtien omilta sivuilta, jos ne on mainittu.

1. Rautatielaitos 120-vuotiaana: tappiot ja omistaja vaivaavat

Valtionrautateita vaivasivat takavuosina suuret alijäämät, jotka eivät miellyttäneet laitosta itseäänkään, koska valtiovalta lopulta vuonna 1982 vaati taloudellisen tuloksen roimaa parantamista ja erityisesti investointien tuottavuuden lisäämistä. Samana vuonna VR:n 120 toimintavuotta juhlistavassa Rautatieliikenne-lehdessä esitettiin näkemyksiä tappioiden syistä ja niiden korjaamiskeinoista. Kolmessa kirjoituksessa, joiden kirjoittajat ovat pääjohtaja Herbert Römer¹, talousosaston päällikkö Paavo Virkkunen² ja rataosaston johtaja Erkki Tattari³, kaksi ongelmaa on ylitse muiden: tappiollinen henkilöpaikallisliikenne pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja vähäliikenteiset radat.

Pääjohtaja Römer toivoi kirjoituksessaan laitoksen yhteiskunnallisten velvoitteiden selkeyttämistä ylipäätään. Yksityiskohtaisempia näkemyksiä esittävät Virkkunen ja Tattari. Virkkusen mielestä talousongelmat voitaisiin ratkaista avoimella budjetoinnilla: aiheutetut kustannukset on katettava omilla tuloilla. Mikäli periaatteesta poiketaan esimerkiksi harjoitettaessa muun maan paikallisliikennettä yleisen edun nimissä tai ylläpidettäessä syrjäraitoja aluepoliittisista syistä, valtio maksaa tästä aiheutuvan alijäämän.

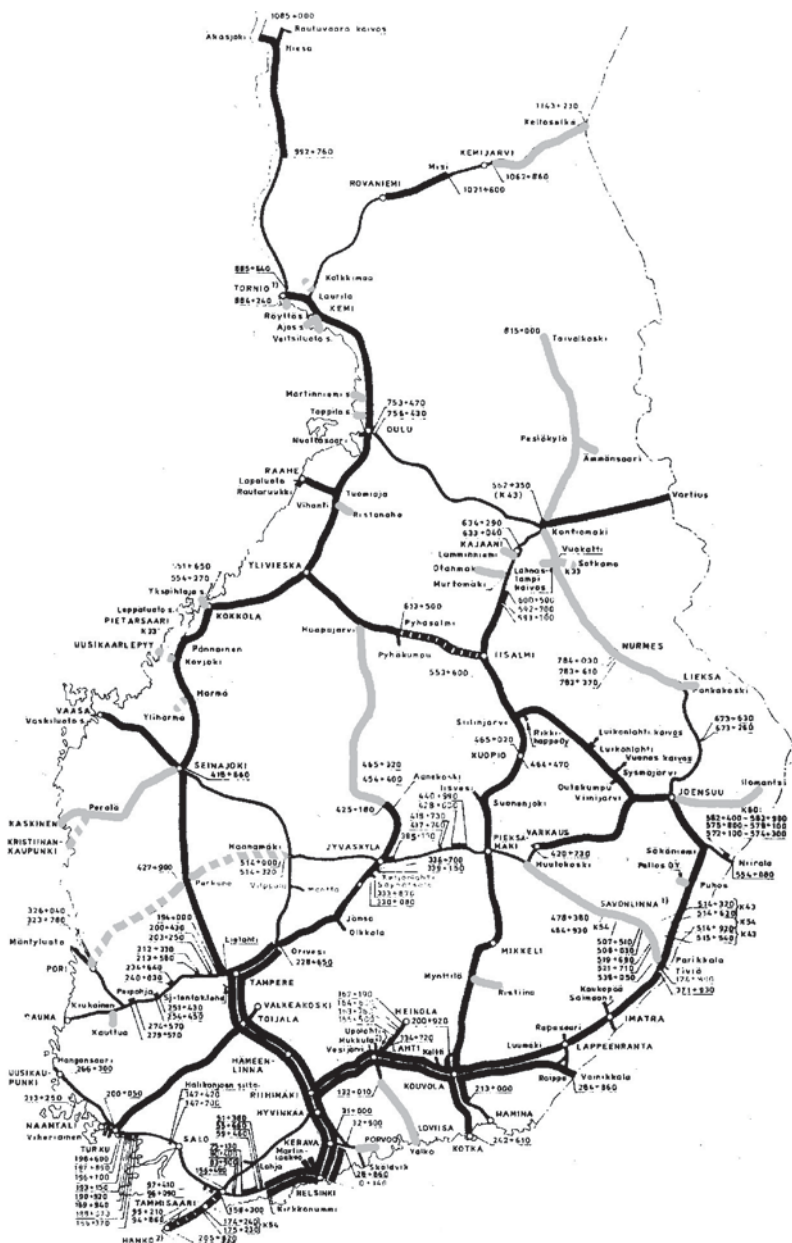
Tattarin mukaan vähäliikenteisten ja kevytkiskoisten ratojen liikenne on viime vuosina ollut keskimäärin 3–4 % koko rataverkon bruttotonnikilometrimäärästä (vrt. liitteessä 3 mainitut luvut). Tattarin tarkoittamia ratoja oli 1.360 kilometriä (kts. kartta sivulla 125). Ratojen kunnossapitokustannukset ovat lähes 20 % rataverkon vastaavasta. Ongelmana ovat kuluneet kiskot, joiden vaihtomahdollisuudet ovat ratojen pienen liikenneosuuden takia hyvin vähäiset. Koska liikenne vaatii radalta yhä enemmän, sitä ei voida turvata hiljaisellakaan nopeudella siedettävien kustannuksin. Jotkut radoista ovatkin tiensä päässä jo 1980-luvun lopulla. Mikäli valtio haluaa säilyttää radat, rahoitus on saatava investointikehysten ulkopuolelta. Koska asia on luonteeltaan liikennepoliittinen, sen ratkaisusta neuvotellaan kirjoittajan mukaan poliittisten päättäjien kanssa.

Kirjoittajien mukaan VR siis katsoi voivansa vastata taloudestaan itse, jos vähäliikenteisten ratojen ja tappiollisen henkilöliikenteen kustannukset korvataan sille.

1 Kehittämistoimet haarukassa; Rautatieliikenne 2 / 1982 s. 7–11

2 Avoin budjetointi – avoin keskustelu rautateiden alijäämästä; Rautatieliikenne 2 / 1982 s. 30, 31

3 Heikkojen ratojen kohtalo; Rautatieliikenne 2 / 1982 s. 34–37



Vuoden 1982 uhanalaisista rataosista (harmaat linjat) on lakkautettu eräiden lyhyehköjen ”pätkien” lisäksi Porin–Parkanon–Haapamäen-yhdysrata. Sen jäljelle jääneillä osuuksilla on 2000-luvulla kulkenut enää joitakin kymmeniä tuhansia tonneja. Läpikuluradalla kuljetettiin vielä 1970-luvun lopulla satoja tuhansia tonneja.

2. Ongelman ratkaisu: radanpito erotetaan liikenteestä

Valtionrautateiden muututtua liikelaitokseksi vuonna 1990 sen kannattavuus parantui huomattavasti rationalisoinnin, henkilökunnan sopeuttamisen, pienten investointien sekä tavaraliikenteen kasvun ansiosta.

Liikelaitosvaihetta seurasi vuonna 1995 radanpidon ja radoilla harjoitetun liikenteen erottaminen lopullisesti toisistaan. Tarkoituksena oli yhtenäistää käytäntö maanteiden kanssa, jolloin valtio siis tarjoaa väylät käyttäjille. Hallituksen esityksessä no 225 / 1994⁴ laiksi valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä todetaan, että VR:n hallinnassa oleva rataverkko jää valtion omistukseen ja liikelaitoksesta tehdään osakeyhtiö. Näin valtion vaikutusmahdollisuudet keskeisen infrastruktuurin kehitykseen säilyvät ja rataverkon käyttömahdollisuudet varmistetaan muillekin kuin VR:n toimintaa jatkavalle yhtiölle.

Vielä todetaan, että:

” - - Rataverkon ylläpitämisen ja rakentamisen kustannuksia ei voida Suomessa eikä muissakaan Euroopan maissa kattaa kuljetustoiminnan tuotoilla. Jos rataverkko olisi yhtiön omistuksessa, se edellyttäisi jatkuvasti valtion tukea. Radanpidon rahoitusta ei saa käyttää missään muodossa kuljetustoiminnan rahoitukseen (ristisubventio). Tällöin on selkeintä, että valtio rahoittaa radanpidon ja toiminoista vastaa erillinen virasto ja että liiketoiminnasta vastaa osakeyhtiö. - - ”⁵

Perusteluissa todetaan myös:

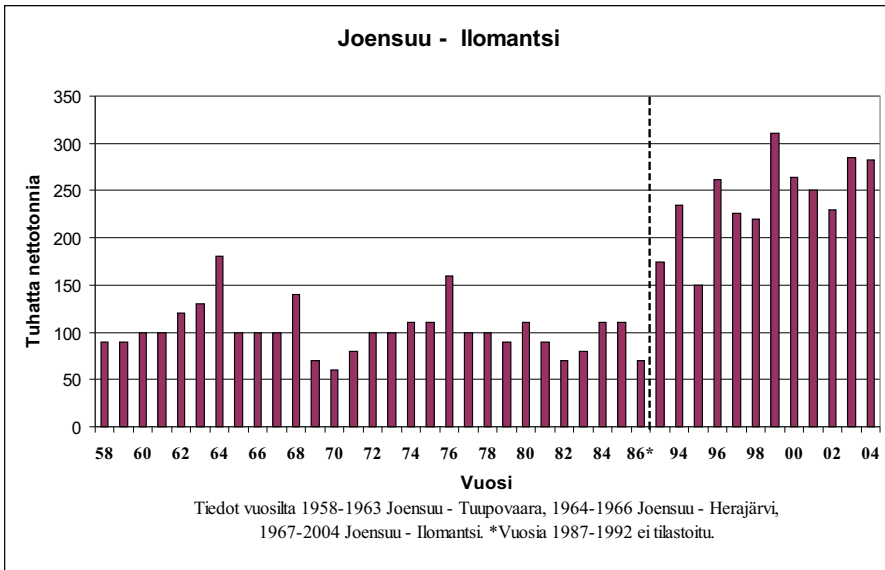
” - - Rautatieliikenteelle on ominaista, että sillä on korkeat kiinteät aikasidonnaiset kustannukset niin kuljetustoiminnassa kuin radanpidossa ja että liikenteen harjoittamisen ja radan ylläpidon muuttuvat kustannukset ovat pienet. Rautatieliikenteessä on mahdollista saavuttaa suuriakin kuljetusvolyymien lisäyksiä pienin lisäkustannuksin. Rautatieliikenteen onnettomuus- ja ympäristökustannukset ovat maantieliikennettä huomattavasti pienemmät. Tämän vuoksi liikennepolitiikan tulisi edistää rautatiepalvelujen käyttöä. Keskeinen keino turvata rautatieliikenteen edellytykset on valtion rataverkon riittävä laajuus ja hyvä kunto sekä tehokas hyväksikäyttö. - - ”⁶

Tämä vuonna 1995 toteutettu uudistus on lopullisesti toteuttanut VR:n vuoden 1982 toiveet. Uudistuksen perustana ollut laki kumottiin vuonna 2003 voimaan tullella rautatielailla. Uuden lain pykälät eivät liioin sen esityötkään viittaa siihen,

4 <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/1994/19940225>

5 HE 225 / 1994 2.3 Nykytilan arviointi

6 HE 225 / 1994 Yksityiskohtaiset perustelut § 1 Lain tarkoitus ja soveltamisala



Rataosien nettotonniliikenteestä vuoden 1987 jälkeen ei ole saatavilla virallisia tilastoja, eikä uusimpia liikennemäärätietoja voi esittää kovin tarkasti. Vuodesta 1993 eteenpäin lähteenä käytettyjen nettotonnikarttojen luvut eivät aina koske koko rataosaa vaan kuljetettavaa on saattanut joinakin vuosina kertyä esimerkiksi osuudelta Joensuu–Tuupovaara ja muulla radalla on ollut hiljaisempaa. VR:n vanhaan tilastointiin pohjautuva pitkän aikavälin vertailu antaa kuitenkin luotettavan kuvan liikennemäärien kehityssuunnasta. Lisätietoa liitteessä 1 sivulla 167. Kaavio: Mikko Itälahti.

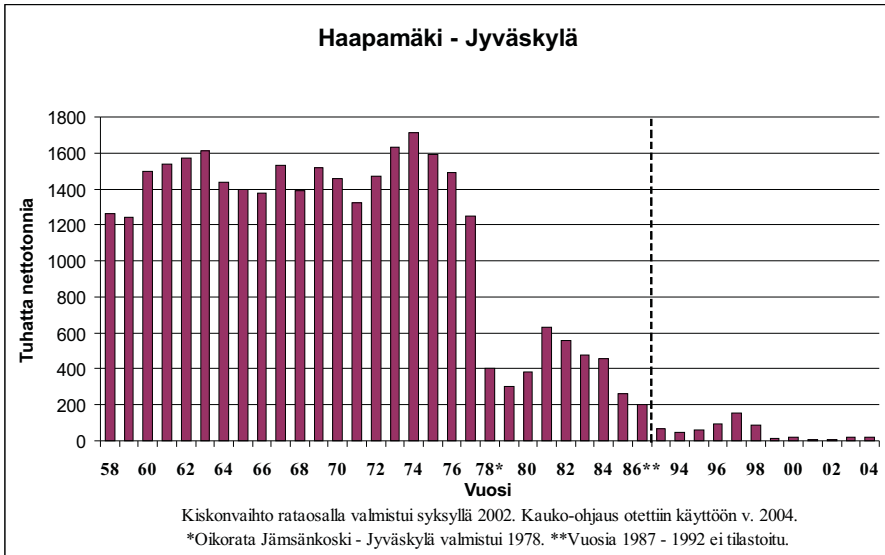
että vuoden 1995 uudistuksen periaatteista luovuttaisiin. Päinvastoin, monesti korostetaan vallitsevan tilan säilyttämistä⁷.

3. Vähäliikenteisten ratojen uusi uhanalaistaminen keinoineen

3.1. Uhanalaiset rataosat ja niiden liikenne

Nyt uhanalaisista 958 ratakilometristä vuonna 1982 uhanalaisia oli 837 kilometriä (vertaa karttoja sivuilla 8 ja 125). Ratojen liikenne ei ole kuitenkaan romahtanut vuoden 1982 tasosta kaivosrataa Murtomäki–Otanmäki lukuun ottamatta (malmivarojen

⁷ Hallituksen esitys 162 / 2002 rautatielaiksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi; kts. esim. 2.3 Nykytilan arviointi ja 3.1 Ratamaksun määräytyminen (<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2002/20020162>)



Rataosien nettotonniliikenteestä vuoden 1987 jälkeen ei ole saatavilla virallisia tilastoja, eikä uusimpia liikennemäärätietoja voi esittää kovin tarkasti. Vanhaan VR:n tilastointiin pohjautuva pitkän aikavälin vertailu yhdistettynä vuosien 1993–2004 nettotonnikartoista saatuun tietoon antaa kuitenkin luotettavan kuvan liikennemäärien kehityksestä. Lisätietoa liitteessä 1 sivulla 167. Kaavio: Mikko Itälahti.

ehdyttyä myös niiden kuljetustarve katosi). Toisaalta joidenkin uhanalaisten ratojen liikenne on kasvanut huomattavasti. Esimerkiksi vuonna 1982 välillä Saarijärvi–Haapajärvi kuljetettiin 40.000 tonnia⁸ nykymäärän ollessa 230.000 tonnia välillä Äänekoski–Haapajärvi⁹. Toinen esimerkki on rataosa Joensuu–Ilomantsi (kuljetusmäärä vuonna 1982 70.000 tonnia ja nykyään 285.000 tonnia). Uhanalaistamisen perustelut ovat hyvin samanlaiset VR:n vuoden 1982 argumenttien kanssa ja nykyäkemys kulminoituu selvästi joissakin asiakirjoissa¹⁰. On huomattava, että korvausinvestointien rahoitustaso on laskenut vuodesta 1996¹¹.

Perustelut ovat ristiriitaisia sikäli, että esimerkiksi rataosien Vilppula–Haapamä-

8 Rautatietilasto 1982 taulukko 3.1.1.3 Rataosittainen yhdistelmätaulukko vuonna 1982 (Suomen virallinen tilasto XX: 100, Helsinki 1983); vertailukelpoisia lukuja ei aina voi esittää, koska ratojen ilmoitetut päätepisteet ovat aikojen kuluessa vaihdelleet.

9 Rataosien lähtökohtatiedot ja haastateltavat tahot (Liidea Oy:n vähäliikenteisiä ratoja koskevan selvitystyön aineistoa)

10 Kts. esim. Tehokas rataverkko edellyttää voimavarojen keskittämistä vilkkaimmille osuuksille; <http://www.rhk.fi>; tiedotteet 11.11.2003; vrt. kohta 4.1

11 Kalvo TTS vuosille 2006 – 2009 (Liidea Oy:n vähäliikenteisiä ratoja koskevan selvitystyön aineistoa)

ki, Haapamäki–Jyväskylä ja Haapamäki–Seinäjoki lakkauttamista ei ole tässä vaiheessa esitetty, vaikka niiden tonnimäärät ovat vähentyneet huomattavasti (esimerkiksi rataosalla Haapamäki–Jyväskylä kuljetettiin vuonna 1982 560.000 tonnia ja vuonna 2004 17.000 tonnia). Henkilöliikennekin on näillä radoilla vähäistä ja yhteiskunnan tukemaa. Asiakasnäkökulmasta ei radanpidossa nähtävästi piitata, koska uhanalaisten ratojen asiakkaita ovat lähinnä metsäteollisuusyritykset, joiden osuus on ainakin 60 % VR Cargo Oy:n rahdeista¹². Parhaiden asiakkaiden ”kurittaminen” ei liene järkevää valtion omistajapolitiikkaakaan.

Valtaosa vähäliikenteisistä radoista on varustettu 30 kg / m painavilla kiskoilla (K30). Vuonna 1913 Etelä-Suomen raskaasti liikennöidyillä radoilla oli K30-kiskotus. Vähitellen nämä kiskot syrjäyttivät keveämmät kiskot koko maassa, mutta samanaikaisesti ne itse syrjäytyivät K43-, K54- ja K60-kiskojen tieltä¹³. Toisin sanoen K30-kiskoilla varustetut radat edustavat tsaarinvallan loppuaikojen huipputekniikkaa. Ei siis ole ihme, ettei matkustajajunien nopeus näillä radoilla nykyään ole kilpailukykyinen ja että rahtia kuljetetaan pitempiä reittejä.

3.2. Ratamaksu ja ratavero vesittämisen toteuttamiskeinona

Vuoden 1995 lakiesityksen mukaan ratamaksulla vaikutetaan markkinamekanismin kautta eri liikennemuotojen työnjakoon niin, että maksun perusteissa tulee ottaa huomioon liikennemuodon yhteiskuntataloudelliset ja ympäristönsuojelulliset tekijät. **Rautatieliikennettä ei ole tarkoitus rasittaa suuremmalla maksulla kuin minkä osuuden kilpailevat liikennemuodot kattavat yhteiskuntataloudellisista kustannuksistaan.**¹⁴ Rautateiden kehittämisdirektiivin 8 artiklan mukaan ratamaksu ei saa syrjiä mitään rautatieyritystä, ja sen perusteissa voidaan ottaa huomioon matkan pituus, junan kokoonpano sekä muita seikkoja kuten nopeus, akselipaino sekä infrastruktuurin käytön määrä tai aika. Liikennemuotojen tehokkaan kilpailun ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten huomioon ottamiseksi rataverkon käyttöä ei rasiteta enempää kuin muut liikennemuodot maksavat yhteiskuntataloudellisten kustannusten kattamiseksi. **Näin turvataan rataverkon tehokas käyttö.**¹⁵

Vuonna 2003 voimaan tullut rataverolaki verottaa dieselvetoista tavaraliikennettä sähkövetoa enemmän. Tämän lisäksi dieselveto maksaa polttoaineiden valmisteveroa samoin perustein kuin raskas maantieliikenne. Liikenneministeriön ratamaksuja koskevan työryhmän mielestä valmistevero kattaa rekkaliikenteen ympäristö- ja onnettomuuskustannuksia, vaikka nimitystä haittamaksu ei käytetä.¹⁶ Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) laskelmien mukaan esimerkiksi raakapuulastissa olevan dieseljunan hiilidioksidipäästöt tonnikipometriä kohti ovat kuitenkin vain

12 VR Cargo Oy:n johtaja Ilkka Seppänen UPM Metsä lehden 1 / 2005 sivulla 16

13 Valtionrautatiet 1962–1987, s. 26 (Rautatiehallitus, Helsinki 1987)

14 HE 225 / 1995 4.3 Ympäristövaikutukset

15 HE 225 / 1995 Yksityiskohtaiset perustelut § 4 Ratamaksu

16 Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 9 / 2002, tiivistelmän toinen

noin neljännes puutavara-auton päästöistä¹⁷. Dieselveto maksaakin ympäristökustannuksista kahdella eri perusteella ja kilpailevaa kumipyöräliikennettä enemmän. Sähkövetoa korkeampi ”dieselvero” onkin perusteeton, ja se lienee kehitetty keinoksi päästä eroon vähäliikenteisistä radoista.

4. Mistä on kysymys?

4.1. Katsaus Isoon-Britanniaan

Vuonna 1948 Britannian rautateiden valtaosan muodostaneet the Great Western Railway, London & Northeastern Railway, London, Midland & Scottish Railway sekä Southern Railway kansallistettiin. Kansallistettuja liikennemuotoja hallinnoi British Transport Commission (BTC), jonka alaisen British Railways’n (BR) rataverkko oli pituudeltaan 19.630 mailia. Tappiolliseksi BR:n toiminta kääntyi 1950-luvun alussa (vuosi vaihtelee laskentatavan mukaan). Tilannetta yritettiin parantaa ohjelmalla *Proposals for the railways*¹⁸, joka arvioi BR:n tuottavan voittoa 50 miljoonaa puntaa vuonna 1970.

BR:n tappiot kuitenkin kasvoivat samaan aikaan kun hallitusvalta siirtyi konservatiiveille. Vuonna 1961 pääministeri Harold Macmillanin hallitus nimitti rautateiden johtoon Imperial Chemical Industriesin (ICI) teknisen johtajan, tohtori Richard Beechingin. Hänen aloittaessaan BR:n rataverkon pituus oli 17.830 mailia ja tappiot 158 miljoonaa puntaa. Maan moottoritieverkon rakennustyöt oli myös juuri aloitettu liikenneministeri Ernest Marplesin omistaman yhtiön Marples Ridgeway Limited’n osallistuessa projektiin.

Liikenneministeriön alaisuudessa toimivan Beechingin piti saada rautateiden talous kuntoon ja niinpä hän ryhtyikin toimiin. Vuonna 1963 Beeching esitti ohjelman-
sa ensi vaiheen *The Reshaping of British Railways*¹⁹, jonka tarkoituksena oli vähentää tappioita vuoteen 1970 mennessä ”paljon”²⁰. Yksi pääkeinoista oli keskittyminen pääratoihin. Ohjelman toinen vaihe *The Development of Major Railway Trunk Routes*²¹ esitettiin vuoden 1965 alussa. Yhteistä ohjelmille on näkemys siitä, että rautatiet ylläpitävät väylänsä itse²². Siksi rataverkon supistaminen oli tarpeellista.

Rataverkon supistamista helpotti vuonna 1962 toteutettu uudistus, joka vähensi

sivu ja sivu 18

17 Vihreä lanka 21.11.2003 Rataverkon supistuminen voi siirtää kuljetuksia maanteille;
<http://www.vihrealanka.fi/2003/47/radat.html>

18 Vuonna 1956 julkaistun ohjelman yhteenveto on osoitteessa
<http://www.bopcris.ac.uk/bopall/ref9259.html>

19 <http://www.beechingreport.info/> (Beeching I)

20 Beeching I The financial consequences of the plan

21 <http://www.railwaysarchive.co.uk/docSummary.php?docID=14> (Beeching II)

22 Kts. esim. Beeching I Foreword ja Beeching II Conclusions

lakkauttamisaikeiden menestyksellisiä vastustamisperusteita²³. Toteutettu lakkauttamisaalto aiheuttikin närää niin, että viimeisen junan lähdöstä saattoi tulla värikäs mielenosoitus²⁴. Näin lakkautettiin muun muassa Lontooseen johtava keskieuropalaisen kuormaulottuman mukainen sekä muutoinkin tekniikaltaan kehittynyt päärata, jonka uudelleen rakentamista on yritetty²⁵ (maailmassa on kapearaiteisiakin rataverkkoja, joiden kuormaulottuma on brittiläistä normaaliulottumaa avarampi).

Harold Wilsonin johtaman työväenpuolueen noustua valtaan Beeching palasi ICI:hin vuonna 1965. Beechingin ohjelma toteutui niin, että vuoteen 1970 mennessä BR:n rataverkko oli lyhentynyt 11.799 mailiin, mutta tappioita oli vuonna 1968 yhä 151 miljoonaa puntia (lyhyt yleisesitys Beechingin rautatieurasta on osoitteessa http://www.absoluteastronomy.com/encyclopedia/B/Be/Beeching_Axe.htm). Tuoloin tappiollisen henkilöliikenteen subventointi sallittiin²⁶.

4.2. Vertailua Suomeen

Eduskunnalle kerrotaan ratarahojen olevan vähissä. Näin ministeri valitsee:

” - - - Nurmeksen ja Vuokatin välinen rataosa kuuluu ns. vähäliikenteisiin ratoihin. Näiden ratojen uusimista ja säilyttämistä on tutkittu useaan otteeseen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmissä (mm. vuosina 1993 ja 2001). Näissä selvityksissä on aina päädytty samaan toimintalinjaan: ratoja kannattaa pitää liikennöitävässä kunnossa niin kauan kuin se on ylläpito- ja hoitotoimenpitein mahdollista. Sen sijaan näiden ratojen perusparantamiseen ei tule ryhtyä ilman erillisiä selvityksiä ja perusteita. Tämä johtuu siitä, että perusradanpidon tiukkojen kehysten takia korvausinvestointeja ei saada tehtyä riittävästi edes vilkkaasti liikennöidyille radoille. -
- ”²⁷

Ministeri on vastauksissaan viitannut myös toisen mutta pitemmän rautatiereitin käyttömahdollisuuteen²⁸. Itsekannattavaa rautatieverkkoa visioidessaan Beeching ajatteli myös samoin harkitessaan esimerkiksi sitä, mitkä viidestä Liverpoolin ja

23 Transport Act 1962 – Section 56;
http://www.parliament.uk/parliamentary_publications_and_archives/parliamentary_archives.cfm

24 Charles Loft: The Beeching myth: forty years on, s. 38 (History Today April 2003; www.historytoday.com)

25 kts. <http://www.central-railway.co.uk/>

26 Transport Act 1968 – Section 56;
http://www.parliament.uk/parliamentary_publications_and_archives/parliamentary_archives.cfm

27 Ministeri Luhtasen vastaus 23.11.2004 kirjalliseen kysymykseen 831 / 2004 vp Nurmeksesta pohjoiseen johtavan radan peruskorjauksesta (Esa Lahtela)

28 Ministeri Luhtasen vastaus 8.12.2003 kirjalliseen kysymykseen 554 / 2003 vp Pohjois-Karjalan ja Kainuun rataosuuksien säilyttämisestä (Eero Reijonen ja Lauri Kähkönen); vrt. Beeching II s. 89 - 95

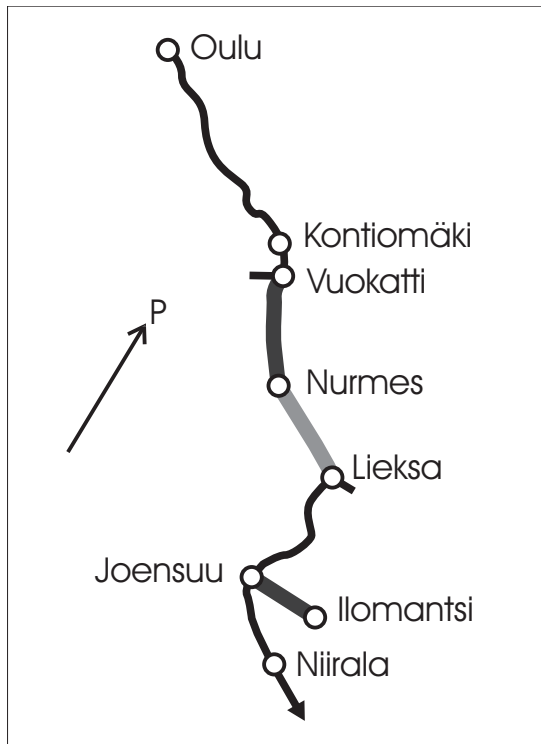
Manchesterin välisestä reitistä on syytä säilyttää (linjoista on säilynyt kolme, joita pitkin kaupunkien välinen etäisyys on 31 3 / 4 mailia, 35 mailia tai 41 mailia²⁹)

Liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela vahvistaa näkemystä:

”- - - Näiden ratarahoitusnäkyvien vallitessa on syytä vakavasti harkita vähäliikenteisen rataverkon ennaaikaista lakkauttamista, josta tulisi säästöä noin 20 miljoonaa euroa. - - -³⁰”.

Muitakin todistajia asialle on:

”- - - Ministeriön liikenneväyläyksikön päällikkö Juhani Tervala viittaa talouspoliittisen ministerityöryhmän viime perjantaina julkaisemaan listaan, jossa luetellaan vuosien 2005–07 tärkeimmät hankkeet. Jos hankkeita ei siinä ole, määrärahojen anominen on turhaa. Kun rahaa ei ole, niin sitä ei ole. Ehkä kannattaisi kerätä kiskot äkkiä pois ruostumasta, Tervala toteaa lakonisesti Nurmes–Kontiomäki välin tulevaisuudesta. - -



²⁹ Passenger Timetable 14 May 1979 to 11 May 1980, taulut 95, 97 ja 99

³⁰ Helsingin Sanomat 20.3.2004 Viikate iski liikenteen rahoihin (juttu ilmestyi Konginkankaan tuhoisaa onnettomuutta seuraavana päivänä)

- Ei ratoja kannata pitää sen takia, että niillä saattaisi joskus tulevaisuudessa olla käyttöä. Tavaraa pitäisi kulkea satojatuhansia tonneja ennen kuin asiaa kannattaisi edes harkita, hän sanoo. - - -³¹

Toisaalta maanteiden erinomaisuus on virkamiesten tiedossa:

”Kyllähän tiepuolelle mahtuu mitä vain.”³²

Totuuden asioiden oikeasta tolasta lohkaisee virkamies:

”- - - Heinolan kaupunginjohtaja Hannu Komonen on ehdottanut, että Heinola voisi lainata valtiolle rahaa, jotta rata saadaan peruskorjattua. - - -

Jos radan korjaamista pidetään tarpeellisena ja tärkeänä, kyllä valtiolla rahaa on, toteaa liikenneväyläyksikön päällikkö, rakennusneuvos Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä. - - -³³

4.3. Johtopäätöksiä

Eräs BR:n hallituksen puheenjohtaja kertoo ministeriön virkamiesten 1970-luvun alussa pyrkineen epätoivoisen sinnikkäästi ja tosiasioiden vastaisesti osoittamaan, että rautateistä voitaisiin tehdä voittoa tuottava yritys (sitä, että ne myös ylläpitäisivät väylänsä itse). Puheenjohtajan keskustellessa liikenneministerin kanssa ministerille esitettiin kartta mahdollisesti lakkautettavista radoista suhteutettuna vaalipiireihin. Ministerin oivallettua uhanalaisten ratojen sijainnin puolueensa kannatusalueiden kannalta hän päätti keskustelun ja ihmetteli, miksi moisen asian käsittelyyn oli kulutettu niin paljon aikaa.³⁴

Suomessa vähäliikenteisiä ratoja ei suojaa brittityyppinen vaalipiirijako. Onpa kyse mistä hallituskoalitiotista tahansa, radat ovat poissa puoluekannatuksen valtavirroista. Näin virkakoneisto pääsee toteuttamaan omia mielihalujaan eduskunnan tahdosta piittaamatta. Alempia myös suoranaisesti neuvotaan toimimaan virkavelvollisuksiensa vastaisesti (Ratahallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n mukaan viraston pitäisi huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä). Terveiset kertovat myös ministeriön haluista päättää asioista eduskunnan puolesta:

”Mun viesti RHK:lle on, että tehkää selkeitä, rohkeita esityksiä, eikä mitään ympäripyöreitä. Olisi paljon helpompaa ministeriölle, jos RHK suostuisi ottamaan roiston roolin ja ehdottamaan, että esimerkiksi lakkautetaan viisi rataa, jolloin ministeriö lakkauttaa neljä ja näyttää sankarilta, kun yksi jäi.”³⁵

31 Ylä-Karjala 17.2.2004 Maakuntahallitus toivoo ratarahaa, ministeriö keräisi kiskot pois ruostumasta

32 Kts. alaviite 17

33 Etelä-Suomen Sanomat 4.2.2005 Viileät vastaukset Heinolan tarjoukselle ratarahoiksi; <http://www.ess.fi>

34 tarkka versio on kirjoituksessa Mike Squires: Constraints in Pursuing a Policy of Rail Closures, s. 645 ja 646; <http://www.psa.ac.uk/cps/1997%5Csqui.pdf>

35 Ministeriön ylitarkastaja Tuomo Suvanto Pohjoismaiden rautatieseuran (NJS) Suomen

Virkamiesten toiminta on huomattu myös eduskunnassa (kirjoitusvirheet on tässä korjattu):

” 18. maaliskuuta 2002³⁶:

- - - Me pohjoiskarjalaiset toki tiedämme rautateidemme merkityksen nyt ja erityisesti tulevaisuudessa. EU:n ns. Valkoinen kirja tietää niiden merkityksen. Ehkä Ratahallintokeskuskin aavistaa, mutta Liikenne- ja viestintäministeriössä on täydellinen sokeus sen suhteen, millä kolmenkymmenen vuoden kuluttua kuljetaan ja kuljetetaan pitkien etäisyyksien maassa. - - -

- - - **Ministerit vaihtuvat ja ratkaisevat taustavaikuttajat ovatkin nähdäkseni kansliapäällikkö Korpela ja rakennusneuvos Tervala. He pitävät pienten kumipyörien strategiastaan kiinni, vaikka tietävät, että tiedossa olevat öljyvarat riittävät tätä menoa enää pari sukupolvea.**

Eduskunnan liikennevaliokunnassa luotiin se näkemys, että ratojen purkupäätös peruutettiin - toistaiseksi. Korpelan vastaus kunnostusinvestointeihin oli, että jos se teollisuus suostuu maksamaan radat niin voidaanhan sitä harkita. Virkamiehen esiintymisen sävy oli siis tämä vielä senkin jälkeen, kun eduskunnan valiokunta oli purkupäätöksen purattanut. - - -

- - - **Minä pahoin pelkään, että virkamiesjohto on vuoden pari hiljaa ja alkaa taas suunnitella vähäliikenteisten ratojen purkamista, kuten termi kuuluu. Monia niistä voidaan pitää vähäliikenteisinä sen vuoksi, että ne ovat niin huonossa kunnossa, esimerkkinä Savonlinna - Huutokoski. Ja jos vaikka ovatkin vähäliikenteisiä, pitää katsoa ja nähdä ainakin kolme vuosikymmentä tuonemmaksi.”**

Näkemys täsmentyy pian:

”28. toukokuuta 2002³⁷

- - - Kiitos tilannetiedosta. Kun eduskunnan liikennevaliokunnan budjettilausuntoa marraskuussa tehtiin, sen pohjatietona oli ministeri Olli-Pekka Heinosen tunnettu kannanotto Helsingistä käsin vähäliikenteisiksi katsottavien rataosuuksien purkamisesta. Ministeriön virkamiehet, lähinnä kansliapäällikkö Korpela ja rakennusneuvos Tervala edustivat samaa kantaa ja Tervala vielä viisasteli, että eikö sitä Ilomantsin rataa ole jo purettu. Hänen anoppilansa on Ilomantsissa.

osaston seminaarissa ”Suomen rataverkon kehittämisen uusia mahdollisuuksia”
19.4.2005 Helsingissä

36 Kansanedustaja XX:n sähköpostiviesti kirjoittajalle

37 Kansanedustaja XX:n sähköpostiviesti kirjoittajalle



Ruotsissa käytetään Suomeen suhteutettuna viisi kertaa enemmän rahaa ratoihin.
Kuva: Banverket.

Kun kerroin Korpelalle, että kun Pankakosken tehdas lopettaa jätteenkäytön raaka-aineena, se siirtyy selkeästi rautatiekuljetuksiin ja kysyin, että eikö tämä vaikuta kantaan mitenkään. Korpelan kanta oli, että jos se Pankakosken tehdas osallistuu kunnossapitokuluihin, niin mikä siinä.

Liikennevaliokunnan lausunnoksi tuli kuitenkin se, että rataosuudet säilytetään ja vielä lisäksi Niirala–Joensuu–Uimaharju-radan sähköistämisen. Hyvällä itäsuomalaisella yhteistyöllä nämä molemmat asiat saatiin vielä valtiovarainvaliokunnan budjettimietintöönkin.

Tässä asiassa liikenneministeri näköjään on kuullut eduskunnan tahdon.”

Kansakuntamme on vaurastunut sitten 1980-luvun eikä kykymme ylläpitää rautateitä ole heikentynyt. Esimerkiksi Ruotsin matkiminen lakkauttamisasioissa³⁸ johtaa harhaan, koska rataverkkomme historia on poikkeava. Ruotsissa on ollut huomattavasti yksityisiä ratoja, joista lähes kaikki valtiollistettiin ja sittemmin moni on lakkautettu. Vaikka ratoja on lakkautettu suunnilleen koko Suomen rataverkon pituutta vastaavasti, Ruotsin rataverkko on meikäläistä tiheämpi³⁹. Tästäkin huolimatta nykyinen raideliikennepolitiikkamme on nihkeä; rataverkkoon suhteutettuna Ruotsissa käytetään ratoihin viisinkertaisesti rahaa⁴⁰. Koska Suomen rataverkkoa on valtion niukkojen varojen takia kehitetty harkitusti, ratojen hävittämiskynnyksenkin pitää olla korkea.

Vuoden 1995 lakiesityksen perustelut rataverkon rakentamisen ja ylläpitämisen kustannuksista vastaavat myös todellisuutta. Karhulan–Sunilan Rautatie on jo 31 vuotta ollut Suomen ainoa yleistä liikennettä välittävä ja ratansa itse ylläpitävä yhtiö (radan liikennepituus on 6 kilometriä). Yhtiön vuoden 2003 tilinpäätös on tappiollinen ja siksi yhtiö on saanut konserniavustusta⁴¹. Lisäksi yhtiön johto tekee työtä korvauksesta. Vaatimukset lähinnä metsäteollisuuden osallistumisesta radanpitoon⁴² tai ratojen muuttamisesta yksityisraiteiksi⁴³ ovatkin vain valtion haluja pakoilla vastuutaan radanpitäjänä (rautatielain esitöiden mukaan radanpidon rahoitus muulla kuin valtion budjettirahoituksella on ainoastaan rajallista ja budjettirahoitusta täydentävää⁴⁴). Vaatimukset asettavat myös metsäteollisuudesta riippuvaiset radanvarsikunnat muita huonompaan asemaan, vaikka radoilla on merkitystä kuntien työllisyyteen ja talouteen. Kymmenen vuoden takaisesta uudistuksesta onkin pidettävä kiinni.

Tässä asiassa koko kansakuntamme tahto henkilöityy pieneen virkamiespiiriin,

38 RHK:n edustajan näkemys sanomalehti Karjalaisessa 15.11.2003 Ratojen rullaamiselle selkeä vastalause; <http://www.karjalainen.fi>

39 Ruotsissa on kilometri valtion ylläpitämää rautatietä 35,1 neliökilometriä ja Suomessa kilometri valtion ylläpitämää rautatietä 53,0 neliökilometriä kohti

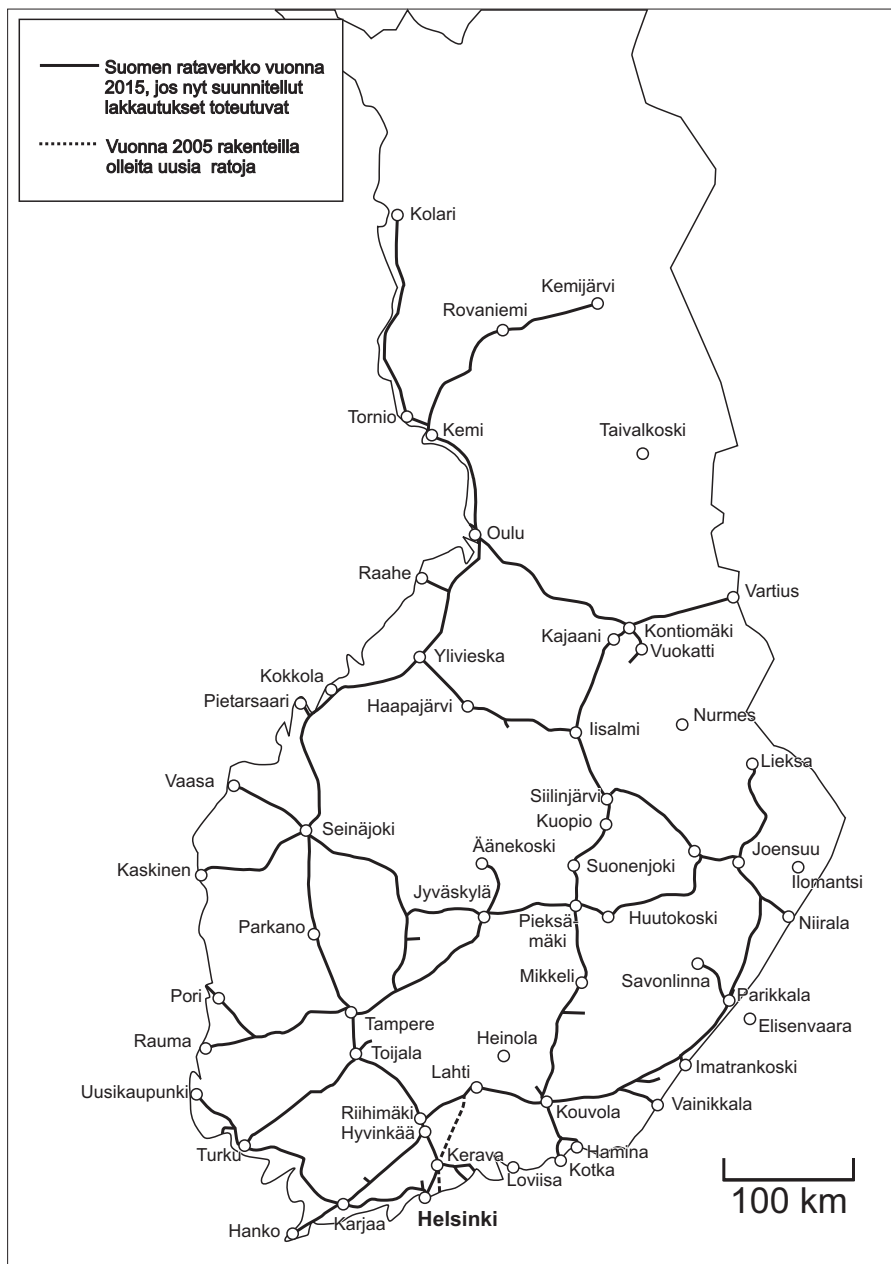
40 RHK:n apulaisjohtaja Matti Kerosuo NJS:n seminaarissa 19.4.2005

41 Tilinpäätösaineisto on saatavissa Patentti- ja rekisterihallituksen kaupparekisteristä

42 Kts. alaviite 27

43 Kts. alaviite 28

44 HE 162 / 2002 Yksityiskohtaiset perustelut 3 § radanpidon rahoitus



Vuoden 2015 rataverkkokartta näyttää tältä, jos ratojen lakkautukset toteutuisivat. Mm. kolme rautatieoperaattoreille käyttökelpoista yhdysrataa on kadonnut. Kartta: Mikko Itälähti.

joka tahtoo omiaan vuoden 1995 lakiuudistuksen perusteista piittaamatta. Virkamiesten pyrkimykset eivät ole edes ainutkertainen ilmiö: ”Valtion keskushallinto jyrää jälleen paikallisen asiantuntemuksen”⁴⁵. Myös eduskunnan liikennevaliokunnan jäsenen mukaan:

”On iso ongelma, että ministeriöiden virkamiehet pyrkivät tekemään linjaukset ja eduskuntaan tuodaan keskeneräisiä lakiesityksiä. Kansanedustajat rupeavat oikomaan niitä nippeleitä ja pistämään pilkkuja ja pykäläiä oikeisiin kohtiin Se on siis täysin väärin. Sellaiseksi tätä työtä ei ole kyllä tarkoitettu.”⁴⁶

5. Mikä olisi vaihtoehto?

Hallituksen esityksessä 17 / 2004 maantielaiksi⁴⁷ on yleisten teiden lakkauttamisperusteet menettelyineen. Koska rautatiet ovat myös kansallisomaisuuttamme, ratojen lakkauttamisestakin on säädettävä lailla. Näin varmistutaan siitä, etteivät virkamiehet ohjaile asioita. Samalla poliitikkojen katteettomat lupaukset rahojen antamisesta ”X-tien korjaamiseen, jos olette hiljaa Y-radon lakkauttamisesta” jäävät myös omaan arvoonsa. Tällainen lehmänkauppanenettelykään ei ole pelkkää teoriaa:

”On joiltakin tahoilta annettu ymmärtää, että pitäisi olla radan osalta hiljaa, että se ei edesauta nelostieasiaa. Ei näytä nelostie oikein muutenkaan etenevän. Tuntuu noin maallikosta ainakin, että jos se kaikki puumäärä siirtyy nelostielle mikä tällä hetkellä tuolla radalla on, niin kyllä se jonkinlainen turvallisuustekijä sitten on ihmisten kannalta.”⁴⁸

Liikenneministeriö ei tällaista rataverkon supistamispyrkimyksiä häiritsevää lainsäädäntöä esitä. Siksi olen laatinut ja lyhyesti perustellut lakkauttamisen periaatteiden sisältävän lakiversion. Hallituksen esityksestä maantielaiksi käytän lyhennettä MTL ja rautatielaista⁴⁹ lyhennettä RTL (suluissa on pykälien vanha sijainti). Ehdotuksessani on myös puutteita. Esimerkiksi uudisratojen rakentamisperiaatteita tai matkustajajunien erityiskysymyksiä en ole ehtinyt kunnolla pohtia (tätä teemaa käsitellään kuitenkin omassa kirjoituksessaan). Lisäksi olen laatinut lain rautatiekaluston mielivaltaisen romuttamisen estämiseksi.

45 Helsingin Sanomien pääkirjoitus 10.3.2005 Ministeriöt eivät luovuta valtaansa

46 Kansanedustaja Annika Lapintie 50-vuotishaastattelussaan Helsingin Sanomissa 18.3.2005

47 <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2004/20040017.pdf>

48 Pihtiputaan kunnanjohtaja Erkki Nikkilä RHK:n kuulemistilaisuudessa Jyväskylässä 20.12.2004 (transskripti)

49 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030198>

Ehdotus Rautatielaiksi

Merkkien selityksiä:

Muutoksia pykäläviittauksissa = *

Sanamuotomuutoksia = #

Alkuperäisestä tekstistä poistettuja sanoja = []

Alkuperäiseen lakitekstiin tekemäni muutokset tai lisäykset on lihavoitu. Perusteluita en ole joka kohtaan kirjoittanut, koska olen olettanut perusteluiden olevan pääteltävissä itse lakitekstistä.

Annettu Helsingissä _ kuun _ päivänä 2005

Rautatielaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 § Lain tarkoitus ja soveltamisala (RTL 1 §; Vrt. MTL 1 ja 2 §)

Tämän lain tarkoituksena on **ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestäväää kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rautateitä koskeissa asioissa. Laissa säädetään rautateistä, radanpidosta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin muiden asianosaisten oikeusasemasta. Lisäksi lain tarkoituksena on parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.**

Laissa säädetään rautatieliikenteen harjoittamisesta ja turvallisuudesta valtion rataverkolla sekä rataverkon käytöstä ja rahoituksesta. Lakia sovelletaan lisäksi yksityisraiteisiin siten kuin 28 §:ssä, 31 §:n 1 momentissa ja 45 §:ssä säädetään samoin kuin palvelujen tarjontaan yksityisraiteilla rautatieliikenteen käyttöön siten kuin 41 §:ssä säädetään.

2 § Rautatieverkon kehittäminen ja kunnossapito (vrt. MTL 3 §)

Olemassa olevaa rautatieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatieverkko edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista osana koko liikennejärjestelmää. Huomioon on otettava maan eri osien ja koko yhteiskunnan tarpeet.

Olemassa olevan rautatieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että rataverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Uudisratoja kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, että olemassa olevan rautatieverkon kattavuuteen ei perusteettomasti puututa. Perusteettomana puuttumisena pidetään muun muassa sitä, että rataosa, jolla harjoitettu liikenne ei ole rautatieyrityksille tappiollista, lakkauteen uudisradan kehittämisen rahoittamiseksi.

Maantieverkon kattavuutta harkitaan ensisijaisesti liikennetarpeen kannalta. Siksi liikennetarpeen on oltava radanpidonkin ensisijainen kriteeri. Rataa ei saa lakkauttaa pelkästään vähäisiin määrärahoihin vetoamalla.

3 § Määritelmät (RTL 2)

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *rautatieyrityksellä* yksityisoikeudellista yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä ja jolla on hallinnassaan liikenteen harjoittamiseen tarvittavaa liikkuvaa kalustoa; rautatieyrityksenä pidetään myös yksinomaan vetovoimapalveluja tarjoavia yhteisöjä;
- 2) *rataverkolla* Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa;
- 3) *radanpidolla* radan ja siihen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sekä radanpidon tarvitseman kiinteän omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa;
- 4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan liikennettä rataverkolla;
- 5) *liikennöinnillä* rautatieliikenteen harjoittajan tai radanpitoon kuuluviin töihin tai niihin liittyviin toimintoihin kuuluvaa liikennöintiä raidekulkuneuvoilla rataverkolla sekä muuta rataverkon raidealueelle ulottuvaa liikennettä, ei kuitenkaan tieliikennelain (267/1981) mukaista tieliikennettä taseisteyksessä;
- 6) *ratakapasiteetilla* rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä, ei kuitenkaan radanpitoon välittömästi liittyvää junaliikennettä;
- 7) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieyritystä ja rautatieyritysten kansainvälistä yhteenliittymää;
- 8) *yhteisjunalla* useamman kuin yhden rautatieyrityksen vaunuja kuljettavaa junaa;

- 9) *liikenteenohjauksella* myönnetyn ratakapasiteetin jaon toteuttamista sekä rataverkon liikennöinnin ohjaamista ja hallintaa yksittäisillä rautatiereiteillä ja rataverkon liikennepaikkojen raiteistoilla käytettävissä olevien liikenteenohjausjärjestelmien ja rataverkolla liikennöintiä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti; ylikuormitetulla ratakapasiteetilla selkeästä rautatiereiteistä, jolle ei voida osoittaa haettua ratakapasiteettia ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;
- 10) *museoliikenteellä* museokalustolla tai sellaiseen rinnastettavalla kalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;
- 11) *yksityisraiteella* muuta kuin Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa raide-
tietä, jolla on liittymä valtion rataverkkoon.

Lisätään yhteisjunaa koskeva määritelmä (kohta 8).

4 § Radanpidon rahoitus (RTL 3 §; vrt. laki liikehuoneiston vuokrauksesta 14 ja 18 §)

Rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen avulla sellaisessa liikennetarpeiden edellyttämässä kunnossa kuin rautatieliikenteen harjoittajat voivat kohtuudella vaatia. Tämän lain 3 luvussa tarkoitettu ratamaksu sekä rautatieliikenteen harjoittajilta rataverolain perusteella kerätyt verot käytetään radanpidon rahoitukseen. []

Jos rataverkon osa ei ole liikennetarpeiden edellyttämässä kunnossa, radanpitäjän on korjattava puutteellisuus valtion rahoituksella.

Sopimusehto, jolla rajoitetaan liikennöitsijöiden oikeutta tämän pykälän 1 ja 2 momentin mukaiseen rataverkkoon, on mitätön.

Koska ratamaksu on vuokraan verrattava käyttömaksu rataverkon käytöstä⁵⁰, käyttäjillä pitää olla vuokralaisen oikeudet. Siksi rataverkon on oltava sellaisessa liikennetarpeiden edellyttämässä kunnossa kuin sen käyttäjät voivat kohtuudella vaatia. Radanpitäjän on vaadittaessa korjattava puutteellisuudet.

Maailman Pankin analyysi Britannian rautateiden (BR) yksityistämisestä⁵¹ tekee yhden selkeän johtopäätöksen: rataverkkoinvestoinnit olivat liian vähäisiä BR:n aikana. Kirjoittaja epäilee myös, ettei asia korjaannu julkisen sektorin tosiasiallisesti palautettua radat hallintaan-

⁵⁰ HE 224 / 1995 Yksityiskohtaiset perustelut § 4 Ratamaksu, Ratamaksuperiaatteiden uudistaminen; Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 9 / 2002; sivu 2

⁵¹ Louis S. Thompson: Privatizing British Railways Are There Lessons for the World Bank and its Borrowers;
<http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/214578-1099319223335/20273748/Final%20Version%20for%20Publication.pdf>

sa (ongelma ei ratkennut lyhyen yksityisomistuksenkaan aikana)⁵². Tämän kevään tapahtumat osoittavat johtopäätöksen pitävän paikkansa myös meillä. Siksi valtion on rahoitettava todetut puutteiden korjaukset. Muillakin perusteilla investointeja voi tehdä; päättäjille sallitakoon myös politikointi (”playing trains”⁵³).

Jos liikennettä esimerkiksi pitää kierrättää lyhyemmän reitin huonon kunnan vuoksi (liikennöitsijän ja asiakkaan kannalta tämä on ylimääräinen kustannus), rataverkko ei tuolta osin olisi liikennetarpeiden edellyttämässä kunnossa. Ei ole myöskään asiallista, että valtio tällä tavoin ”ulosmittaa” itselleen enemmän kilometripohjaisia suorituksia. Menettely on omituista myös siksi, että valtio radanpitäjänä ”kuppaa” omistamaansa yritystä ja omistajana taas edellyttää sen toimivan terveiden liikeperiaatteiden mukaisesti.

Rautateittemme kuormaulottuma melkein sallii jos ei jo sallikin kaluston, joka voisi kuljettaa kaksi täysikorkuista konttia päällekkäin. Tällaiset ns. double stack –vaunut eivät mitenkään mahdu keskieurooppalaisille radoille; vaunujen käyttö voisi olla suuri kilpailuetu myös kansainvälisessä liikenteessä. Tarvittaessa valtio voitaisiin velvoittaa avartamaan myös kuormaulottumaa.

Säännöksellä estetään myös investointipäätösten jääminen pelkästään virkamiesten mielihaluja ja antipatioiden varaan. Vaikka RHK:ta on luonnehdittu jonkinlaiseksi kyttyräksi VR:n selässä⁵⁴, se ei saa olla isäntä, joka määräälee rataverkosta liikennöitsijöiden tarpeista piittaamatta.

5 § Verkkoselostus (RTL 4 §)*

Ratahallintokeskus julkaisee aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002), jäljempänä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki, säännöksistä tai näiden lakien nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää; sekä
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

⁵² mts. s. viii, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 23 ja 27

⁵³ mts. s. 20

⁵⁴ Toimittaja Keijo Himanen Helsingin Sanomissa 13.3.2005

Ratahallintokeskus julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot tämän lain 14 §:ssä tarkoitetusta rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluiden sekä rataverkon käyttömahdollisuuksien ja raideyhteyksien yksityiskohdista ja saatavuudesta. Verkkoselostuksessa julkaistaan myös ne määräykset, jotka Ratahallintokeskus antaa:

- 1) erikoistuneesta ratakapasiteetista 19 §:n 1 momentin nojalla;
- 2) ylikuormitetun ratakapasiteetin etusijajärjestyksistä 19 §:n 2 momentin nojalla; sekä
- 3) rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä 24 §:n 2 momentin nojalla.

Ratahallintokeskuksen on kuultava verkkoselostusta laatiessaan Suomeen sijoittautuneita ratakapasiteetin hakijoita ja muita Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Ratahallintokeskuksen on julkaistava verkkoselostus määräyskokoelmassaan viimeistään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle valtioneuvoston asetuksella säädetyn määräajan päättymistä. Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, Ratahallintokeskuksen on julkaistava muuttuneet tiedot määräyskokoelmassaan.

2 luku

Rautatieliikenteen harjoittaminen

6 § Toimilupa (RTL 5 §)#

Rautatieliikenteen harjoittamista varten on oltava liikenne- ja viestintäministeriön (ministeriö) myöntämä toimilupa, johon voidaan sisällyttää [] harjoitettavan liikenteen laajuuteen ja luonteeseen liittyviä tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä täydentäviä ehtoja, **joiden tulee olla tasapuolisia ja syrjimättömiä.**

Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

Ministeriö tarkistaa toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi tarkistaa, noudattaako rautatieyrittäjä sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, jos on syytä vakavasti epäillä, ettei velvoitteita noudateta.

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella. Ministeriö ilmoittaa asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

7 § Toimiluvan myöntämisen edellytykset (RTL 6 §)*#

Ministeriö myöntää toimiluvan Suomeen sijoittautuneelle hakijalle rauta-

tieliikenteen harjoittamiseen mikäli:

- 1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetovoimapalveluja;
- 2) hakijalla on Ratahallintokeskuksen antama tai hyväksymä 12 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus tai se antaa toiminnastaan vastaavan selvityksen;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilöt ovat hyvämaineisia ja ammatillisesti päteviä;
- 4) hakija on riittävän vakavarainen, niin että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa; sekä
- 5) hakijalla on 11 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun:

- 1) hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa;
- 2) hakijan turvallisuudesta vastaavalla henkilökunnalla on tehtävien edellyttämä pätevyys; sekä
- 3) hakija voi taata korkean turvallisuustason tarjoamissaan palveluissa henkilöstönsä, liikkuvan kalustonsa ja organisaationsa osalta.

Hakija ei täytä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

- 1) se tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on **konkurssissa** tai liike-toimintakiellosta annetun lain (1059/1985) **mukaisessa liike-toimintakiellossa**;
- 2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai
- 3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Ministeriö voi erityisistä syistä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

8 § Toimiluvan hakeminen ja myöntäminen (RTL 7 §)

Hakijan on toimitettava hyvämaineisuuden, ammatillisen pätevyyden ja vakavaraisuuden arvioimiseksi ministeriölle tiedot:

- 1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;
- 2) liikkuvan kaluston ominaispiirteistä ja ylläpidosta, erityisesti turvallisuusvaatimusten osalta;
- 3) turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevyydestä ja ammatillisesta koulutuksesta;
- 4) varoistaan ja veloistaan;
- 5) omasta ja vieraasta pääomastaan riittävästi eriteltyinä; sekä
- 6) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot.

Ministeriö voi vaatia hakijalta kauppakamarin tai Keskuskauppakamarin hyväksymän tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön arvioinnin hakijan taloudellisesta tilasta.

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

9 § Toimiluvan peruuttaminen (RTL 8 §)#

Jos luvanhaltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä, ministeriön on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi siitä lukien, kun **ministeriö on lähettänyt korjauskehotuksen luvanhaltijalle**. Mikäli luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, ministeriön on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, ministeriö voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Ministeriö voi peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija on toimivaltaisen viranomaisen huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koske-

via säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset ovat vähäisiä, ministeriö voi antaa luvanhaltijalle varoituksen.

10 § Rautatieliikenteen harjoittamiseen vaikuttavat muutokset rautatieyri- tyksen toiminnassa (RTL 9 §)

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava **Ratahallintokeskukselle uusi turvallisuustodistus**.

Ministeriö voi salassapitosäännösten estämättä vaatia selvityksen, jos luvan-
haltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan
mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Ministeriön on arvioitava toi-
minnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijal-
ta tarvittavan selvityksen.

Jos ministeriö katsoo, että rautatieturvallisuus voi [] 2 momentissa tarkoite-
tussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen
vastaavasti, mitä 9 §:ssä säädetään.

Koska liikenteen laajentuminen on ympäristönkin kannalta positiivis-
ta, turvallisuustodistuksen uusimisen pitäisi riittää.

11 § Rautatieyrittäjien vakuutukset (RTL 10 §)

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä ja vastuun-
kantokyvyn mukainen vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely rauta-
tieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle,
josta rautatieliikenteen harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuus-
sa. Tällaisen vakuutuksen tai sitä vastaavan järjestelyn on oltava voimassa
koko sen ajan, jolloin rautatieliikennettä harjoitetaan.

12 § Turvallisuustodistus (RTL 11 §)

Ratahallintokeskuksen on tässä pykälässä säädetyin edellytyksin hakemuk-
sesta myönnettävä turvallisuustodistus tai hyväksyttävä muualla Euroopan ta-
lousalueella myönnetty turvallisuustodistus [] viiden vuoden määräajaksi.
Muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen osalta
Ratahallintokeskus voi **erityisistä syistä** edellyttää hakijalta lisäselvitystä
Suomessa harjoitettavaksi aiotusta liikenteestä.

Hakijan on turvallisuustodistuksen myöntämiseksi tai hyväksymiseksi toimi-
tettava Ratahallintokeskukselle tiedot:

- 1) hakijan turvallisuudenhallintajärjestelmästä ja muista hakijan sisäisistä
järjestelyistä, joilla varmistetaan rautatieliikenteen harjoittamista koske-
vien säännösten ja määräysten noudattaminen;
- 2) liikenneturvallisuudesta vastaavan johdon ja henkilöstön pätevyydestä ja
ammattillisesta koulutuksesta; sekä
- 3) käytettävästä rautateiden liikkuvasta kalustosta sekä huolto- ja kunnossa-
pitojärjestelmästä siltä osin kuin niistä ei ole aikaisemmin toimitettu selvi-

tystä Ratahallintokeskukselle muussa yhteydessä.

Ratahallintokeskuksen on ratkaistava turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskeva asia neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut 2 momentissa tarkoitetut tiedot. Ratahallintokeskus voi myöntää tai hyväksyä turvallisuustodistuksen koskemaan valtion rataverkkoa kokonaisuudessaan tai yksittäisiä rautatiereittejä. Turvallisuustodistukseen voidaan muutoinkin sisällyttää rautatieliikenteen turvallisuutta koskevia ehtoja, joiden perusteena on rautatieliikenteen turvallisuuden varmistaminen ottaen huomioon hakijan rautatieliikenteen luonne ja laajuus. Tietyllä rataosalla liikennöitäessä rautatieliikenteen harjoittajien tulee kuitenkin aina täyttää yhtäläiset turvallisuusehdot.

Jos rautatieyrityksen tai rautatieyritysten kansainvälisen yhteenliittymän harjoittaman rautatieliikenteen luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, tulee sen hakea uusi turvallisuustodistus tai pyytää Ratahallintokeskusta hyväksymään turvallisuustodistus uudelleen. Ratahallintokeskus voi peruuttaa turvallisuustodistuksen tai muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen hyväksynnän, jos rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä toimii vakavasti vastoin sitä, mitä rautatieliikenteen harjoittamisesta säädetään tai määrätään.

Lisäselvityspyynnöt eivät saa olla mielivaltaisia.

13 § Rautatieliikenteen harjoittamisen aloittaminen ja keskeyttäminen (RTL 12 §)#

Toimiluvan haltijalla on oikeus rautatieliikenteen harjoittamisen aloittamiseen, **mikäli**:

- 1) toimiluvan haltijalla on 12 §:n mukainen Ratahallintokeskuksen myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa;
- 2) toimiluvan haltija on tehnyt Ratahallintokeskuksen kanssa sopimuksen liikenteenohjauspalvelujen käytöstä, turvallisuusasioiden tarkemmasta järjestämisestä, järjestelyratapihojen, seisontaraiteiden ja muiden raiteistojen käytöstä sekä muista tarvittavista käytännön järjestelyistä; sekä
- 3) tämän lain ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain sekä näiden lakien nojalla säädetty tai määrätty rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu sopimus jokaisen toimiluvan haltijan kanssa **yhtäläisin** ja kohtuullisin ehdoin. Ratahallintokeskus ei saa kuitenkaan tehdä sopimusta ennen kuin toimiluvan haltija täyttää 1 momentin mukaiset muut edellytykset rautatieliikenteen aloittamiselle.

Toimiluvan haltijan on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa

toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että toiminta saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, ministeriö voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

3 luku

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu

14 § Ratahallintokeskuksen rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut (RTL 13 §)

Ratahallintokeskuksen on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi noudattaen, mitä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi, liitteessä II säädetään. Näistä palveluista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tieto palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta ja käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä verkkoselostukseen.

Ratahallintokeskus voi tarjota rautatieliikenteen harjoittajille rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja, rataverkon käytön lisäpalveluja ja oheispalveluja sekä sopia näistä palveluista ja muista hyödykkeistä. Tarkemmat säännökset rataverkon käytön lisäpalveluista ja oheispalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tieto tarjottavista palveluista ja muista hyödykkeistä sekä niiden yksityiskohdista ja saatavuudesta on sisällytettävä verkkoselostukseen. Ratahallintokeskuksen on tarjottava tässä momentissa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä verkkoselostuksesta julkaistujen tietojen mukaisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikoh-
taisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin **liikennetarpeiden mukaisesti**.

Rata pitää aurata, jos liikennetarvetta on yleensä talvisin käyttämättömällä radalla.

15 § Ratamaksu (RTL 14 §)*

Ratamaksuna peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja (ratamaksu).

Ratahallintokeskuksen on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin 14 §:n 1 momentissa

tarkoitetuista palveluista ja muista momentissa tarkoitetuista hyödykkeistä niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvussa säädetään. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista 14 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista hyödykkeistä perittävän ratamaksun perusmaksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan rataverkolle ja radanpidolle.

Ratamaksun perusmaksun määrästä annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

16 § Ratamaksun periminen (RTL 15 §)

Ratahallintokeskus päättää ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta. Ratahallintokeskuksen maksuunpanemat ratamaksut ovat ulosottokelpoisia ilman tuomiota tai päätöstä.

4 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

17 § Rataverkon käyttöön oikeutetut rautatieyritykset, rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät sekä käyttöoikeuden järjestely eräissä tapauksissa (RTL 16 §)

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia saavat käyttää 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettu rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä kotimaisessa rautatieliikenteessä, Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä sekä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdykseliikenteessä.

Mikäli rautatieyritys häviää käyttämänsä ratakapasiteetin tarjouskilpailun perusteella tämän lain 6 ja 12 §:n mukaiset ehdot täyttävälle liikennöitsijälle, mainittu ratakapasiteetti sekä mahdolliset 25 §:n mukaisen puitesopimusten mukaiset oikeudet siirtyvät tarjouskilpailun voittajalle.

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitettut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät saavat käyttää rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa liikennettä varten 13 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisen sopimuksen mukaisin ehdoin. Myös muu yritys tai yhteisö saa käyttää rataverkon yksittäistä liikennepaikkaa rautatieliikenteeseen edellyttäen, että liikennöinti palvelee liikennepaikkaan liitettyä yksityisraidetta ja että liikennöinnistä on sovittu Ratahallintokeskuksen kanssa yhtäläisin ja kohtuullisin ehdoin.

Valtion omistama rataverkko on lain edellytykset täyttävien yritysten käytettävissä. Siten mahdollistetaan uusien tavaravirtojen siirtyminen kiskoille. Näin on myös toiveita säilyttää sellaisia tavaravirtoja kis-

koilla, jotka VR menettää maantieliikenteelle (vrt. esimerkiksi Tornion ferrokromitehtaan rikastekuljetusten siirtyminen kumipyörille välillä Eljäjärvi - Rönttä tänä keväänä). Toisaalta kuljetusasiakkaiden ei kuitenkaan ole pakko vaihtaa operaattoria, mikäli olemassa oleviin toimijoihin ollaan tyytyväisiä.

Jos rautatieyritys häviää kuljetusvirran kilpailijalleen tarjouskilpailun perusteella, on paikallaan, että muun muassa kyseinen kapasiteetti siirtyy tarjouskilpailun voittajalle.

18 § Ratakapasiteetin hakeminen (RTL 17 §)

Ratakapasiteettia on haettava Ratahallintokeskukselta kutakin aikataulukautta varten valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävässä määräajassa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös aikataulukauden aikana. Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja siihen liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä III säädetään.

Rautatieyritys ja rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voivat hakea Ratahallintokeskukselta ratakapasiteettia myös sellaista Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten, josta vain osa kuuluu tässä laissa taroitettuun rataverkkoon.

19 § Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset (RTL 18 §)*

Jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, voidaan tietty rautatiereitti tai sen osa osoittaa Ratahallintokeskuksen antamalla määräyksellä erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi noudattaen, mitä siitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa säädetään. Erikoistuneen ratakapasiteetin rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin etusija on liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

Jos haetun ratakapasiteetin yhteensovittaminen ei ole 20 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla mahdollista, Ratahallintokeskuksen on päätöksellään tällöin todettava rautatiereitti tai sen osa tältä osin ylikuormitetuksi ratakapasiteetiksi. Ratakapasiteetti voidaan nimetä ylikuormitetuksi myös, jos ratakapasiteetin ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen ratakapasiteetin jakamisessa.

20 § Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös (RTL 19 §)

Jos samaa ratakapasiteettia on hakenut useampi hakija tai haettu ratakapasiteetti vaikuttaa toisen hakijan hakemaan ratakapasiteettiin, Ratahallinto-

keskuksen on ensisijaisesti pyrittävä sovitteluun ratakapasiteetin hakemista koskeva asia hakijoiden kesken. Ratahallintokeskus voi tällöin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. **Ratahallintokeskus voi myös esittää hakijoiden junien yhdistämistä väleillä, joilla se on kapasiteetin käytön ja liikennelajin kannalta tarkoituksenmukaista, teknisesti mahdollista ja kuljetusasiakkaiden edun mukaista.**

Jos 1 momentissa tarkoitettua ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamismenettelyssä ei saada hakijoiden kesken sovintoa, Ratahallintokeskus voi aikatauluehdotuksen laatimista varten ratkaista yksittäistapausta koskevan etusijajärjestyksen tässä luvussa säädetyin perustein. **Ratahallintokeskus voi myös päättää hakijoiden junien yhdistämisestä väleillä, joilla se on kapasiteetin käytön ja liikennelajin kannalta tarkoituksenmukaista, teknisesti mahdollista ja kuljetusasiakkaiden edun mukaista.** Ratahallintokeskuksen on ratkaistava etusijajärjestys viimeistään kymmenen päivän kuluessa 1 momentissa tarkoitetun sovittelun päättymisestä.

Mikäli hakijat eivät pääse keskenään sopimukseen yhteisjunien tasapuolisesta kustannustenjaosta, RHK:lla on oikeus päättää siitä osapuolia kuultuaan.

Ylikuormitetun ratakapasiteetin osalta Ratahallintokeskus voi etusijajärjestyksestä koskevalla päätöksellään poiketa tämän luvun mukaisesta etusijajärjestyksestä sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiekuljetusjärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle, rautatieyrittäjälle, rautatieyrittäjien kansainväliselle yhteenliittymälle tai näiden asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa.

Kapasiteetin hakua koskevassa kilpailutilanteessa RHK voi myös edellyttää esimerkiksi kahden tavarat- tai matkustajajunan yhdistämistä jollakin rataosalla kapasiteetin käytön tehostamiseksi. Junia yhdistellään usein nykyäänkin erityisesti risteysasemilla. Mikäli rautatieyhtiöt eivät pääse yhteisymmärrykseen yhteisjunista eivätkä niiden kustannusten jaosta, RHK:lla on oikeus tehdä yhdistämispäätöksiä ja ensiasteena ratkaista, mikä on yhteisjunien tasapuolinen kustannustenjaoko. Tällainen ”pakkosovittelun” mahdollisuus edesauttaa osapuolten ensisijaista keskinäiseen sovintoon pääsyä. Joissakin tilanteissa samanlajistenkin junien yhdistäminen saattaa olla mahdotonta kaluston erilaisuuden vuoksi (esimerkiksi Pendolinojen yhdistäminen IC-vauvun kalustoon). Junien yhdistäminen onkin todennäköisempää tavaraliikenteessä. Muutoksenhaku on tämän lain 50 §:n mukainen.

21 § Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen (RTL 20 §)

Ratahallintokeskuksen on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdo-

tus seuraavaa aikataulukautta varten viimeistään neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Aikatauluehdotukseen voidaan sisällyttää tiedot hakijalle myönnettäväksi ehdotettavasta ratakapasiteetista ai-noastaan siinä laajuudessa ja sellaisin rajoituksin kuin mitä ratakapasiteetin käyttö liikenteenohjauksen toteuttamiseksi edellyttää.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen edellyttäen, että ratakapasiteetin mukaisilla aikatauluilla voi-daan harjoittaa rautatieliikennettä teknisten vaatimusten ja turvallisuusvaati-musten mukaisesti. Ratahallintokeskus voi kuitenkin tarjota ratakapasiteetin-jaon parantamiseksi hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. Ratakapasiteetti voidaan jättää myös jakamatta edellyttäen, että aikataulukautta varten tarvitaan varaka-pasiteettia rautatieliikenteen etusijajärjestyksen vuoksi.

Ratahallintokeskuksen on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi rataka-pasiteetin hakijoille viimeistään 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja varattava hakijoille tilaisuus tulla kuulluksi. Kuulemisaika on 30 päivää aikatauluehdotuksen tiedoksiannosta. Tavaraliikenteen rautatiekulje-tuspalveluita hankkivilla asiakkailta ja rautatiekuljetuspalveluiden ostajia edustavilla yhteisöillä on oikeus antaa lausunto aikatauluehdotuksesta 30 päi-vän kuulemisaikana, joka alkaa kulua näiden asianosaisten osalta Ratahallin-tokeskuksen määräyskokoelmassa julkaistavasta aikatauluehdotuksen val-mistumista koskevasta ilmoituksesta.

22 § Ratakapasiteetin jakaminen (RTL 21 §)*

Ratahallintokeskuksen on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 21 §:n 3 momen-tin kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrji-mättömin perustein. Ratahallintokeskuksen on tällöin otettava huomioon hen-kilö- ja tavaraliikenteen tarpeet []. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneen ja ylikuormittuneen ratakapasiteetin mukaan määräytyvät etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu.

Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenja-kamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelystä 18 §:n 1 momentissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

23 § Kiireellinen ratakapasiteettihakemus (RTL 22 §)

Ratakapasiteetin hakija ja museoliikennettä harjoittava yhteisö voivat hakea Ratahallintokeskukselta ratakapasiteettia valtioneuvoston asetuksella sääde-tyistä määräaajoista riippumatta, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteet-tia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Ratahallintokeskuksen on tällöin annettava päätös ratakapasiteettihakemukseen **kahdenkymmenen-neljän tunnin** kuluessa hakemuksen jättämisestä.

Ratahallintokeskuksen on myönnettävä haettu ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. **Tämän lain 22 §:n mukaisesti jaettu kapasiteetti on myönnettävä kiireellisenä toiselle, mikäli ensisijaisen ratakapasiteetin haltijan kapasiteetti ei ole käytössä kiireellisen ratakapasiteettihakemuksen tarkoittamana ajankohtana.** Jollei 20 §:stä tai 22 §:n 1 momentista muuta johdu, ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

Kiireellinen ratakapasiteettihakemus on tehtävä kirjallisesti. Hakemus voidaan saattaa käsiteltäväksi kuitenkin myös sähköisesti siten kuin siitä säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003). Lain säännöksistä poiketen sähköisesti vireille tulleet hakeemukseen annettu ratkaisu voidaan antaa hakijalle tiedoksi myös telekopiona tai sähköpostina. Päätös katsotaan tällöin annetuksi tiedoksi, kun telekopio tai sähköposti on lähetetty hakijalle.

Mikäli ratakapasiteettihakemus kohdistuu rautatiereitille, jolla hakija on ainoa rautatieliikenteen harjoittaja, hakemuksen korvaa Ratahallintokeskukselle tämän pykälän 3 momentin mukaisesti tehty ilmoitus.

Tämän pykälän 4 momentin mukaista menettelyä noudatetaan myös, jos rautatieliikenteen harjoittaja ilmoituksensa yhteydessä osoittaa saaneensa suostumuksen kapasiteetin käyttöön niiltä rautatieliikenteen harjoittajilta, joiden käyttämien rautatiereittien osia ilmoitus koskee.

Kiireelliset kuljetukset kärsivät muihin liikennemuotoihin verrattuna, jos ratakapasiteettihakemuksen käsittely saa kestää 5 päivää. Joissakin tapauksissa pelkkä RHK:lle tehtävä ilmoitus kiireellisistä kuljetuksista riittää.

24 § Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen (RTL 23 §)

Ratakapasiteetin hakija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle. Jos rautatieyrittäjä käyttää ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, Ratahallintokeskuksen on tältä osin peruutettava hakijalle myönnetty ratakapasiteetti. (21.12.2004 / 1168)

Ratahallintokeskus antaa tarkemmat määräykset rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Ratahallintokeskus voi peruuttaa hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos hakija on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää. **Ennen peruuttamista on kuultava hakijan niitä kuljetusasiakkaita, joiden liikennetarpeeseen myönnetty ratakapasiteetti perustuu.**

Ratakapasiteettia ei saa [] peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen on johtunut hakijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieyrittäjästä riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Ratahallintokeskus voi peruuttaa rataka-

pasiteetin aina siltä ajalta, jolloin rautatieyrittäjällä ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Ratahallintokeskus voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Ratahallintokeskuksen on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle **alkuperäistä reittiä vastaavaa ratamaksua ja rataveroa vastaan**. Ratahallintokeskus on **velvolinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle aiheutuvan vahingon mikäli vahinko johtuu Ratahallintokeskuksen tuottamuksesta**.

Harkittaessa ratakapasiteetin peruuttamista erityisesti tavaraliikenteen kuljetusasiakkaille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksiään.

Jos liikennöitsijä joutuu käyttämään pitempää reittiä, valtio ei saa hyötyä tästä korkeammalla ratamaksulla; vahingonkorvauskysymyksiä.

25 § Puitesopimukset (RTL 24 §)

Ratahallintokeskuksen **on vaadittaessa tehtävä** ratakapasiteetin hakijan kanssa ratakapasiteetin käytöstä puitesopimus, jonka tarkoituksena on määrittää hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet. Puitesopimus ei kuitenkaan oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia. Ratahallintokeskuksen tulee myöntää myös puitesopimuksen mukainen ratakapasiteetti hakemuksesta tämän luvun mukaisessa menettelyssä ja tässä luvussa säädetyn perustein. Puitesopimus ei muutoinkaan rajoita tämän luvun muiden säännösten soveltamista muihin ratakapasiteetin hakijoihin.

Puitesopimus on tehtävä **vähintään viideksitoista ja enintään 30 vuodeksi. Mikäli hakija niin vaatii, puitesopimuksen kesto voi olla myös viittätoista vuotta lyhyempi**. Viisitoista vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit sekä erityisen painavat syyt, jotka perustuvat sopijapuolen laajoihin ja pitkäaikaisiin investointeihin ja tällaisiin toimiin sisältyviin sopimussitoumuksiin.

Tieto puitesopimuksesta ja pääpiirteet siinä sovitusta ratakapasiteetista ovat julkisia. Muilta osin sopimuksen julkisuuteen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Ministeriöllä on kuitenkin oikeus saada tiedot salassapitosäännösten estämättä puitesopimuksia koskevista neuvotteluista, sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten ehdoista.

Rautatiekalusto on kallista ja se kestää kulutusta. Siksi puitesopimusten pitää olla pitkäaikaisia. Kaluston tekninen käyttöikä voi olla 30

vuotta, vaikka sitä pitää kaupallisista syistä muuttaa 15 vuoden iässä⁵⁵. Näin olen päätenyt 15 vuoden minimiin, joka ei kuitenkaan ole ehdoton.

5 luku

Rautatieliikenteen turvallisuus

26 § Rautatieliikenteen turvallisuuden perusteet (RTL 25 §)

Rautatieliikenteen harjoittajalla tulee olla turvallisuuden takaava organisaatio ja tarvittavat sisäiset ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa toimintansa turvallisuudesta ja siitä, että sen toiminnassa noudatetaan rautatieliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Rautatieliikenteen harjoittamista koskevista teknisistä vaatimuksista ja turvallisuusvaatimuksista säädetään rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 3 §:ssä.

27 § Liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimukset (RTL 26 §)

Rautateiden liikkuvan kaluston kuljettajilla, liikenteenohjaukseen osallistuvilla sekä muilla välittömästi liikenneturvallisuustehtäviä hoitavilla henkilöillä tulee olla tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys, koulutus ja muu kelpoisuus sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään tai määrätään.

Muilla rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavilla henkilöillä on oltava tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys ja muu kelpoisuus. Heidän on oltava vähintään 18 vuoden ja enintään 65 vuoden ikäisiä ja muutoinkin sopivia hoitamaansa tehtävään.

Rautatieyritysten, rautatieyritysten kansainvälisen yhteenliittymän ja radanpitoa harjoittavan yrityksen on annettava palveluksessaan olevalle edellytykset täyttävälle henkilölle kelpoisuustodistus.

Kelpoisuustodistuksen antajan on pidettävä palveluksessaan olevista kelpoisuustodistuksen saaneista henkilöistä kelpoisuusrekisteriä. Rekisterin pitämiseen sovelletaan, mitä rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1167 / 2004) 16–20 §:ssä säädetään.

Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitettujen henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista, jollei niistä muuta säädetä tai määrätä. Ratahallintokeskus voi erityisestä syystä myöntää tämän momentin nojalla antamista määräyksistä erivapauden. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

(Uudistetun pykälän 3 ja 4 momenttien voimassa olo alkaa 1.1.2007; 1168 /

55 VR Cargon tavaraliikennejohtaja Ilkka Seppänen (Fakta 12 / 2003 s. 27)

2004)

28 § Liikenteenohjaus (RTL 27 §)

Ratahallintokeskus vastaa rataverkon liikenteenohjauksesta. Ratahallintokeskus järjestää liikenteenohjauksen tai hankkii liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Ratahallintokeskus voi myös sopia yksityisraiteen haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä yksityisraiteella tai jollakin sen osalla.

29 § Rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä (RTL 28 §)

Ratahallintokeskus vastaa sellaisen rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmästä, jolle ei ole myönnetty rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 5 §:ssä tarkoitettua osajärjestelmän käyttöönottolupaa. Tällainen rautateiden liikkuva kalusto kuuluu Ratahallintokeskuksen katsastusjärjestelmän piiriin. Ratahallintokeskus järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Ratahallintokeskus antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

Rautateiden liikkuva kalusto kuuluu katsastusjärjestelmän piiriin myös siltä osin kuin käyttöönottolupaa annettaessa tai kaluston valvonnassa ei käytetä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 7 §:ssä tarkoitetun ilmoitetun laitoksen suorittamaa arviointia.

Tämän pykälän 1 ja 2 momentin estämättä myös 2 momentissa tarkoitettua ilmoitettua laitosta voidaan käyttää tässä pykälässä tarkoitettujen katsastusten suorittamiseen. Toimintaan sovelletaan tällöin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä.

30 § Liikenteenohjauspalveluille ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluille asetettavat vaatimukset (RTL 29 §)*

Liikenteenohjauspalveluja ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavalla yrityksellä tulee olla turvallisuuden takaava organisaatio ja Ratahallintokeskuksen vahvistamat ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Palveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille rautatieyrityksille. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen toiminnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Rautateiden liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavien henkilöiden on oltava tehtäviin sopivia ja ammatillisesti päteviä. Liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavan yrityksen on toiminnassaan soveltuvin osin noudatettava, mitä hallintolaissa (434 / 2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja kielilaissa (423/2003) säädetään. (21.12.2004 / 1168)

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun yrityksen palveluksessa olevaan

henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 28 tai 29 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä.

31 § Rautatieliikenteen turvallisuuden valvonta (RTL 30 §)

Ratahallintokeskus valvoo rautatieliikenteen turvallisuutta valtion rataverkolla [] sekä yksityisraiteilla.

Rautatieliikenteen harjoittajan, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen sekä rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen on salassapitovelvollisuuden estämättä annettava Ratahallintokeskukselle sen valvontatehtävän suorittamiseksi tarvitsemat tiedot.

32 § Rautatieliikenteessä tapahtuviin onnettomuuksiin varautuminen (RTL 31 §)

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava rautatieliikenteessä mahdollisesti tapahtuviin onnettomuuksiin tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta. Ratahallintokeskus voi yksittäistapauksessa määrätä, mihin toimenpiteisiin rautatieliikenteen harjoittajan on ennakolta ryhdyttävä rautatieliikenteessä sattuneen onnettomuuden tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta.

Ratahallintokeskus voi velvoittaa rautatieyrityksen ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatieliikenteessä, osallistumaan pelastuspalveluharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastuspalveluun, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi vuodessa.

33 § Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta (RTL 32 §)

Rautatiellä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985).

Ratahallintokeskus voi tutkia muut kuin 1 momentin mukaan tutkittavana olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

6 luku

Rautatien lakkauttaminen

34 § Rautatien lakkauttaminen

Mikäli radanpito joidenkin liikennepaikkojen välillä ei enää ole yleisen edun mukaista, tällainen rataosa voidaan lakkauttaa. Yleistä etua harmittaessa on otettava huomioon lakkauttamisen vaikutus rautatieliikenteen harjoittajan, rataosan vaikutusalueen kuntien ja rahtiasiakkaitten talouteen. Mikäli rataosalla harjoitettu liikenne ei ole rautatieyrityksille tappiollista, rataosan lakkauttamisen ei katsota olevan yleisen edun mukaista ellei toisin näytetä.

Rautatien lakkauttamista suunniteltaessa on toteutettava ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468 / 1994) 2 §:n tarkoittama ympäristövaikutusten arviointimenettely.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen⁵⁶ 6 §:n mukaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia. Radan lakkauttamisesta asetus vaikenee. Kun ratojen ympäristöystävällisyys tunnustetaan, niiden lakkauttamista tulee harkita rakentamistakin kriittisemmin (vrt. myös ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 6 ja 24 §⁵⁷ ja MTL 89 §).

35 § Vuorovaikutus (Vrt. MTL 27 §)

Lakkauttamisesta on laadittava suunnitelma, jossa on otettava huomioon 34 §:ssä mainitut seikat. Suunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien lakkautus tulee voimaan.

Lakkauttamissuunnitelmaa laadittaessa on niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 2 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää lakkauttamissuunnitelmaa yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänä oloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan.

Muistutuksen tehneille, joiden osoite on radanpitäjän tiedossa, on ilmoitettava radanpitäjän perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Ennen suunnitelman hyväksymistä radanpitäjän on pyydettävä lakkauttamissuunnitelmasta lausunto rautatieliikenteen harjoittajilta ja heidän rahtiasiakkailtaan, lakkautettavan rataosan yksityisraiteiden haltijoilta sekä niiltä alueellisilta ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää

⁵⁶ <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990268>

⁵⁷ <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940468>

muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätöksentekoharkinnassa tarpeen ja ottaa muun viranomaisen lausunto huomioon, jos tällainen lausunto vapaaehtoisesti annetaan.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

36 § Päätösten yleinen tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti (Vrt. MTL 103 §)

Rautatien lakkauttamista koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi on radanpitäjän toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365 / 1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

37 § Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja muille asianosaisille (Vrt. MTL 104 §)

Radanpitäjän tulee lähettää lakkauttamissuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa. Ilmoitus on lähetettävä samanaikaisesti kuin päätös 36 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän tulee lähettää lakkauttamissuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus rautatieliikenteen harjoittajille ja heidän rahtiasiakkailleen, yksityisraiteiden haltijoille, kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen tulee liittää jäljennös suunnitelmasta.

38 § Muutoksenhaku (Vrt. MTL 105 §)

Tämän luvun nojalla tehtyyn lakkauttamispäätökseen haetaan muutosta valittamalla hallintolainkäyttölain (586 / 1996) mukaan.

Lakkauttamissuunnitelmasta muistutuksen tehneillä, rautatieliikenteen harjoittajilla ja heidän rahtiasiakkailleen, yksityisraiteiden haltijoilla sekä kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisesta lakkauttamispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaisesta lakkauttamissuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

39 § Entinen rautatiealue (Vrt. MTL 90 §)

Entinen rautatiealue säilyy valtion omistuksessa. Sitä saadaan käyttää vaellusreittinä, pyörätienä tai muutoinkin siten, että rautatien uudelleen rakentaminen ei esty.

39 a §Liikennepaikan lakkauttaminen

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös rataverkolla sijaitsevan liikennepaikan lakkauttamiseen.

7 luku

Erinäiset säännökset

40 § Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin (RTL 33 §)#

Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen on varautumisen avulla huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1080/1991) tarkoitetuissa poikkeusoloissa sekä niihin verrattavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Oman toimintansa varmistamisen lisäksi Ratahallintokeskuksen tulee varmistaa rataverkon liikennöitävyys myös erilaisissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa.

Varautumistoimia johtaa ja sovittaa yhteen ministeriö, joka antaa tarpeelliset ohjeet varautumiseen ja valmiussuunnitteluun liittyvistä yksityiskohdista.

41 § Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen (RTL 34 §)#

Rautatieyritys, rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ja rautatieliikenteen palveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö on velvollinen tarjoamaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II liitteen 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön **tasapuolisesti ja syrjimättömästi** korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaa ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voida muutoin kohtuudella järjestää. Korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja kohtuullinen palveluista aiheutuneisiin kustannuksiin nähden.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

42 § Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma (RTL 35 §)#

Jos Ratahallintokeskus toteaa rautatiereitin 19 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt sekä ne Ratahallintokeskuksen toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä. **Arvioinnissa on kuultava 35 §:n 5 momentissa mainittuja tahoja.**

Jos Ratahallintokeskus on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma **ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään kuuden** kauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen [] sekä ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot [] ottaen huomioon kustannus-hyötyanalyysiin perustuvat arviot esitetyistä vaihtoehdoista sekä edellytykset ratamaksuun liittyvien maksujen muuttamiseen.

43 § Museoliikenne (RTL 36 §)#

Ratahallintokeskus voi 17 §:n estämättä myöntää oikeuden rataverkolle pääsyyn museoliikennettä harjoittavalle yhteisölle museoliikennettä varten. Museoliikenteen harjoittamisen edellytyksiin ja museoliikenteen harjoittamiseen sovelletaan, mitä liikennöinnistä, rautatieliikenteen harjoittamisesta ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa tai muussa laissa säädetään taikka sen nojalla säädetään tai määrätään. Museoliikenteen harjoittajalta ei kuitenkaan vaadita 6 §:n mukaista toimilupaa. Museoliikenteen harjoittajan ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kiireellisenä sen mukaan kuin 23 §:ssä säädetään.

Museoliikenteen harjoittajalla tulee olla 12 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, **joka on myönnettävä** pykälässä säädetyin edellytyksin erikseen museoliikennettä varten. Museoliikenteen harjoittajaan sovelletaan lisäksi, mitä tämän lain 13 §:ssä säädetään toimiluvan haltijasta sekä 24 §:ssä ratakapasiteetin hakijasta.

44 § Radanpitoon liittyvä liikenne (RTL 37 §)

Ratahallintokeskus voi 17 §:n estämättä myöntää oikeuden rataverkon käyttöön radanpitoon välittömästi liittyvää ratatyö- ja junaliikennettä varten radanpitoa harjoittavalle yritykselle edellyttäen, että toiminta ei vaaranna rautatieliikenteen turvallisuutta. Oikeutta ei kuitenkaan voi myöntää rautatieyrietykselle tai rautatieyritysten kansainväliselle yhteenliittymälle. Tällaiseen liikenteeseen sovelletaan, mitä liikennöinnistä ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa tai muussa laissa säädetään tai lain nojalla säädetään tai määrätään.

Radanpitoa harjoittavalla yrityksellä tulee olla 12 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, **joka on myönnettävä** pykälässä säädetyin edellytyksin erikseen ratatyöhön liittyvää liikennettä varten. Radanpitoon liittyvä liikenne järjestetään Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen johdolla siten, että liikenne ei vaikuta ratakapasiteetin hakijoiden oikeuteen käyttää näille myönnettyä ratakapasiteettia. **Mikäli liikenne kuitenkin vaikuttaa ratakapasiteetin hakijoiden oikeuteen käyttää näille myönnettyä ratakapasiteettia, Ratahallintokeskus on velvollinen korvaamaan hakijoille ai-**

heutetun vahingon. Korvausvelvollisuus ei koske onnettomuuksista johtuvaa ratatyö- ja junaliikennettä.

45 § Yksityisraiteiden liittymät valtion rataverkkoon (RTL 38 §)

Valtion rataverkon ulkopuoliset raiteet on liitettävä valtion rataverkkoon tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin eikä liittymistä saa evätä ilman painavia syitä. Ratahallintokeskuksen kanssa tehtävä sopimus sisältää myös liittymän ylläpidon.

Koska tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä ympäristösyistä, harkintavaltaa ei tule jättää. Yksityiset raideliittymät on hyväksyttävä, ellei RHK pysty esittämään painavia syitä kieltäytymiselleen.

46 § Ratahallintokeskuksen tiedonsaantioikeus ratamaksun määräämistä, tilastointia ja tutkimusta varten (RTL 39 §)

Rautatieliikenteen harjoittajan on pyynnöstä annettava Ratahallintokeskukselle ratamaksun määräämistä varten sekä tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä.

47 § Rautatieyrittäjien kirjanpito (RTL 40 §)#

Rautatieyrittäjien on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan yhteisössä ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Lisäksi rautatieyrittäjien on tehtävä [] liikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrää, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuisen yhteenveto, joka on julkaistava. []

Julkisen palvelun henkilöliikennettä käsitellään omassa kirjoituksessaan (poistot koskevat tällaisen liikenteen kirjanpitoon liittyviä kysymyksiä).

47 a § Liikennepalveluista tiedottaminen

Rautatieyrittäjien on julkistettava ainakin internetsivuilla tai vastaavassa ja ajantasaisessa julkisessa viestijärjestelmässä säännöllisessä kullussa olevien henkilö- ja tavarajuniensa aikataulut kulkurajoituksineen. Henkilöjunien aikatauluissa on ilmoittamistavasta riippumatta mainittava muiden rautatieyrittäjien henkilöliikenteen jatko yhteydet.

Henkilöjunan lakkauttamisesta on ilmoitettava vastaavin tavoin kuusi kuukautta ennen liikennepalvelun aiottua lakkaamispäivää. Lakkauttamisesta on myös ilmoitettava kirjallisesti liikenne- ja viestintäministeriölle seitsemän kuukautta ennen liikennepalvelun aiottua lakkaamispäivää. Ministeriön on heti informoitava aiotusta lakkauttamisesta asianomaisia läänejä, maakuntaliittoja sekä kuntia.

Tämän lain 44 §:n mukaisesta liikenteestä on onnettomuustapauksista johtuvaa liikennettä lukuun ottamatta tiedotettava rautatieliikenteen

harjoittajia hyvissä ajoin, kuitenkin viimeistään seitsemän päivää ennen kyseisen liikenteen toteutumista.

Liikennöitsijöiden pitää tiedottaa junistaan niin, että potentiaaliset henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetusasiakkaat tietävät kulloinkin voimassa olevasta junatarjonnasta (säännöksessä on varauduttu siihen, että nykyinen internetjärjestelmä lopulta kaatuu ongelmiinsa, mutta korvautuu jollakin vastaavankaltaisella järjestelmällä). On myös perusteltua edellyttää, että henkilöliikenteen harjoittajat ilmoittavat aina toisten yhtiöiden jatkoyhteyksistä. Lisäksi on paikallaan, että rautatieliikenteen harjoittajat ovat etukäteen tietoisia radanpitoon liittyvästä liikenteestä.

Henkilöjunia lakkautettaessa on perusteltua vaatia aikeesta ilmoittamista ennakoon. Näin muille suodaan mahdollisuus halutessaan reagoida lakkauttamisaikaisiin.

48 § Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka (RTL 41 §)

Ratahallintokeskus voi asettaa tämän lain nojalla antamansa velvoitteen tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

49 § Sääntelyelin (RTL 42 §)#

Ministeriön on sen lisäksi, mitä sen tehtävistä tämän lain nojalla muutoin säädetään, valvottava lain mukaisten vaatimusten noudattamista. Ministeriön on erityisesti varmistettava, että 15 §:ssä tarkoitettu ratamaksun perusmaksu ei ole syrjivä tai muutoin tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastainen ja että **ratakapasiteetti jaetaan tämän lain vaatimusten mukaisesti.**

Ministeriöllä on oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat tiedot rautatieliikenteen harjoittajilta sekä salassapitosäännösten estämättä Ratahallintokeskukselta.

50 § Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku (RTL 43 §)

Ratahallintokeskuksen tekemään päätökseen saa siihen tyytymätön asianosainen hakea oikaisua ministeriöltä, jos päätös koskee:

- 1) yksittäistä etusijajärjestystä ratakapasiteetin jaossa;
- 2) ratamaksun maksuunpanoa;
- 3) ratakapasiteetin jakamista;
- 4) kiireellisen ratakapasiteetin myöntämistä;
- 5) turvallisuustodistuksen myöntämistä; tai
- 6) sopimusta, jonka Ratahallintokeskus tekee 13 §:n 1 momentin 2 kohdan perusteella.

Oikaisuvaatimus on tehtävä ministeriölle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Ministeriön on ratkaistava 1 momentin nojalla tehty oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen tekijä on toimittanut ministeriölle kaikki ratkaisun tekemiseksi tarvittavat tiedot. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakoa ja kiireellistä ratakapasiteettihakemusta koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen toimittamisesta.

Ministeriön oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Ratahallintokeskuksen 48 §:n nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa muutoin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Jos ministeriö ei ole **antanut** päätöstä toimilupahakemukseen 8 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa tai **ratkaisemaan** oikaisuvaatimusta tämän pykälän 3 momentissa säädettyssä määräajassa taikka Ratahallintokeskus **ratkaisemaan** turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 12 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa, rautatiereitin etusijajärjestystä 20 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa, antamaan aikatauluehdotusta 21 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa tai ratkaisemaan kiireellistä ratakapasiteettihakemusta 23 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa, **hakijan katsotaan saaneen hakemuksensa mukaisen päätöksen.**

Alkuperäinen laki edellyttää valtion toimivan määräajassa, vaikka muiden pitää reagoida hidasteluun. Valtio itse tehostaa määräaikojaan sanktioilla (esimerkiksi seuraamukset myöhästyneestä veroilmoituksesta). On vain loogista todeta myös, mitkä seuraamukset valtiolle aiheutuvat määräajan ylittämisestä.

51 § Rangaistussäännökset (RTL 44 §)*

Joka harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä ilman asianmukaista toimilupaa, on tuomittava luvattomasta rautatieliikenteen harjoittamisesta sakkoon.

Joka tahallaan

- 1) harjoittaa rautatieliikennettä 13 §:n mukaisten edellytysten puuttuessa,
- 2) käyttää ratakapasiteettia 18 §:n vastaisesti,
- 3) harjoittaa museoliikennettä vastoin 43 §:ssä säädettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia,
- 4) toimii vastoin 44 §:ssä säädettyjä radanpitoon liittyvää liikennettä koskevia edellytyksiä ja vaatimuksia,
- 5) **laiminlyö 47 a §:n mukaisen liikennepalveluista tiedottamisvelvollisuutensa tai**
- 6) liikkuu tai oleskelee asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesil-

lalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä, on tuomittava rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai muussa laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

Lisätään seuraamus liikennepalveluista tiedottamisen laiminlyönnistä (kohta 5).

52 § Voimaantulo (RTL 45 §)

Tämä laki tulee voimaan 1. päivänä kesäkuuta 2005.

Tällä lailla kumotaan niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen 7 päivänä maaliskuuta 2003 annettu rautatielaki.

53 § Siirtymäsäännökset (RTL 46 §)

Rataverkkolain 6 §:n nojalla annettuja Ratahallintokeskuksen määräyksiä sovelletaan sellaisinaan siihen saakka, kun niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään. Rataverkkolain 12 §:ään perustuvat tai Ratahallintokeskuksen myöntämät yksityisraideliittymäluvat jäävät sellaisinaan voimaan.

Tasavallan Presidentti

Liikenne- ja viestintäministeri

Ehdotu kiskokaluston markkinalaiksi

Annettu Helsingissä kuun .päivänä 2005

Laki kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti, joka on tehty Suomen perustuslain 73 §:ssä määrätyllä tavalla, säädetään:

1 § Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on turvata kiskoliikennekaluston säilyminen ensisijaisesti kiskoliikenteen käytössä.

Lakia sovelletaan rautatielain 3 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin, muihin yhteisöihin, jotka harjoittavat pääasiassa muuta kuin museoliikennettä (kiskoliikenteen harjoittaja) sekä yrityksiin, jotka harjoittavat kiskokaluston jälleenmarkkinointia (kalustoyritys).

2 § Kiskoliikennekaluston tarjoaminen myytäväksi

Kiskoliikenteen harjoittaja ja kalustoyritys eivät saa romuttaa omistamaansa kiskoliikennekalustoa tarjoamatta sitä myytäväksi. Mikäli kiskoliikennekalustoa on pitkään ollut käyttämättömänä, eikä omistajalla ole pätevää perustetta kaluston käyttämättä pitämiselle, omistaja voidaan velvoittaa muun alan harjoittajan tai yrityksen vaatimuksesta tarjoamaan kalusto myytäväksi.

Kaluston myynnistä on ilmoitettava Virallisessa Lehdessä vähintään kaksi viikkoa ennen tarjousten viimeistä jättöaikaa. Myynnistä on samassa määräjassa ilmoitettava myyjän internetsivuilla tai vastaavassa ja ajantasaisessa julkisessa viestijärjestelmässä.

3 § Myynnin tarkempi järjestäminen

Myynti-ilmoituksessa on mainittava kalustoyksikön entinen ja nykyinen tyyppimerkintä ja tunnistenumero. Mikäli luettelo on pitkä, vähintään on ilmoitettava kaluston laji ja määrä sekä mistä tarkemmat yksilöintitiedot ovat saatavissa. Ilmoituksessa on myös mainittava, miten myynnissä olevaan kalustoon on mahdollisuus tutustua.

Tarjoukset on pyydettyävä antamaan kirjallisesti, teleksinä, telekopiona, sähköpostina tai vastaavalla menetelmällä.

4 § Tarjousten käsitteleminen

Myöhästynyttä tarjousta ei saa hyväksyä. Kuitenkin myöhästynyt, mutta ennen tarjousten avaamista saapunut tarjous on otettava huomioon, jos on ilmeistä, että myöhästymistä ei voida lukea tarjoajan syyksi.

Tarjousten avaamisen yhteydessä on tehtävä luettelo saaduista tarjouksista.

Mikäli korkeimman tarjouksen on tehnyt joku muu tai samanhintaisia korkeimpia tarjouksia on useita, korkeimman tarjouksen tehneellä kiskoliikenteen harjoittajalla tai kalustoyrityksellä on oikeus ostaa kalusto korkeimman tarjouksen mukaisin ehdoin. Mikäli etuosto-oikeuden käyttäjiäkin on useita, voittaja ratkaistaan arvalla. Korkeimman tarjouksen tehneen kiskoliikenteen harjoittajan tai kalustoyrityksen on ilmoitettava käyttäkö se etuosto-oikeuttaan viikon kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu etuosto-oikeudesta. Ilmoitus on tehtävä tämän lain 4 §:n 2 momentin mukaisesti.

Mikäli kiskoliikenteen harjoittaja tai kalustoyritys on tehnyt tarjouksen kalustoyksiköstä, josta joku muu ei ole tehnyt yksilöityä tarjousta, kiskoliikenteen harjoittajan tarjous on hyväksyttävä.

5 § Rangaistussäännökset

Joka toimii vastoin tämän lain 2–4 §:n säännöksiä, on tuomittava kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai muussa laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

6 § Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1. päivänä kesäkuuta 2005.

Tasavallan Presidentti, Liikenne- ja viestintäministeri

Liitteet

Liite 1. Liite jota ei ole

Tätä pamflettia tehdessä koottiin 40–50 vuoden ajalta kahdentoista rataosan nettotonnitilastoja, joilla voitaisiin tarjota kattava kuva eri rataosien liikennemäärien kehityksestä. Koottu tieto oli tarkoitus julkaista liitteenä. Tilastot olisivat voineet antaa viitteitä siitä, mitä rataverkon vapautuminen eri puolilla maata tietää – varsinkin, jos yksityisiä operaattoreita eurooppalaisten kokemusten mukaan ilmaantuisi myös Suomessa nimenomaan sivuradoille.

Aineiston pohjalta päädyttiin kokoamaan kolme diagrammia (sivuilla 55, 127 ja 128) siitä huolimatta, että tilastointi katkeaa 1980-luvun puolivälin jälkeen ja uusin julkinen tieto on täysin tulkinnanvaraista. Ratahallintokeskuksen ylitarkastaja Harri Lahelmaa pyydettiin kommentoimaan joitakin koottuja nettotonnimääriä vuosilta 1993–2004. Hän vahvisti eri vuosien nettotonnikartoista kootut Jyväskylän–Haapamäen ja Äänekosken–Haapajärven ratoja koskevat tiedot oikeasuuntaisiksi mutta totesi, että rataosien nettotonnilikenteestä ei ole saatavilla virallisia tilastoja (sähköpostiviesti 2.5.2005).

Toissa vuosisadan ilman atk:ta tehdyissä tilastoissa (Rautatiehallituksen vuosikertomukset) näkyvät jopa lukumäärätiedot kiskonauloista ja aluslevyistä rataosittain. Suomen Senaatin Kirjapainossa käsin kirjoitetut liuskat ladottiin jopa kolmella kielellä, painettiin ja sidottiin kauniiksi tietopaketeiksi, jotka vieläkin ovat todellisia aarteita.

On tärkeää todeta, että nettotonniin tilastointi oli ehjää vuoteen 1986. Sitten tulee katko ja siirrymme tiedon panttaamisen aikakauteen. Vuodesta 1993 tilastoja on uudelleen saatavilla, mutta etupäässä kuvia lehteiltäviksi – kauniita värillisiä karttoja ja pylväsdigrammeja. Missä on täsmällinen ja yksilöivä tieto, kunnollinen lähde, johon voisi viitata?

Kun kaupunkirata Leppävaaraan äskettäin rakennettiin, perinteiset paperityöt päätettiin tehdä yksinomaan sähköisesti. Kuten sitten tehtiinkin. Mutta missä on aineisto, jota tutkijat voisivat käyttää? Siihen ei ole pääsyä, sitä ei taida liiemmin edes olla. Virallinen kirja radasta on tehty, mutta kuka tietää, mitä tietoja tutkijat haluavat 50 vuoden kuluttua selvitellessään Suomen kaupunkiratojen syntyä ja varhaisvuosikymmeniä? Ennen kaikista päätöksistä meni yksi kappale kirjaamoon ja edelleen arkistoon, jonne se jäi ja josta jokaisen paperin pystyi kaivamaan esiin ja siten hahmottamaan tapahtumaketjuja mitä tahansa aihetta tutkiessaan. Nyt on toisin.

Kirjoittajien tätä kirjaa varten käymä sähköpostinvaihto on melkoinen tietopankki ja samalla ajankuva tapahtumista, niiden tutkijoista ja heidän mielipiteistään. Aineistoa on tulostettuna toista hyllymetriä. Sekin on melkoinen tutkimusaineisto. Historiaa on kirjoitettava joka päivä.

Liite 2

Veronmaksaja keskustelee ministerin kanssa

Ministeri: Uusia rahoitusmalleja kehitetään parhaillaan myös raideliikenteeseen. Viimeaikaiset tapahtumat ovat konkreettisesti osoittaneet, että rataverkkomme kunto on osittain heikko. VR on tehnyt mittavia panostuksia uuteen nopeaa kalustoon, mutta ei voi sitä käyttää täydessä tehossaan, koska rataverkko ei toimi kaikilta osin niin hyvin kuin pitäisi. Ratojen kuntoon on kerta kaikkiaan panostettava ja nopeasti.

Veronmaksaja: Onko se niin, että jos VR Osakeyhtiö sattuisi ostamaan junia, joiden raideleveys poikkeaisi suomalaisesta, niin sitten olisi murheena se, että VR Oy on osistanut junia, joita se ei voi käyttää ollenkaan, joten valtiolta pitää löytyä rahaa tehdä VR Oy:n junille uusia raiteita?

Ministeri: Tässä tilanteessa onkin järkevää etsiä uusia keinoja nopeuttaa rataverkon rakentamista. Pidän myös ensiarvoisen tärkeänä, että VR:n voitontuloutus käytetään hallitusohjelman mukaisesti rataverkon parantamiseen.

Veronmaksaja: Kun yhdellä rataosalla on tullut hankituksi kiskot, joiden elinikä osoittautuu muuksi kuin odotettiin, niin asia korjataan rakentamalla uusia ratoja. Minne? Entisen viereen mahdollisesti? Tämä parantaminen on sitten hauska sana. Rataverkko paranee esimerkiksi niin, että 958 kilometriä rataa puretaan. Keskimäärin epäilemättä rataverkon kunto onkin sitten parempi. Paremmuuden huippu saavutetaan, kun jäljelle jätetään vain yksi kilometri, jota parannetaan 100 miljoonalla eurolla vuosittain.

Ministeri: Nopeutetut väylästäöinvestoinnit voisivat olla keskeinen väline hallituksen talouspolitiikassa parannettaessa kilpailukykyä ja vauhditettaessa investointeja. Tämä on tosiasia, joka tulisi nähdä joka puolella kiihkottomasti ja myönteisenä asiana. Väylästöjen nopeutetulla rakentamisella on laaja ja tuki yhteiskunnassa, niin yritysten ja talouselämän järjestöjen puolella kuin eduskunnassa ja alueilla.

Veronmaksaja: Koskeeko laaja tuki myös ”negatiivisten investointien” nopeuttamista? Onko rautatieverkon tarkoitus palvella VR Oy:tä ja rakennusteollisuutta? Entä Suomen kansalaiset, jotka toimeen tullakseen pyörittävät erilaista teollista ja muuta tuotantotoimintaa? Ei tarvita uusia ratoja eikä uusia junia, kun entisetkään eivät ole käytössä.

Ministeri (vastauksesta Lauri Oinosen ja kymmenen muun kansanedustajan kirjalliseen kysymykseen 177/2005, joka koski mm. henkilöliikenteen aloittamista rataosalla Seinäjoki–Haapamäki–Pieksämäki–Joensuu/Savonlinna): VR toteaa myös, että kaikki VR:n nykyinen InterCity junakalusto on tällä hetkellä tehokkaassa käytössä pääratojen liikenteessä, jossa uuden kaluston mahdollistamat nopeus- ja matka-aikahyödyt pystytään parhaiten hyödyntämään. Kysymyksessä esitetty liikenne vaatisi siis myös uusia kalustohankintoja, jotka osaltaan nostaisivat ostoliikenteen kustan-

nuksia.

Veronmaksaja: Ettei muka ole VR Oy:llä muuta kalustoa kuin IC-vaunuja! Siis jos jonnekin halutaan junayhteys, pitäisi taas saada ostaa uutta kalustoa. En edes osaa pukea sanoiksi, mitä tästä ajattelen. VR Oy romuttaa kiireesti sinisiä vaunuja, jotta kalusto ei riitä kuin pääratojen kermankuorintaan. Ei vahingossakaan yrittäjille, jotka olisivat halukkaita ja kykeneviä liikennöimään kannattavasti junia siellä, missä se ei VR:ää kiinnosta. VR Oy:n mielestä junaliikenne pitää korvata busseilla. Kyllä tällä konstilla tieliikenne lisääntyy aivan varmasti.

VR Oy:llä on meneillään 700 M€:n kalusto-ohjelma, joka ei ole tasapainossa rataverkon tason ja siihen varatun ylläpitorahan kanssa. VR Oy ostaa suurnopeuskalustoa, jolle nykyinen rataverkko ei riitä, ja vaatii, että valtion on käytettävä rahaa sellaisten ratojen rakentamiseen, joita VR Oy voi uudella kalustollaan ajaa. Ministerin on turha lymyillä Oy-muurin takana. Hänellä on täysi valta ja oikeus päättää siitä, pannaanko VR Oy:n tuloista 300 miljoonaa uusiin juniin vaiko ratojen kunnostamiseen niin, että niitä voisivat ajaa edes vanhat junat. Tässä ei ole kyse mistään VR Oy:n lypsämisestä, etenkin kun otetaan huomioon se, miten suuren osan VR Oy:n tuloista maksaa valtio-omistaja liikenteen ostoina. VR Oy on kiinnostunut kilpailemaan lentoliikenteen kanssa ja vaatii RHK:ta sopeuttamaan siihen myös rataverkon ylläpidon ja kehittämisen.

Ministeri (vastauksesta kansanedustaja Sari Essayahin kysymykseen, mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä saadakseen Paimion pysähdyspaikaksi muutamalle päivittäiselle junavuorolle Peimarin alueen työmatkaliikenteen helpottamiseksi): Helsinki–Turku-rataosalla liikennöi nykyisellään 34 junaa vuorokaudessa, ja nopein matka-aika Helsingin ja Turun välillä on 1 tunti 44 minuuttia. – VR Osakeyhtiöltä saadun tiedon mukaan Paimion pysähdykset ovat olleet esillä Varsinais-Suomen liiton ja VR:n välisissä keskusteluissa. – Rataosan nopeustasojen, yksiraiteisuuden ja kapasiteettiongelmien takia Paimion pysähdys aiheuttaisi aikatauluston muuttumisen siten, että kaikki jatkoyhteydet Turusta Tampereen suuntaan katkeaisivat. Esimerkiksi Salosta Tampereelle matkustavien matkustajien matka-aika pitenisi tunnilla. Lisäksi matka-aika Helsinki–Turku-välillä hidastuisi lähes 10 minuuttia. Paimion pysähdyksen lisääminen heikentäisi merkittävästi nykyisten yli miljoonan vuosittaisen matkustajan palvelutasoa, jolloin pysähdyksestä aiheutuvat haitat ylittäisivät merkittävästi saatavat hyödyt.

Ratkaisuna kysyjän viittaamaan ongelmaan Paimiosta tulisi hoitaa sujuvat liittyn-täliikenneyhteydet esim. Saloon busseilla. Vaihtoehtoisesti Varsinais-Suomen liitto ja kaupungit mahdollisesti yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa voisivat ostaa paikallisliikennettä junilla Turun ja Salon välille, jolloin saataisiin syntymään jatkoyhteydet kaukojunille.

Veronmaksaja: Että yhteen pikajunan pysähdykseen kuluu 10 minuuttia. Näin sanoo VR Oy ja liikenneministeri uskoo!

Helsingin–Turun välillä junat pysähtyvät nyt kuusi kertaa. Matka-aika on kuitenkin parhaimmillaan 1 tunti ja 44 minuuttia. Jos yksi pysähdys vie 10 minuuttia,

Turun junien ajoaika pysähtymättä olisi vain 44 minuutta, kun matka on noin 194 km. Junat siis kulkevat 262 km/h! Eivät kulje, ja ministeri antaa höynäyttää itseään mennessä tullen. Esimerkiksi IC2-juna numero 125 ajaa Kirkkonummelta Kupittaaalle 80 minuutissa. Pysähdyksiin keskinopeudeksi tulee 116 km/h, pysähdysten välillä nopeus on noin 125 km/h.

Jos juna pysähtyy Paimiossa yhtä kauan kuin muillakin asemilla, Kupittaa ja Salon välillä huippunopeudeksi tulee 148 km/h nykyisen 132 km/h sijaan, jotta ajoaika näiden asemien välillä pysyy edelleen nykyisessä 24 minuutissa. Kohtaukset ja yhteydet eivät muutu mihinkään, ja Paimiossa riittää puretun laiturin palauttaminen vanhan asemarakennuksen edustalle. Mitä varten sitä nopeata kalustoa hankitaan, jos nopeutta ei kuitenkaan käytetä?

Ministeri näyttääkin olevan kaupankäynnin asialla. Kuntia ei saa ymmärtämään, että niiden pitäisi maksaa pikajunien pysähtymisestä. Mutta erillisille paikallisjunille kapasiteettiongelma karsivällä radalla löytyy tilaa, jos vain kunnat suostuvat maksamaan VR Oy:lle ostoliikenteestä.

Veronmaksaja keskustele ay-aktiivin kanssa

Ay-aktiivi: Rautatieliikenteen kilpailuttaminen ja sitä kautta yksityistäminen on viime kädessä poliittinen päätös, joka pohjautuu ideologisiin perusteisiin. Kilpailuttamisen perustelut taloudellisilla hyödyillä eivät kestä tarkempaa analyysia. Viime aikoina monet asiantuntijat ovatkin tuoneet esiin yksityistämisen haitallisia seurauksia. (Lähde: rauti.fi/cgi-bin/iisi3.pl?cid=rauti&mid=78&sid=170)

Veronmaksaja: Ajanjakso ensin liikelaitoksena ja sitten osakeyhtiönä ja erillisenä RHK:na on kovin nuori virastokauteen verrattuna. Sekaannus on luonteavaa, kun omaa politiikkaansa luonut virasto on hajotettu, eikä osille ole ollut ohjausta. Konkreettinen valta on säilynyt vanhoissa asemissaan pysytelleellä ay-väellä. Se on vaikuttanut ministeriöön, konsernin johtoon ja RHK:hon.

Miksi on niin vaikea uskoa, että hyvin ja rationaalisesti toimiva rautatiejärjestelmä tuottaa kaikille hyvää: työpaikkoja rautatieläisille ja kehitysmahdollisuuksia kunnille?

Maakunta keskustele ministerin kanssa

Ministeri: Nurmes (Porokylä)–Vuokatti rataosalla radan kunto on huono ja päällysrakenne tulisi uusia vuosina 2005–2007. Perusparannuskustannukset olisivat 25 M€. Viime vuosina rataosan oma liikenne on ollut raakapuuliikennettä noin 35.000 tonnia vuodessa (luku ei sisällä läpikulkuliikennettä, joka on ollut satunnaista ja volyymiltaan omaa liikennettä suurempaa). Rataosalla kulkevalle läpikulkuliikenteelle on olemassa rinnakkainen reitti parhaillaan kunnostettavana olevan Viinijärvi–Siilinjärvi-rataosan kautta. Toiminta- ja taloussuunnitelman perussuunnitelman rahoitus korvausinvestointeihin on TTS-kautena vajaa 100 M€/v tarpeen ollessa 170 M€/v. Näin ollen koko nykyistä verkkoa ei voida pitää tehokkaasti ja turvallisesti liikennöitäväs-

sä kunnossa. On päätettävä ne rataosat, joilla ei tehdä korvausinvestointeja eli käytännössä liikenne lopetetaan, kun rataa ei kunnossapidolla voida enää pitää turvallisesti liikennöitävänä. Samalla selvitetään näiden rataosien osalta yksityisraiteeksi luovuttamisvaihtoehto ja ratavarauksina säilyttäminen. Työ tullaan tekemään yhdessä maakuntien edustajien kanssa.

Maakunta: Siinä taas entuudestaan tutut lauseet, kehutaanpa vielä hankitun lisätietoja alaisilta. Ja jos kerran alainen sanoo, että ratoja on rullattava, ministerille se tuntuu sopivan. Demokratian nimissä maakunnat saavat olla rullauksessa apuna. Miksi ministeri ei ehdota esimerkiksi Sköldvikin radan muuttamista yksityisraiteeksi, koska se palvelee vain yhtä teollisuuslaitosta, Nestettä?

Mitähän, jos ministeri tutustuisi aluksi vaikkapa asiakirjaan nimeltä ”Vähäliikenteisten ratojen liikenteelliset näkymät” (RHK 2001)? Siellä todetaan, että seudun tulotaso on koko maan keskimäärää alhaisempi ja että tuloa on pitkälti esim. metsätaloudesta. Edelleen siinä osataan päätellä, että nykyisellään lähinnä raakapuuta kuljet-tavan radan lakkauttaminen nostaisi kantohintoja, mikä taas pienentää seudun väestön tulotasoa. Radan lakkauttamisella on seutua köyhdyttävä vaikutus. Jos lakkautat, et enää meitä vain kyykytä vaan poljet maahan.

Veronmaksajan kommentti: Lähes tuhanteen kilometriin eri puolilla maata olevia ratoja ei valtakunnassa ole rahaa yhteensä 170 miljoonaa euroa kymmenenä tulevana vuotena, kun sitä tarvitaan paljon enemmän pääkaupunkiseudun Marja-rataan (300 M€), metroon (410 M€) sekä Vuosaaren rakenteilla olevaan satamarataan (125 M€). Puhumattakaan ”valtakunnallisesti merkittävistä” pääkaupunkiseudun tiehankkeista. Totta, valtakunnallisesti ne ovat merkittäviä, koska niihin menevät kaikki rahat, ja muuta Suomea ei voida pitää hengissä.

Tästä tulee mieleen kaksi tärkeää poliittiseen päätöksentekoon liittyvää seikkaa: Ensinnä usko siihen, että hallitukset oikeasti osaavat ratkaista jotain.

Eivät hallitukset ole supersankareita, eikä ministereillä ole edes aikaa perehtyä kaikkiin ministeriönsä asioihin. Todelliset ratkaisut tehdän valmistelun yhteydessä. Siihen tarvitaan poliittisesti luotettavia ”asiantuntijoita”, jotta valmistelu tapahtuu ministerin poliittisen linjan mukaisesti.

Mutta oikeastaan tärkeämpi asia on, että jälleen paljastuu lapsellinen usko siihen, että rahaa tulee, kun sitä lainataan. Ja kun keksitään lainaamiselle uusi nimi, niin sitten lainaaminen on jotenkin parempi asia. Osamaksu oli ensimmäinen lainalle keksitty uusi nimi. Sitten keksittiin englantilainen leasing (suomeksi vuokraus). Nyt puhutaan elinkaarimallista. Kaikki ovat rahan lainaamista siten, että lainaajalle tulee paremmat tulot kuin ottamalla pankista rehellinen laina lainan nimellä.

Tässä se asiantuntemus taas nähdään. Puhutaan sitten teistä tai radoista, kallis on aina olevinaan parempi kuin halpa, kun kerran iso numero on enemmän kuin pieni numero.

Liite 3

Kommentteja Ratahallintokeskuksen raporttiluonnokseen

Toukokuun 6. päivänä julkistettiin alueellisten kuulemisten ja seminaarien tuloksena syntynyt ”vähäliikenteisiä ratoja” koskeva raporttiluonnos (Insinööritoimisto Liidea Oy). Se päättyy pääosin positiivisiin johtopäätöksiin, ei esitä yhdenkään yhdysradan sulkemista, eikä erehdy edes suosittelemaan Joensuun–Ilomantsin radan sulkemista. Siellä rahtiliikenne onkin pitkäaikaisten tilastojen mukaan vilkkaampaa kuin koskaan.

Lähemmässä tarkastelussa raporttiluonnos jättää kuitenkin myös avoimia kysymyksiä. Se ei tietenkään voi vastata siihen, miksi valtio on systemaattisesti investoinut joihinkin rataosiin, joilla on lähinnä harvahkoa ostoliikennettä. Jos valtio tekee perusparannuksen radalle, jolla ei ole tuottoisaa rahtiliikennettä vaan vain valtion operaattorin ostoliikennettä, todelliset matkustajakohtaiset kustannukset ovat arvaustenkin hiuksia nostattavia. Nämäkin radat harvoine junineen ovat käyttäjilleen tarpeellisia, eikä niitä nyt kunnostettuina uhkaa pitkään aikaan mikään. Liian jyrkkä vastakohta kuitenkin on, että pelkästään rahtiliikennettä palvelevat sivuradat on jätetty kokonaan investoinneitta, vaikka niiden kaupallinen liikenne olisi kasvussa.

Toukokuussa julkaistun raporttiluonnoksen sisältöön voivat kunnat, yritykset ja muut ratojen tarvitsijat vaikuttaa vielä kesäkuun alkuun. RHK tekee palautteen pohjalta syksyllä esityksensä liikenne- ja viestintäministeriölle ja ministeriö syystalvesta eduskunnalle esityksensä ratojen kohtalosta. Siitä alkaa poliittinen kädenvääntö, jonka rintamalinjat ovat muotoutumassa - eivätkä ne välttämättä ole alueellisia.

Insinööritoimisto Liidea Oy:n tekemän raporttiluonnoksen päätelmät ovat kiinnostavia ja valtaosin myönteisiä. Kuljetusten siirtymistä maanteille ei pidetä suotavana ”liikenneturvallisuus- ja ympäristösyistä”. Raporttiluonnos suosittaa peruskorjaamaan yhdysradat ja osan ”metsäradoista” kolmella ehdolla:

1. vilkasliikenteisille radoille taataan 170 M€:n vuotuinen rahoitus seuraavina vuosina, jotta ne saadaan kunnostetuiksi ja jotta niiltä poistettavaa materiaalia saadaan kierrätetyksi vähäliikenteisten ratojen kunnostamiseen
2. vähäliikenteisten ratojen korvausinvestointeihin myönnetään 170 M€:n erillishoidot seuraavina vuosina
3. lakkautetaan rataosat Isokylä–Kellosekä, Parkano (Niinisalo)–Kankaanpää, Raudanlahti–Säynätsalo ja Pesiökylä–Taivalkoski.

Rataosaa Kiukainen–Kauttua esitetään ylläpidettäväksi vuoteen 2006.

Raporttiluonnoksessa todetaan, että ratoja käyttävä teollisuus ei ole halukas vasaamaan niiden ylläpidosta. Kyseiset radat ovat 17 % rataverkosta, joten teollisuuden ei rautatielain esitöiden mukaan juuri pitäisikään näin suuressa määrin osallistua ylläpitoon. Raporttiluonnoksessa pannaan merkillä, että dieselvetureiden kokonaispäästöt ovat vain murto-osa kuorma-autojen päästöistä kuljetettua tonnia kohden. Miksi ei siis suoraan kyseenalaisteta rataverolain mukaista korkeampaa dieselveroa? Raportin ei pitäisi liioin ujostella sanoa, että tavaraliikenteen vapauttaminen kilpai-

lulle saattaa estää sellaiset järjettömät kuljetusten siirrot maanteille, jotka Torniossa ovat toteutumassa.

Luonnoksen mukaan ”henkilöliikenteen ja matkailun roolia ei voida pitää yhdelläkään radalla niin merkittävänä, että se yksinään olisi peruste korvausinvestoinnille”. Voisi ehkä huomauttaa, että yksikään tulevaisuuden rautatieyrittäjä ei ajane juuri näillä lakkautusuhan alaisilla linjoilla sellaisia junavuoroja kuin Valtionrautatiet aikoinaan. Ne kiinnostanevat lähinnä osina pitkiä linjoja.

”Vähäliikenteisten ratojen” liikenne vastasi 1980-luvun alussa keskimäärin 3–4 % rataverkon bruttotonnikilometrimäärästä. Kun osuus kuljetussuoritteesta voidaan raportin mukaan nyt tulkita 5,3 prosentiksi, radat ovat siis parantaneet asemansa. Tätä nousua ei pidä jättää huomaamatta.

VR Cargo käyttää eri puolilla maata lyhimmän reitin sijasta jotakin muuta, mikä osaltaan tekee lyhimmästä vähäliikenteisen. Valtiosta riippumaton rautatieliikenneitsijä saattaisi miettiä rahtireittinsä sen mukaan, miten julkiselle vallalle menevät suoritukset minimoidaan ja käyttää siis lyhintä reittiä.

Ratahallinnon olisi myös aiheellista niukkojen resurssiensa vuoksi vaatia nykyistä ponnekkaammin, että tasoristeykset ja eritasojärjestelyt rasittaisivat onnettomuuksien aiheuttajan eli tienpidon taloutta.

Raporttiluonnos esittää rataosaa Isokylä–Kellosekä suljettavaksi. Lapissa on pidetty vuosia esillä ajatusta rakentaa yhteys Muurmannin rataan, ja lienee selvää, että ratakäytävä on pidettävä vapaana. Raporttiluonnoksessa on myös silmäänpistävä epäloogisuus: Talgo Oy:n käyttämää Murtomäen–Otanmäen rataa (26 km) esitetään tehtaan yksityisraiteeksi. Jos lähdetään siitä, että radanpidon rahoitus on niukkaa, yhdenvertaisuuden nimissä pitäisi koko rataverkko käydä läpi teollisuusraiteeksi luovutettavien osuuksien kannalta. Miksi esimerkiksi Keravan–Sköldvikin rata on eri asemassa? Sekin palvelee lähinnä vain yhtä teollisuuslaitosta tai ainakin yhden ja saman konsernin laitoksia.

Äänekosken–Haapajärven radalla läpikulkevan liikenteen puute on suuri ihmetuksen aihe, johon raporttiluonnos ei ota kantaa. Esimerkiksi raakapuuta on kuljetettu Ylivieskan–Iisalmen radalta Äänekoskelle Pieksämäen kautta ja Äänekoskelta kuljetetaan vaarallisia aineita Tornioon Tampereen kautta – ei runsaasti mutta säännöllisesti. Jos Haapajärven rata olisi kunnossa, kiertoreitit lyhenisivät huomattavasti ja Tampere sekä muut suuret asutuskeskukset välttyisivät osalta vaarallisten aineiden kuljetuksista.

Liite 4

Mitä tapahtuu seuraavaksi?

1.6.2005

Eduskunta voisi halutessaan heti vapauttaa rataverkon sekä tavara- että henkilöliikenteelle.

3.6.2005

Ratahallintokeskus ottaa vastaan kommentteja Insinööritoimisto Liidea Oy:llä teettämänsä raporttiluonnokseen ”Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus”. Korjaillusta luonnoksesta pyydetään lausuntoja heinäkuun alussa, ja saatuja lausuntoja analysoidaan syksyllä. Sen jälkeen Liikenne- ja viestintäministeriö tekee asiasta esityksen.

”Kaikki nykyiset rataverkkoa kehittävät investoinnit päättyvät vuonna 2006 ja uusista ei ole tehty päätöksiä. Ministerityöryhmä listasi hankkeet, ja ne ovat kehyspäätöksissä mm. Ilmalan varikko, Länsi- ja Pohjois-Suomen radat sekä itäsuunta Lahti–Vainikkala ovat olleet esillä. Periaatteelliset päätökset on olemassa. Näyttäisi siltä, että vuonna 2007 lähdetään liikkeelle ja niillä hankkeilla mennään vuoteen 2011 saakka. Lisäksi Kehärata (Marja-rata) ja Rantaradan lisäraiteet ovat olleet esillä. Niiden kanssa ohitusraiteet ovat samassa asemassa. Eduskunta päättää lopullisesti toteutumisesta.” (RHK:n ylijohtaja Ossi Niemimuukko Pro Rautatie ry:n seminaarissa 8.3.2005).

1.5.2006

Asetuksella (EY) N:o 881/2004, 29.4.2004 Euroopan rautatievirasto ERA aloittaa täysipainoisesti toimintansa. Sen hallintoneuvoston puheenjohtajaksi tulee liikenne- ja viestintäministeriön ylitarkastaja Reino Lampinen.

1.1.2007

Rautateiden tavaraliikenne on avattava kansalliselle kilpailulle Suomen rataverkolla; 2004/51/EY (RW II).

2008–2010

Komission ehdotuksen mukaan kansallinen henkilöliikenne pitäisi avata tarjouskilpailulle, jos liikenne perustuu yksinoikeuteen tai se saa julkista tukea (PSA)*

2010

Kansainvälinen henkilöliikenne pitäisi avata (RW III)*

*) Ylitarkastaja Reino Lampinen Pro Rautatie -seminaarissa 8.3.2005

Henkilöhakemisto

- Aalto, Erkki 107
Alameri, Rolf 14
Anttila, Ulla 110
Beeching, Richard 47, 130–131
Ekman, Tomas 84
Elonen, Risto 7
Essayah, Sari 170
Hallenberg, Tuomas 22
Hannuksela, Tuula 80
Havu, Alpo 57
Heinonen, Olli-Pekka 134
Herneoja, Anne 6
Himanen, Keijo 142
Hirvonen, Esko 80
Honkanen, Antti 27
Jatinen, Antti 49
Kallio, Kari 7
Kempainen, Kari 80
Kerosuo, Matti 136
Kirves, Ismo 80
Komonen, Hannu 22, 27, 133
Koponen, V.A. 57
Korpela, Juhani 37–38, 131–134
Korpela, Kari 77
Kuisma, Antti 106
Kuitunen, Henri 7, 12
Kähkönen, Lauri 131
Laaksomies, Tapani 78, 80
Lahelma, Harri 167
Lahtela, Esa 131
Lampinen, Reino 12, 23, 49, 51, 58, 175
Lapintie, Annika 138
Leppänen, Johannes 59, 61
Loft, Charles 131
Luhtanen, Leena 32, 110, 131
Lunden, Mauri 7
Luukkainen, Hannele 6
Macmillan, Harold 130
Major, John 48
Marples, Ernest 130
Niemimuukko, Ossi 175
Nikkilä, Erkki 138
Oinonen, Lauri 169
Piispa, Matti 19
Pirinen, Hannu 57
Pitkänen, Risto 96
Poranen, Timo 6
Puranen, Jouni 28, 59
Pyy, Markku 6
Rask, Maija 31–32
Reijonen, Eero 131
Rumpunen, Harri 21, 26
Rytilä, Pekka 59
Römer, Herbert 124
Saarinen, Eino 107
Seppänen, Ilkka 129
Sill, Nigel 79
Sirkiä Hanna 84
Simos, Tapio 7
Suvanto, Tuomo 1, 28, 57–58, 133
Squires, Mark 133
Tattari, Erkki 124
Thompson, Louis S. 141, 142
Tennyson, Edson L. 84
Tervala, Juhani 22, 27, 132–134
Tiusanen, Pentti 28
Vaikkinen, Veikko 6
Virkkunen, Paavo 124
Wilson, Harold 131
Välihirtti, Kaisa Leena 6

Tekijät



Mikko Alameri

Fil.yo, 57, raideliikennehistorioitsija, Helsinki



Antero Alku

DI, 50, konsulttiyrittäjä, Helsinki



Ilkka Hovi

Insinööri, 56, Helsinki



Mikko Itälahti

Maantieteen opiskelija, 26, Helsinki



Elmeri Kollanus

Paikkatiedon- ja alueidenkäytön asiantuntija, 29, Kuusankoski



Kalevi Kämäräinen

Asianajaja, 42, Nurmes



Mikko Laaksonen

FM, 29, kaupunkisuunnittelun tutkija, Turku



Timo Louhikari

Vapaa toimittaja, 49, Keski-Suomi (Kannonkoski)



Jarkko Voutilainen

Paperikonemies, valokuvaaja, 36, Hämeenlinna.