



Rautatiepolitiikka - seminaari 8.3.2005

PANEELIKESKUSTELU ”Tarvitaanko Suomeen uusi rautatiepolitiikka”



Puheenjohtajana

PJ; Erkki Kukkonen, Järvenpää

AJ; Antti Jaatinen, VR

ON; Ossi Niemimuukko, RHK

MH; Mauri Heikkonen, YM

RL; Reino Lampinen, LVM

MK; Maire Kaartama, EK

KL; Kari Litjä, LOGY

Puheenjohtaja avasi keskustelun viitaten Reino Lampisen alustukseen kysymyksellä:

Haluammeko olla suojassa kilpailulta ?

KL: Kilpaillaan – yritykset voivat valita miten kuljetukset hoidetaan ja kuka ne hoitaa.

MK: Heti kilpailun edellytykset kuntoon. Ei ole mitään syytä jarruttaa kilpailua. Ellei kilpailua ole syntyy omituinen tilanne, jossa rautatie kuljetusmuotona menettää kilpailukykyä muihin verrattuna.

ON: Henkilökohtaisesti olen samalla kannalla – toteutuessaan kilpailu on ollut koko rautatieliikenteelle hyväksi.

RL: Henkilökohtaisesti olen samalla kannalla –kilpailu on ollut koko rautatieliikenteelle hyväksi.

MH: Kilpailua lähinnä rautatien ja muiden liikennemuotojen välille mutta myös edellytykset sisäiselle kilpailulle pitäisi olla olemassa. Mikä on kilpailun valtti? Suuri tehokkuus – kilpailu ei onnistu pelkästään rautatiellä, tarvitaan myös ei liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyötä - koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Tarvitaan sekä kilpailua että yhteistyötä.

ON: Kysymys on eri liikennemuotojen työnjaosta. Kilpailu ei ole itsetarkoitus - tavoitteet on oltava selkeät eli kustannustehokkuus paremmat, uudet yhteydet Jakaisin asian kansainväliseen ja kansalliseen liikenteeseen. Kansainvälisesti Suomi ei ole houkutteleva. Sen sijaan kansallisesti on kyseessä oma intressi. Kysymys ole helppo - vastaukseni on kuitenkin, etten haluaisi jäätävän monopolitilanteeseen.

AJ: Usein jää käsitys että rautatie on monopoliasemassa. Kuitenkin sen osuus tavarakuljetuksisista on 25 % ja henkilöliikennesuoritteesta vain 5 % . Eli VR ei ole monopoliasemassa. Tervetuloa kilpailu. Mutta on katsottava, että sillä saavutetaan ne edut, joita tavoitellaan. Kilpailijat tuskin tulevat reuna-alueille. Ne hakevat suuria kuljetusvolyymejä. Tilanteen muuttuessa nykyiset operaattorit joutuvat harkitsemaan omia palveluverkkojaan. Meillä on Länsi-Euroopan edullisimmat hinnat ja liikenne täsmällisyydeltään huippuluokkaa ja yritys tekee tulosta – tilanne on siis nykyisellään hyvä ilman kilpailuakin.

PJ: Merkittävin esimerkki Suomessa on ollut sähkön kilpailuttaminen. Toteuduttuaankaan se ei oikein pelaa, koska siirtomaksu vaikuttaa oleellisesti eikä se ole mukana kilpailussa. Todellisuudessa kilpailu oikein avaudu lainsäätäjän tarkoittamalla tavalla. Onko raideliikenteessä sama uhka olemassa ?

MK: Ei samaa tilannetta kuin esim. Saksassa meillähän on tilanne selvä RHK vastaa verkosta ja liikenne on siitä erillään.

ON: Pikemminkin on syytä verrata tie ja rautatieliikennettä. Erona on, että rautatieverkko on selkeä verkko – yhden osan vaikutukset heijastuvat koko verkkoon. Tämä asettaa omat rajoituksensa esim. kapasiteetti ja aikataulukysymyksissä. Kapasiteetin jaosta vastaavan viranomaisen puolueettomuus merkittävä kysymys.

RL: Suomen kantaa varten selvitettiin vaikutus kilpailun avaamisesta. Se perustui paljolti Ruotsin kokemuksiin. Kilpailun avaaminen tavaraliikenteessä tarkoittaisi, että syöttöliikenne vähäliikenteisillä radoilla siirtyisi uusille yrityksille. VR toimii tehokkaasti ja on luonut pysyvät asiakassuhteet ja pystyy pitämään asiakkaansa! Mutta kilpailu lisäisi kuitenkin myös VR:n kilpailukykyä ja pakottaisi innovoimaan. Kokemukset ovat yleensä olleet myönteisiä. Julkinen sana ei uutisoi hyviä asioita. Esim. Englannissa on avattu jo suljettuja ratoja uusille innovatiiviselle yrittäjille ja rautateiden markkinaosuus on kasvanut. Ongelmista huolimatta rautatiet ovat englannissa voittaneet. Samanlainen esimerkki on Ruotsi, jossa henkilöliikenteessäkin rautatien markkinaosuus on kasvanut.

PJ: Oikoradan uhkakuvat – taajamajunaliikenne on uusi tuote, joka ei yleensä kannata. Monet muutkin kuten esim. puhelin, lehdet toimivat aluksi tappiolla.

Voisiko VR operaattorina oikoradalla aluksi ottaa riskin ilman valtion tukeakin ?

AJ: Omistaja asettanut tavoitteeksi menojen kattamisen tuloilla. Oikoradalla on Mäntsälässä 10 000 ja Haarajoella Järvenpäässä 140 asukasta - kaukana ollaan kannattavasta liikenteestä. Mutta jos yhteiskunta haluaa tarjota junamahdollisuuden niin VR on valmis hoitamaan ostetun liikenteen. Pitäisi ajatella valtion pidemmän ajan politiikkaa - kaivataan pitkäjänteistä rautatiepolitiikkaa.

ON: Olen samaa mieltä - pitkäjänteisyyttä tarvitaan. Oikoradalla kysymys on muusta kuin taajamajunaliikenteestä ja sen merkitys koko itäisen suomen liikenteelle on erittäin tärkeä. Nämä kaikki tekijät on otettavat huomioon keskustelussa.

PJ: Mutta hidasta paikallista liikennettä ei pidä unohtaa.

MK: VR:n velvollisuus on tehdä satsauksia, mutta VR on Oy sehän voi menne myös konkurssiinkin. Tavaraliikenne on merkittävä osa VR:n toimintaa. Jos VR:ltä vaaditaan yhteiskunnallisia palveluja, niin siirtyvätkö kustannukset tavaraliikenteen kustannuksiin? Ei voida velvoittaa VR:ä tekemään mielestään kannattamattomia satsauksia - ei ainakaan tavaraliikenteen tuotoilla katettuna.

PJ: VR Oy:llähän on vahva tase, mutta kuitenkin konkurssi on periaatteessa mahdollinen.

AJ: Oikorata on tullut liikaakin esille taajamajunaliikenteessä. Sen tärkein vaikutus on kaukoliikenteen nopeutuminen esim. Kouvolaan -30 min, Joensuuhun -1 h eli koko Itä-Suomi hyötyy.

KL: Tavarakuljetuksissa rautatiekuljetuksiin on arvioitu kohdistuvaksi uhkia esim. teollisuuden rakennemuutos, asiakkaiden vaatimukset kuten nopeus ja joustavuus. Kuitenkin näyttäisi siltä, että Suomessa on kuitenkin oltu kilpailukykyisiä noin 25 % kuljetusosuus ilman julkisen vallan pakko-operaatioita on säilynyt. Esim. Saksassa jättikuljetusyritykset hallitsevat kokonaisuus. Yritykset ratkaisevat Suomessa jatkossa. Suomi ei ole saareke, rautatiekuljetukset ovat osin osa vientiä tai tuontia. Keski-Euroopan yritykset ovat logistiselta kustannukseltaan 50-75 % edullisempia kuin suomalaiset vientiyritykset. Jos tavarakuljetusten kustannuksia nostetaan, niin syömme elinkeinoelämän elinvoimaa ja omaa elintasoamme.

MH: Oikorata hyvä esimerkki, jossa kaukoliikenne sekä henkilö- että tavara ovat keskeisin osa ja taajamajunaliikennettä on vain vähän Helsingin liepeillä. Ongelmana on, että ensin pitäisi olla riittävästi matkustajia, jotta kannattaisi. Pienet kunnat eivät kasva riittävän nopeasti. Lahden ja

Keravan välille mahtuisi pari isoa kaupunkia lisää. Haaraajoen seudulla on kehittämismahdollisuuksia, mutta kehitys on aika hidasta – sama ongelma on kaikilla suunnilla esim Lohjan suunta. Yhdyskuntarakenteen hitaus on merkittävä ongelma ja edellyttää pitkäjänteistä suunnittelua.

Yleisö/Pekka Harju:

Janakkalan Turenki sijaitsee 15 km Hämeenlinnasta ja 25 km Riihimäeltä. Taajamien kasvua on koko ajan. Lupailtiin pääradalle lisää junia noin 10 – 12 junaa /pv suuntaansa – nykyisin on 5-6 junaa suuntaansa. Pikkasen tuntee itsensä nyt petetyksi. Lupauksilla hiljennettiin pääradan kunnat? Työmatkaliikennettä ei saada pelaamaan, koska paluuvuorot puuttuvat! Lähetystö, lehtihaastattelut ym. ovat tuoneet esille, että iltavuorot puuttuvat klo 17 jälkeen. Jos edes junaparin puolikkaan saisi. Sanotaan, että kun ei ole liikennettä ei ole kulkijoita! Muna vai kana ensin! Mahdollisuudet ovat olemassa ja yhteiskuntapoliittisesti olisi tärkeää saada junaliikenne toimimaan.

ON: Kapasiteettikysymykset ovat nousseet esille, rataverkon kapasiteetti alkaa nousta ongelmaksi, koska esim. yksiraiteisuus on syynä tukkeutumiseen monilla osuuksilla. Vilkas rataverkon eteläpää on tärkeä. Mutta missä ja mikä juna pysähtyy on VR:n asia.

AJ: Kyllä meillä on pääradalla oikoradasta huolimatta tiukkuutta, tarvittaisiin lisäkapasiteettia. Miten paljon VR on velvollinen ottamaan riskiä. Tekeillä oleva uusi aikataulusuunnitelma VALI 2006 katsoo tätäkin asiaa – yritetään ei luvata.

MK: Ratakapasiteetti huolestuttaa – mitä nopeammin henkilöjunat kulkevat sitä enemmän ne syövät tavarajunien kapasiteettia. Ohitusraiteet taas hidastavat tavarajunia. Aina kustannukset nousevat.

PJ: Ohitusraidetta tulisi ja on suunniteltu tehtäväksi niin pitkälti että voidaan ohittaa vauhdissa.

Yleisö/Jaana

Karrimaa;

Viiiala sijaitsee 30 km Tampereelta etelään - en toista samaa kuin Pekka Harju, vaikka mieli tekisi. Mitä tämä uusi rautatiepolitiikka olisi Suomessa – lyhyesti?

RL: Liikenneministeriön valmisteilla oleva Rautatiepolitiikka ei ole valmis, mutta sen elementit löytyvät esitelmästäni. Kilpailun avaaminen ei ole ensisijainen keino. Rataverkon kunnossapito ja parantaminen sekä joukkoliikenteen ostot riittävin resurssein ovat painopisteenä.

PJ: Avain taitaa olla valtiovarainministeriöllä ?

ON: Odottaisin sen olevan osa Suomen liikennepolitiikkaa, joka on tavoitteiden asettamista pitkällä tähtäimellä ja toimenpiteiden priorisointi. Se asettaa vaikeita lähtökohtia, kun eletään riittämättömillä resursseilla. Pitäisi olla selkeät suuntalinjat joilla edetään.

AJ: Määriteltäisiin millainen rataverkko meillä on. mikä on sen laajuus ja nopeus ja miten laaja joukkoliikenne junilla halutaan. Nyt heittelee valtion talousarviot ja Hanko-Karjaa tyyppiset yksittäisratkaisut keskustelua. Jos saataisiin pitkäjänteisyyttä tavoitteisiin, toimenpiteisiin ja rahoitukseen.

MK: Minusta ennen tänne tuloa tuntui tärkeältä pitää politiikan näpit irti kuljetuksista - ei mitään politiikkaa tavaraliikenteen puolella. EU:n paketit antavat riittävän pohjan ja rautatiepaketti III menee jo liiankin pitkälle. Palvelut ovat yritysten välinen asia. Tämän seminaarin pohjalta kyllä kuitenkin infrastruktuuri on osa politiikkaa. Tavara- ja henkilöliikenteen osalta pitää tietää, koska 25 tn akselipainot, nopeat junat jne. toteutuvat, jotta voidaan sopeuttaa investoinnit ja yritysten tavarankuljetusjärjestelmät kehitykseen ajoissa.

On tullut esiin pari kohtaa, joissa teollisuusyrityksiltä on lähtenyt yksityisraiteita pois –silloin lähtee kyllä junakuljetuskin. Vähäliikenteiset radat on helppo hävittää, mutta vaikea ottaa uudelleen käyttöön. Oikeasti asia kulminoituu rahan niukkuuteen, jota esiintyy tasaisesti myös kaikilla muilla liikennemuodoilla. Kyllä tämä on pitkälti valtiovarainministeriön asia - se tekee todellista rautatiepolitiikka.

RL: Liikenneministeriön tavoite on turvata kansalaisille ja yrityksille riittävät ja turvalliset liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet. Demokratiassa ostetaan myös henkilöautoja ja käytetään niitä. Sitä liikenne- ja rautatiepolitiikka ei voi ohittaa. Hienovarainen ohjaaminen investoinneilla,

verotuksella, tuilla ja ostoilla ovat politiikan keinoja. Valtiovainministeriön ongelmana on huolehtia myös opetuksesta, sosiaalitoimesta, terveydenhuollosta jne. liikenne on vain yksi osa siellä. Kukaan ei mielestään kuitenkaan saa tarpeeksi.

Yleisö/Tuula Petäkoski-Hult:

Lempäälä 15 km Tampereelta ja kasvaa 300-400 asukasta vuodessa. Rautatiepolitiikasta haluaisin tietää, että millä aikataululla se saadaan valmiiksi. Meillähän on olemassa rautatiepolitiikka, ainakin se, joka nousee esille puheenvuoroista. Meidän rautatiepolitiikkaa hoidetaan hankkeiden kautta esim. oikorata kv - vastakkainasettelujen sijaan yhteiset trpatteet- Yhteinen liikennepolitiikka VVm., työmin, LVM jne. Koska tällainen yhteinen politiikka saadaan? Selvityksiä on entä olitiikka yhteisenä.?

Yleisö/Seppo Keskiruokanen: Palaan ratakapasiteetikysymykseen, oikorataa perusteltiin pääradan kapasiteetilla. Ohitusraiteilla voidaan vaikuttaa tehokkaast ja vaiheittai. Ollaanko asiaa ajamassa eteenpäin – pienet kannattavat juutu ?

Yleisö/Kai Brandstack:

Edustan rautatiesertifiointia hoitavaa yritystä. Mutta nyt on puhuttu kaukojuna-, taajamajuna, tavarajuna jne. asioista. Direktiiveissä yhtenä keskeisenä asiana ovat esillä ympäristöasiat. Niistä on tehty paljon selvityksiä, Kioton sopimus on synnyttämässä teollisuuden päästöratkaisut ja päästökaupan. Liikenne on merkittävä tekijä myös ympäristökysymyksissä. Rautatiepolitiikassa myös ympäristövaikutukset laajasti olisi otettavat huomioon. Miellyttävä ja kestävä asumis- ja työskentely-ympäristö on tärkeä tavoite.

PJ: Milloin on Rautatiepolitiikkaa?

RL: Liikenneministeriön Liikennepolitiikka kirjataan strategia-asiakirjaan noin 5v välein tuorein KÄKLI (Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä) vuodelle 2025 valmistui v 2000. Uusi Liikennepolitiikan taustatyö vuodelle 2030 on aloitettu ja valmistuu 30.11.2006. Liikennepolitiikka sisältyy myös TTS:iin (Toiminta ja taloussuunnitelma), joista tuorein TTS 2006 – 2009. Se kertoo mitä aiotaan tehdä eli mikä on noudatettava lähiajan liikennepolitiikka, jota toteutetaan vuotuisten budjettien puitteissa. Rautateiden politiikkapaperi on valmistelun loppusuoralla. Se saadaan ulos tämän kevään aikana.

PJ: Milloin ohitusraiteet 50 Meur Kytölä- Purola 5 + 12 km ?

ON: Jatkaisin Reino Lampisen liikennepolitiikan asioista. Osana rautatiepolitiikkaa valmistelee RHK Rautatieliikenne 2025 strategiaa. Siinä on tarkoitus tarkastella millä edellytyksillä ja miten rataverkkoa voidaan kehittää. Se valmistuu v 2005 aikana ja palvelee myös LVMn politiikkapaperin valmistelua. Kysymys ohitusraiteista on vaikea eikä sitä voida käsitellä irrallisena. Kaikki nykyiset rataverkkoa kehittävät investoinnit päättyvät v 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 v. 2007 lähdetään liikkeelle ja niillä hankkeilla mennään vuoteen 2011 saakka. Lisäksi Kehärata (Marjarata) ja rantaradan lisäraiteet ovat olleet esillä. Niiden kanssa ohitusraiteet ovat samassa asemaassa. Eduskunta päättää lopullisesti toteutumisesta. Henkilökohtaisesti haluan nähdä mitä ohitusraiteilla saavutetaan. Normaali rataverkon kunnossapito raha vähenee yli 50 % ja nykyisestä korvaavien investointien tasosta investoinnit alenevat kehysten valossa noin sataan miljoonaan euroon vuodessa kun tarve on 170 miljoonaa euroa vuodessa.

Yleisö /Ollsson;

Oletteko sitä mieltä, ettei kukaan tule nykyisillä tuki hinnoilla kilpailemaan? Väestöä on esim. Kouvolan seudulla yli 100 000 asukasta. Miksei mietitä tuottavuuden parantamiseen tähtäviä ratkaisuja? Murto-osa investoinnein voitaisiin saada lisää asiakkaita. Miten Lahti – Helsinki on saatu kannattamattomaksi? Paikallisella junaliikenteellä sekä Kotka – Kouvola etä Kouvola Lahti välillä olisi tärkeä merkitys sekä seudullisten työmatkojen että nopean junaliikenteen syöttöliikenteen palvelijana – miksi sitä ei kehitetä?

AJ: Junaliikenne Kouvolaan nopeutuu puolella tunnilla (1.56→1.23) ja tarjonta itään kasvaa. Työssäkäyntiä junalla on tutkittu tarkasti. Päivittäinen työssäkäyntiliikenne on nykyisin hieman alle 20 000 työssäkävijää (4700 rantarata, 8600 päärata, 5400 itäsuunta). Mietittäessä Oikoradan lähiliikennejuna – nopea junaliikenne painotusta on varmaa että nopeita junayhteyksiä tarvitaan. Ratkaisuja v 2006 syyskuun alussa voimaan tulevia aikatauluja ajtellen tutkitaan vielä eikä toistaiseksi voi luvata vielä varmoja ratkaisuja.

Ylleisö/Harry Tast:

Pro Rautatien seuraavan seminaarin aihe voisi olla ”maankäyttö ja rautatiet”.