

Pro Rautatie järjesti tiedotusvälineille ja jäsenilleen tietoiskun vuosikokouksensa yhteydessä

Raideliikenteen tulevaisuus - NYT

torstaina 6.3.2002 klo 14.00

VR kokouskeskuksessa (Helsingin päärautatieasemalla)

Seminaari on tarkoitettu jäsenille ja tiedotusvälineille.

Tavoitteena on luoda lyhyt katsaus ajankohtaisiin linjauksiin raideliikenteen päätöksenteossa sekä kuulla VR Yhtymän ja Ratahallintokeskuksen näkemyksiä raideliikenteen tulevaisuudesta.

Seminaarin avaus - raideliikenteen tulevaisuus – NYT, kaup. joht. Erkki Kukkonen

Raideliikenne ajankohtaista ja esillä mm. Helsingin sanomissa päärataa koskevassa juttusarjassa. Ruuhka, Viivästymisen johtaa jopa siirtymiseen henkilöauton käyttöön. Kaikki me kuitenkin haluamme parantaa tilannetta ja viime kädessä kysymys on rahasta.

Yhdistyksen puolesta tuodaan julki näkemys raideliikenteen kilpailuttamisesta ja halutaan selvittää käsitteistöä suomalaisesta näkökulmasta. Kilpailutus on nähtävä myönteisenä mahdollisuutena. Pro Rautatie tulee julkistamaan kannanottonsa.

Missä junat liikkuvat tulevaisuudessa, liikennejohtaja Anne Herneoja, RHK

Anne Herneoja esitteli Rautaista tietämystä. RHK vastaa ohjauksesta, mutta palvelut ostetaan VR:ltä. Missä junat kulkevat. melkein 6000 km rataa kunnossapidettävänä pääosin budjettirahoituksella lisäksi ratamaksua n 50 M€/v ja lisäksi voitosta tuloutetaan RHK:lle.

Tavarat ja ihmiset eivät liiku tekstiviesteinä. Vaatimukset kasvavat. Nopeus ja täsmällisyys tärkeitä. Tavaraliikenne tarvitsee 25 tn akselipainoja. Mikään ei ole ikuista – rautakin väsy. Kunnosta on pidettävä huolta. Suomen rataverkon ikääntyminen edellyttäisi nykyistä nopeampaa peruskorjausta. 30 % päällysrakenteesta on käyttöikänsä lopussa. Sähköistys sekä kustannus että ympäristöasia. Tasoristeykset turvallisuus ja tasokysymys. Lähes 90 % rataverkosta yksiraiteista – työ ongelmallista ja kallista.

Peruspalvelutaso on laskusuunnassa – pitäisi vaihtaa 500...600000 pölkkyä vuodessa nyt vaihdetaan vain puolet tästä. Jos säästetään kunnossapidosta se maksaa tai alentaa palvelutasoa. Tarve on n 170 M€/v. Budjetti tarjoaa vain noin 120 M€. Ero on merkittävä. Ellei parannusta saada nopeusrajoitukset tulevat lisääntymään nopeasti.

On erityisen tärkeää pitää huolta nykyisestä rataverkosta. Se ei onnistu rahoituskehityksellä. On keskusteltava rataverkon supistamisesta. Ellei rahoitusta löydy kustannukset kasvavat pienten pakollisten korjaustoimenpiteiden vuoksi.

Keskustelua:

? Jos ei rahaa mistä luovutaan?

Poliittinen päätös.

Miten RHK suhteutuu tie auki taivasta myöten ?

Antanut oman lausuntonsa. Noin 90 h pyörittää 480 M€, mutta synergiaetuja yhteistyössä on. Esityksen aikataulu kuitenkin liian nopea.

Vaikkinen: Vastustuksen leima on – vapaaehtoinen yhteistyö parempi. Uusi laitos tulisi olemaan tiepainotteinen – siitä ei hyvää seuraa. Nämä maailmat ovat eri maailmoja. Rata on monimutkainen eikä niin kuin tie, joka on ränni maisemassa.

Onko perusteltu raideliikennettä ympäristötekijöillä, turvallisuudella ja kansanterveystekijöillä ?

Joudutaan etsimään samalla tavalla

*Miten akselipainon nostotavoitteiden tilanne jos raha tiukassa ?
Rataverkko ei vastaa kaluston tasoa ?*

Haetaan rataosia, joilla voidaan pistä tärkeimmillä reiteillä asiat kerralla kuntoon. Kustannukset riippuvat tilanteesta. Ristiriita on tiedossa.

Tarvittaisiin investointeja, joiden tuottoaste suuri ?

Hyötykustannussuhde on kriteeri LVM:ssä. Laskenta komplisoidumpi raideliikenteessä.

Jääkö raideliikenne jumboksi vrt. Hesa ?

Radan nopeustaso nousee 200 km/h Tampereelle 1.6.03. Aika lyhenee. Oikorata vapauttaa kapasiteettia.

EU:ssa julkisen liikenteen osuus tavoite 16 % suomessa 12 % ja Suomi menossa alaspäin ? Suomesta tulee joukkoliikenteen kehitysmaa EU:ssa. Raideliikenteen kilpailukyky vaatii rahaa.

Mihin VR tähtää liiketoiminnassaan. talousjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä

Jumbolla taidettiin viitata myös bussiliikenteeseen. Emme voi saavuttaa keskieurooppalaista tasoa. Auto on hirveän houkutteleva. Työsuhdeauto on myös merkittävä tekijä.

VR:n päätoimialat 141 vuoden iässä ovat kuljetuspalvelut ja radanpidon palvelut. Kansallinen instituutio, joka antaa liikenteellisen peruspalvelun ainakin siellä missä ratoja on. Hajottaminen on vastoin traditiota. Uskon ettei suomen kansa ole valmis seikkailemaan. Finnair on Euroopan kannattavimpia lentoyhtiöitä.

Korkealaatuista ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavia kuljetuspalveluja sekä niitä täydentäviä palveluja. Esim. metsäteollisuudelle kestävä ratkaisut myös kuljetus ovat tärkeitä.

Ammattitaitoista ratojen suunnittelua rakentamista ja kunnossapitoa.

Henkilöliikenteessä matka-aikojen lyhentäminen – tärkein houkutteleva tekijä. Pääkaupungin lähiliikennepalvelut laajenevat – ihmisethän tulla muualta. Nopeiden sähköjunayksiköiden ja lähiliikennekaluston hankkiminen.

Raskaan perusteellisuuden peruskuljettaja. Hyvä ja syvä kumppanuus. 14 suurinta asiakasta 80 % kaikista kuljetuksista. Venäjän liikenne oma kysymys. Monikäyttöiset tavaravaunut. kalustokysymys vaatii ratkaisunsa.

Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen + muut tavoitteet. Tavoitteena olla Suomen menestyvin ja turvallisin kuljetusyhtiö, joka tarjoaa maanlaajuisia palveluja.

Tie auki :

500 M pois VR:ltä – ei meillä semmoista rahaa ole missään. Jakokelpoista rahaa pitää löytää esim. myymällä kalustoa. 3 mrd mk kuppausta ei VR kestä. Vaikka kuinka olemme laskeneet, meillä olisi selvitystilaa riippuen vähän... noin 10 vuoden sisällä VR osakeyhtiö olisi selvitystilassa. VR yhtiöittämissopimuksen vastaista. Kokonaispakettia ei voida rikkoa.

Ratayhtiö pois ja myyntiin – ei siitä 100 M€ saisi. Paitsi jos sen pystyy rahastamaan esim. valtion rahoista. Radanpidon työt voidaan hoitaa muuallakin. Tämäkin on toiminut hyvin. V94 kaikki mallit olivat esillä ja päädyttiin tähän.

Liikennevirasto – vaatii paljon selvityksiä, mutta ehkä siinä on jotain hyvääkin.

Keskustelua:

? Mitä mieltä olet kilpailuttamisesta?

Emme ole vastustaneet vaan muistuttaneet kilpailuttamisen vaaroista. Suomeen sopivia rohkaiseva esim. kilpailuttamisen tulisi olla tasapuolista – ettei joku sivullinen tule syömään valmiista pöydästä. Kuinka palvelutaso turvataan. Lipunmyynti, junanvaihto, valtakunnallinen

palvelutaso. Kuka hoitaa heikommin tai tappiollisen toiminnan. Vielä paljon selvitettävää ettemme hyppäisi suureen tuntemattomaan.

Vihreät lähdöt ? vrt Ryan Air, jolla tulee olemaan myös ilmaisia matkoja ! Onko junissa ajateltu samanlaisia?

Ryan menee konkurssiin. Ei voi toimia näin. Junassa tapahtuva myynti – kahvia, virvokkeita, ruokaa jne on vaikea taiteenlaji. Nykyisinkin ravintolavaunut joudutaan antamaan tavattoman halvalla (70 kpl). Ei voida periä täyttä vuokraa. Ei toimi junassa tämä konsepti.

Jos hinnat olisivat korkeampia – ei myytäisi sitäkään ?
reaalihintoja ei voi enää nostaa junalipuissakaan – ihmiset äänestävät jo pelkäänpä nytkin jaloillaan.

Laivayhtiöt ovat eri asia – kauppoja toimii hotellina ja kauppana juna ei voi toimia.

Ruotsin markkinat keräsivät 10 operaattori entä suomi ?
SJ on konkurssikypsä 900 M€ tappio v 2002 . Ruotsissa pieniä . Suomessa on kiinni siitä miten suuria yrityksiä on. Forsbergin puhe on ruotsalaista höpinää. SJ on tumpuloinut omaisuutensa. Myynyt ja vuokrannut takaisin.

Onko junaliikenne saamassa lisää markkinaosuutta ?
Se ratkeaa palvelutasosta joka riippuu radoista. Jos voidaan liikkua 200 km/h ei markkinaosuus laske. Tampereen ja Turun suunnassa kasvua ? ehkä. VR:N suus 5 % jo 1 % merkittävä VR:lle. Tavaraliikenen 25 % eri juttu. Euroopan korkeimpia.

Nopeuttamien on tavoitteena entä aikataulussa pysyminen ?
Työtä jota on tehtävä. Osa johtuu radoista , osin kaluston tekniikka mennyt monimutkaiseksi, ratatyöt ja viat ia mst – vähän on selittelyä. Ei ole yhtä ratkaisua - viime vuonna 89 % tavoite 90 %. Ei voi laskea kun on eri määrä liikennettä eli ei voida verrata eri maita (pitäisikö kehittää laskentaa ???). Luotettavuus on horjunut on katsottava peiliin. Suomi on kuitenkin hyvää eurooppalaista tasoa.

Täsmällisyyteen vaikuttavat sekä VR että VR ulkopuoliset tekijät.
Kismittää lähijunien jääminen kaukojunien jalkoihin. Hesarin tarkastelu – huolestuttavia piirteitä. Kerava - Rm johdonmukaisesti laskeva matkustajamäärä. Onko koko järjestelmässä ongelmia. Helpoin ratkaisu on laskea aikataulunopeuksia.

(HESAn taulukko/) tapahtuuko sosioekonomisia muutoksia.
työpaikkojen muuttuminen, työsuhteautot ym. oletan että useita syitä.

Juna odottaa nopean junan odotusta – siihen menee aika ja myöhästyttään – tarvittaisiin ohitusraiteet noin 50 M€ (Eku)

Tariffipolitiikka ja lippu-uudistus ? Samaan aikaan muita tekijöitä.
mutta 1. vaihe oli suuri virhe , matkustajamäärät vähenivät. 2. vaihe viime kesänä kehitys kääntyi paremmaksi. Euroja rupesi tulee enemmän kassaan.

Kilpailu vapaana kilpailuna hyvin kaukainen, mutta kilpailuttaminen rajatulla alueella. Miten tähän suhtaudutaan ja kanta kalustoyhtiön.

Emme voi vastustaa kilpailuttamista – olemme varautuneet siihen, että näin tulee tapahtumaan. Tasapuolista – uuden tulokkaan pelattava samoilla säännöillä. Ei valmiiseen pöytään ei ulkomaisella pääomalla.

Jokuhan sen aina maksaa, joka hyötyy se maksaa. alkuun vierastimme kalustoyhtiötä, mutta kun sitä on mietitty, siinä saattaa olla idean tynkää. Kaluston uusiminen maksaa 500... 1000 M€ ja alkaa ensi vuosikymmenen alkupuolella. Kallista ja tutkimme kalustoyhtiön mahdollisuuksia emme tyrmää kalustoyhtiötä

Onko kilpailuttaminen vain henkilöliikenteelle. Ei – tavaraliikenne on myös, mutta intohimot ovat pieniä. Ruotsissakin vain 4 % . Suomessa arvioitiin noin 2 % tavaraliikenteestä siirtyisi esim. raakapuun kuljetuksia reuna-alueilla.

Seminaarin puheenjohtajana toimii Pro Rautatien hallituksen puheenjohtaja, kaupunginjohtaja Erkki Kukkonen

Pro Rautatie 

Reijo Lehtinen
toiminnanjohtaja