UUTISET

Totta kai isossa yhtiössä on hallintoa, mutta väite, ettei kustannustehokkuutta huomioida, on kilpailijan pahaa puhetta. **TOIMITUSJOHTAJA MIKAEL ARO, VR**

Hiljaiset raiteet ja teollisuuden kuljetukset kiinnostavat VR:n kilpailijaa

Yksityisen rautatieoperaattorin Proxion Train Oy:n toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo harmittelee VR:n asemaa ja kalustoylivaltaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti heinäkuun alussa jatkaa VR:n yksinoikeutta matkustajakaukoliikenteessä vuoden 2024 loppuun.

Yksityisen rautatieoperaattorin Proxion Train Oy:n toimitusjohtaja **Kimmo Rahkamo** harmittelee päätöstä.

Rahkamon mukaan rautatiekilpailun ei tarvitse merkitä kannattavimpien reittien kermankuorintaa. Pientä toimijaa kiinnostavat myös reitit, jotka ovat suurelle VR:lle liian pieniä.

Suomessa erikoiset rautatiet

Vaikka VR:llä on yksinoikeus henkilöliikenteeseen, kilpailijan olisi jo nyt mahdollista tulla rataosuuksille, joilla valtionyhtiö ei kuljeta matkustajia. Näitä ovat esimerkiksi Savonlinnan ja Pieksämäen sekä Lahden ja Heinolan väliset radat.

Proxion halusi aloittaa henkilöliikenteen Savonlinnan ja Pieksämäen välillä kaksi vuotta sitten. Yhtiö laski liikennöinnin kannattavan VR:n hyljeksimällä reitillä.

Hanke pysähtyi kaluston saatavuuteen. Suomen rautateillä on Venäjän raideleveys mutta eurooppalaiset normit, joten sopivaa kalustoa saa vain VR:ltä tai erikseen teettämällä. Aloittelevalle yritykselle tämä on suuri kynnys.

”Se on aikamoinen ongelma. VR on ainoa, jolla on sopivaa kalustoa.”

Virasto selvittää vuokraamista

Proxion haluaisi vuokrata kalustoa VR:ltä mutta ei ole sitä saanut. Tällä hetkellä kilpailuvirasto tutkii Proxionin selvityspyynnön perusteella, rajoittaako VR kilpailua kieltäytyessään kalustonsa vuokrauksesta.

Rahkamon mielestä monopoliyhtiötä vaivaavat korkeat yleiskustannukset ja veronmaksajien rahaa heitetään hukkaan, kun VR:n taloudenpidossa kannattamattomia ratoja jää tyhjiksi.

”VR:llä on puoli kilometriä graniittiseinää Helsingin Rautatientorilla. Monopoli ei kannusta tekemään asioita tehokkaasti.”

VR:n yksinoikeuden jatkoajan myötä Proxion keskittyy tavarakuljetuksiin.

”Jos Suomen linja on sellainen kuin on, tullaan pysymään tavaraliikenteessä.”

Vapon lankut yksityisjunaan

Tavaraliikenteessä kilpailu VR:n kanssa on ollut mahdollista jo vuosia.

Proxion Train on sopinut kuljetuksista Vapo Timber Oy:n ja Loviisan satamaoperaattori LFS:n kanssa. Liikennöinti alkanee ensi vuonna.

Vapo Timberin toimitusjohtaja **Juhani Ylä-Sahra** ei halua ottaa kantaa siihen, kaipaavatko teollisuusyhtiöt kilpailua raiteille. Vapo valmistaa 600 000–700 000 kuutiota sahatavaraa vuodessa. Suurin osa määrästä viedään sahoilta satamiin junalla.

”Rautatiekuljetukset ovat meille iso kustannuserä. Sopimus Proxionin kanssa oli meidän kannalta järkevä. Ostamme heiltä tiettyä kuljetuskapasiteettia. Näillä näkymin ensi vuonna alkaa toiminta.”

Rahkamo on saanut paljon yhteydenottoja radanvarsien teollisuusyrityksiltä, jotka eivät saa VR:ltä palvelua kilpailukykyiseen hintaan. Hän korostaa, että vaikka rautatie on suurten määrien kuljetusmuoto, VR:lle järkevä kokoraja voi olla suurempi kuin pienelle operaattorille.

Uudet vaunut Lapin-juniin

Valtion ja VR:n jatkosopimuksessa VR lupaa uusia Kolarin yöjunien vaunut vuoden 2018 loppuun mennessä.

Ministeriö pitää toistaiseksi salassa osaa sopimuksesta. Liikenneministeri **Merja Kyllönen** (vas.) sanoi STT:n haastattelussa, että sopimuksen pykäliä salattiin, jotta osapuolilla on aikaa käsitellä asia omissa toimielimissään, eikä kenellekään synny taloudellista vahinkoa. Kyllösen mukaan salatut kohdat eivät liity hankintoihin.

Rahkamo ihmettelee valtion ja VR:n sopimuksen jatkamisen kiirehtimistä.

Entisen sopimuksen mukaan jatkoajasta olisi voinut sopia vuoden 2015 loppuun mennessä. Rahkamo arvelee, että VR:n välttämättömien investointien rahoittajat ovat edellyttäneet valtionyhtiön yksinoikeuden jatkumista. Tammi-maaliskuussa VR teki 1,6 miljoonaa euroa tappiota.

”Voi hyvin olla, että rahoittajat ovat kiinnostuneita VR:n asemasta. Se on vain arvaus, voi olla että olen väärässä.”

Kustannusnousu lempeää

Kilpailun kangertelusta huolimatta Rahkamo näkee rautatiet tulevaisuudessakin kilpailukykyisenä liikennemuotona.

”Kustannusten nousu kohtelee rautateitä jonkin verran lempeämmin kuin maantiekuljetuksia”, Rahkamo toteaa.

Junissa polttoaine- ja henkilöstökulujen osuus kokonaiskustannuksista on pienempi kuin tieliikenteessä. Lisäksi rautatieliikenne nauttii verottomasta sähköstä ja alhaisen verokannan polttoöljystä.

HENRIK SCHÄFER

MARKKU VUORIKARI

Henkilöliikenteen aloittaminen on viivästynyt kaluston saatavuuden vuoksi, kertoo Proxion Trainin toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo.

Aro: VR on tehostunut reippaasti

VR:n toimitusjohtaja **Mikael Aro** kumoaa kilpailijan väitteet tehottomuudesta.

”Totta kai isossa yhtiössä on hallintoa, mutta väite, ettei kustannustehokkuutta huomioida, on kilpailijan pahaa puhetta. Kun aloitin toimitusjohtajana neljä vuotta sitten, VR:llä oli 12 600 työntekijää, nyt 10 300. Tavaraliikenteen ratapihoilla henkilökunta on vähentynyt 40 prosenttia, hallinnossa vielä enemmän”, Aro luettelee.

Tänä vuonna VR:ää on haitannut kotimaan tavaraliikenteen supistuminen yleisen talouskehityksen myötä. Kesäkuussa kuljetukset vähenivät kymmenen prosenttia viime vuoteen verrattuna. Matkustajamäärät ovat sen sijaan kasvaneet.

Aron mukaan VR:n luottoluokitus on erinomainen, ja se voi valita lainanantajansa, joten arvailut henkilöliikenteen yksinoikeudesta rahoituksen ehtona ovat täysin perättömiä.

Kalustoa ei ole jouten

Aro pitää henkilöliikenteen aloittamista hiljentyneillä rataosuuksilla taloudellisesti erittäin haastavana. Kilpailijoiden sopii yrittää; Aron mukaan VR kohtaa samat kalusto-ongelmat kuin muutkin.

”Kalustoa täytyy räätälöidä Suomen oloihin, ja se on iso ongelma. Meillä on sama haitta kuin kilpailijoilla.”

Aro sanoo, ettei EU:n direktiivi velvoita VR:ää vuokraamaan kalustoaan muille.

Vapaaehtoisesti yhtiö ei sitä halua luovuttaa, koska sille on omaa tarvetta.

”Meillä ei ole sellaista kalustoa, joka ei olisi käytössä. Käyttöaste on noussut jatkuvasti.”

Kehitys suosii rekkoja

Kilpailijoiden aloittamista raiteilla voisi helpottaa yksityinen kalustoyhtiö, joka vuokraisi vetureita ja vaunuja operaattoreille. Malli toimii Keski-Euroopassa.

Pienten tavara-asiakkaidensa palvelun huononemisen viime vuosina Aro selittää teollisuuden rakennemuutoksella. Isojen asiakkaiden vähentyessä kyky palvella pieniä huononee samalla.

Kun tavarajunia liikkuu tehtaan ohi harvemmin, täsmäkuljetukset maailmalle eivät enää onnistu samalla lailla kuin vilkkaampana aikana. Silloin rekkaliikenne vie joustavampana voiton. Kilpailukyvyn muutos maantiekuljetusten hyväksi on ollut sama muuallakin Euroopassa.

Suomessa junilla on 24,5 prosentin markkinaosuus kuljetuksista, mikä on enemmän kuin EU:ssa keskimäärin.

HENRIK SCHÄFER

PÄIVÄN KYSYMYS

SUURPELI.FI

Viime vuonna värikuulaharrastajat juhlistivat Suurpelin kymmenettä vuotta.

Kuinka suuri on Suurpeli?

Suomen suurin paintball- eli värikuulapeli järjestetään lauantaina 10.8. Jämsässä. Jämsän Paintballin omistaja ja maanviljelijä **Anssi Mennala** on rakentanut pysyvän pelialueen omille mailleen.

Mistä idea Suurpeliin on lähtenyt, Anssi Mennala?

Joku kauden päätöstapahtuma on oltava. Suomessa on ollut ennenkin isoja pelejä, mutta pelipaikoista on ollut pulaa. Täällä tapahtuma on aina samalla alueella.

Kuinka monetta kertaa tapahtuma järjestetään, ja paljonko odotatte pelaajia saapuvaksi?

Tämä on 11. kerta. Odotamme 600 pelaajaa. Kaukaisimmat tulevat pitkälti Moskovan toiselta puolen. Tämä on Venäjällä, samoin kuin Yhdysvalloissa, iso laji.

Pääseekö yleisö seuraamaan tapahtumaa?

Tämä ei ole oikein yleisölaji. Emme pysty takaamaan heidän turvallisuuttaan, joten emme toivo yleisöä paikalle.

Mitä jälkiä värikuulista jää metsään?

Kuulat ovat kasvirasvaa ja elintarvikeväriä, ne eivät aiheuta maastolle mitään. Alueella ammutaan miljoonia kuulia vuodessa, eikä väriaineista tule ongelmia. Sen sijaan maasto kuluu, esimerkiksi puut, joihin kuulat osuvat.

Miten alueella liikkuvien marjastajien turvallisuus taataan?

Pellot rajaavat aluetta, ja paikalliset tietävät, etteivät tule tänne. Pelin äänet kyllä kuuluvat. Eikä täällä kyllä ole marjojakaan.

HANNA SALONEN

Helteet pienensivät mansikkasatoa

Mansikan kokonaissato yltää tänä vuonna korkeintaan 10 miljoonaan kiloon, kun vuosi sitten määrä oli 15 miljoonaa kiloa, arvioidaan Hedelmän- ja marjanviljelijäin liitosta.

Syynä pieneen satoon ovat alkukesän helteet.

Nyt pääsadon jälkeen korjataan satoa tänä kesänä istutetuista kasveista. Liiton viljelyneuvoja **Tuija Tanska** ennakoi, että kakkossatoa voi riittää myyntiin pitkälle elokuuhun. Kakkossadon laatu on ollut hyvää.

Tanskan mukaan kesä ei ollut helppo uusille istutuksille, koska äkisti kypsyneen pääsadon korjuukiireet painoivat samaan aikaan tiloilla päälle. Keskimäärin neljännes kasvustoista uusitaan kesällä.

Omat vaikeutensa aiheutti työvoiman saanti. Ulkomaalaiset poimijat olivat varautuneet tulemaan korjuuseen vasta heinäkuun puolella.

MT-STT

Seppo Kääriäinen: Kähminnät seis

Kansanedustaja **Seppo Kääriäinen** (kesk.) suomii keskustan ja perussuomalaisten hallitustunnusteluja sanomalehti Suomenmaassa. Hänen mukaansa on liian aikaista puhua puolueiden yhteistyöstä.

Kääriäinen kritisoi puolueita erityisesti gallupien tuijottelusta. Hän korostaa, että vaikka puolueiden kannatusluvut näyttävät hyviltä nyt, vaaleihin on vielä kaksi vuotta aikaa.

Kääriäisen mukaan perussuomalaisten eduskuntaryhmä on kehittynyt, mutta toimintatapa ja politiikan sisältö poikkevat keskustasta.

”Keskusta pyrkii asettamaan vaihtoehtoja. Perussuomalaiset ovat taitavia ruotimaan yhteiskunnan ongelmia, mutta se tahtoo jäädä siihen.”

Esimerkiksi kuntakeskustelussa on näkynyt, etteivät alueellinen tasapaino ja keskittämisvastaisuus ole perussuomalaisille yhtä tärkeitä kuin keskustalle.

MT

Seppo Kääriäisen mielestä galluptuloksia ei voi tuijottaa, kun vaaleihin on vielä kaksi vuotta aikaa.

Koulumatkatukea voi saada jo elokuulle

Koulumatkatukea voi saada jo elokuulle, jos opinnot ja päivittäinen koulumatka alkavat 14. päivä tai aiemmin.

Tukea saa lukiolainen tai opiskelija, joka suorittaa ammatillista perustutkintoa tai muuta ammatillista peruskoulutusta.

Yhdensuuntaisen koulumatkan on oltava vähintään 10 kilometriä ja kustannusten yli 54 euroa kuukaudessa. Tuki edellyttää kalenterikuukauden aikana vähintään 18:aa koulumatkatukiaikaan kuuluvaa päivää.

”Jos opinnot ja päivittäinen koulumatka alkavat esimerkiksi elokuussa 14. päivä tai aiemmin, opiskelija voi saada elokuulta koulumatkatukea. Mutta jos koulu alkaa 15. elokuuta tai myöhemmin, koulumatkatuen voi saada vasta syyskuun alusta alkaen”, selventää pääsuunnittelija **Piia Kuusisto** Kelan opintotukiryhmästä.

Kuusiston mukaan osalla opiskelijoista tukiaika pitenee tai lyhenee viimevuotisesta.

”Voi siis käydä niin, että viime lukuvuonna opiskelija sai koulumatkatuen kymmeneltä kuukaudelta, mutta nyt vain yhdeksältä”, Kuusisto sanoo.

Työssäoppimisjaksolta saatu palkka ei enää estä koulumatkatuen saamista.

Mahdollisuudet koulumatkatukeen sekä tuen suuruuden ja tukiajan voi selvittää Kelan verkkosivujen laskureilla osoitteessa *www.kela.fi/laskurit*.

Koulumatkatukihakemus jätetään omaan oppilaitokseen. Oppilaitos tarkistaa hakemuksen tiedot ja antaa ostotodistuksen, johon on merkitty lipun ostokerrat ja ostoajankohdat. Ostotodistuksella voi ostaa linja-auto- tai junalipun VR:n ja Matkahuollon lipunmyynnistä koulumatkatuella alennettuun hintaan.

Koulumatkatukea on haettava erikseen joka lukuvuodeksi. Kela voi myöntää koulumatkatuen aikaisintaan hakemiskuukautta edeltävän kuukauden alusta alkaen.

MT

www.kela.fi/koulumatkatuki

POLITIIKASTA LYHYESTI

Tossavainen jättäytyy politiikasta

Perussuomalaisten kansanedustaja **Reijo Tossavainen** ei pyri uudelle kaudelle eduskuntaan. Tossavainen kertoo Ylen haastattelussa, että hän on mielestään täyttänyt oman tehtävänsä perussuomalaisissa.

Politiikasta jättäytyminen ei hänen mukaansa ole protesti eikä vaikuta hänen eduskuntatyöhönsä tällä kaudella.

Tossavainen valittiin vuonna 2011 eduskuntaan Kymen vaalipiiristä 5 700 äänellä. Hän on liikenne- ja viestintäviliokunnan ja Yleisradion hallintoneuvoston jäsen.

Perustuloaloite kiinnostaa vaisusti

Perustuloa koskevan kansalaisaloitteen keräysaika päättyy torstaina, mutta aloite on saanut vasta alle puolet vaadituista allekirjoituksista, kertoo Kansan Uutiset.

Lehdessä Suomen perustuloverkoston varapuheenjohtaja **Johanna Perkiö** arvelee, että keräyksessä luotettiin liikaa nettikampanjointiin. Resursseja ei ollut kampanjointiin ja katukeräykseen.

Kansan Uutisten mukaan kannatusta riittäisi, sillä kyselyissä suurin osa suomalaisista on kannattanut ainakin jonkinlaista perustulomallia.

Tiistaina perustuloaloitteella oli runsaat 21 000 allekirjoitusta.

Perustulon puolesta on kampanjoitu muun muassa julistein. Tavoitteena on 50 000 allekirjoitusta.

TARKENNUS

Punnalan yritys on Lelut.fi

Maaseudun Tulevaisuus kirjoitti nettilelukauppias **Santeri Punnalan** omistamasta yrityksestä 22. heinäkuuta. Yrityksen nimi Lelut.fi jäi mainitsematta jutussa.

MT

Poliisin rekisterimerkinnät kiinnostavat kansalaisia

Kymmenet ihmiset ovat innostuneet tarkistuttamaan tietoja, joita heistä on kirjattu poliisin ja vankeinhoidon rekistereihin. Taustalla on keväällä julki tullut tieto, jonka mukaan Venäjän presidentin **Vladimir Putinin** nimi löytyi poliisin epäiltyjen rekisteristä.

Suurin osa tarkastuksista on tehty, vaikka pyyntöjä tippuu edelleen, kertoo tietosuojavaltuutettu **Reijo Aarnio**. Rekistereistä ei ole löytynyt mitään hälyttävää.

Tarkastuksissa on käyty läpi muun muassa se, mistä tieto on hankittu, miten sen laatu on varmistettu ja liittyykö tieto viranomaisen lakisääteisiin tehtäviin.

Tietosuojavaltuutettu voi kertoa tarkastusta pyytäneelle vain sen, että rekisterinpidon laillisuus on tarkistettu. Sitä, oliko kysyjän nimi rekisterissä vai ei, ei kerrota.

Aarnion mukaan esimerkiksi Supon rekistereistä löytyy harvojen nimi. Ainakaan vanhan ylioppilastalon valtaajia siellä tuskin enää on.

MT-STT