UUTISET

VR:n yksinvalta rautateillä tutisee

Raideliikennettä ollaan avaamassa kilpailulle lakkautettavilla reiteillä.

MARKKU VUORIKARI

Junayhteyksien lakkauttamiset kuohuttavat maakunnissa ympäri Suomea. Tämä Siuntiossa kiitävä juna on pian poistumassa maisemasta.

Liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** (kesk.) väläyttää, että kilpailu raiteilla avataan jo ensi keväänä.

Pääministeri **Juha Sipilä** (kesk.) vahvistaa, että kilpailu henkilöliikenteessä aiotaan avata.

Sipilän mukaan nyt lakkautettaville raidereiteille on tiedossa uusia toimijoita, jotka aloittavat liikennöinnin.

Vähäliikenteisillä reiteillä saatetaan siirtyä bussiliikenteeseen.

VR:n monopoli on toistaiseksi voimassa vuoteen 2024 saakka.

Ministeriö tarkastelee seuraavaksi sopimusta uudelleen päästäkseen avaamaan kilpailun jo ensi vuonna.

VR Group on ilmoittanut olevansa valmis keskustelemaan kilpailun nopeuttamisesta.

”VR on kannattanut tähänkin asti matkustajaliikenteen kilpailua, kunhan säännöt ovat selvät ja reilut”, toteaa VR Groupin toimitusjohtaja **Mikael Aro**.

Oppositio kritisoi ratkaisua

Kansanedustaja **Anne Feldt-Ranta** (sd.) syyttää hallitusta alueellisuuden laiminlyönnistä.

”Monet ovat ostaneet kodin hyvien kulkuyhteyksien vuoksi radan varsilta eri puolilta Suomea. Ministeri Berner, ymmärrättekö te näiden ihmisten huolen ja lakkautuspäätösten vaikutuksen ihmisten arkeen?”, Feldt-Ranta kysyy.

Kritiikkiä esittää myös **Krista Mikkonen** (vihr.). ”On aika absurdia, että Joensuu–Nurmeksen kaltaisia välejä, jotka nimenomaan ovat tarvinneet valtion tukea, ollaan nyt avaamassa kilpailulle”, hän sanoo.

”Se, että valtio lakkauttaa ostoliikennettä, ei tarkoita, että liikenne lakkaa. Päinvastoin, voimme saada parempaa palvelua veronmaksajien euroilla”, Berner vastaa.

”Joukkoliikenteestä huolehditaan koko maassa”, pääministeri Sipilä sanoo.

SDP:n puheenjohtaja **Antti Rinne** puolestaan arvelee, että palvelutaso maaseudulla heikentyy radikaalisti.

”Alistatte Suomen rajoittamattomien markkinavoimien temmellyskentäksi.”

”VR:n vetovoima kadonnut”

Keskustan kansanedustajan **Timo Kallin** mukaan joukkoliikenteen tulevaisuudennäkymiä on tarkasteltava monitahoisesti.

”Täytyy puntaroida, miten joukkoliikenne turvataan mahdollisimman tehokkaasti kaikilla alueilla”, Kalli sanoo.

Hänen mukaansa myös VR:n roolia on tarkasteltava.

”Ilmeisesti raideliikenteestä on vetovoima kadonnut. VR ei ole pysynyt vastaamaan hintakilpailussa busseille.”

Kallin mielestä joukkoliikenteen toteutustapaa tärkeämpää on, että palvelut toimivat.

Ovi auki Pisaralle

Liikennevirasto on varannut 12 miljoonaa Pisara-radan suunnitteluun ensi vuodeksi.

Summa on lakkautettavista junayhteyksistä saatavien säästöjen suuruinen.

Kallin mukaan Pisaralle pidetään nyt ovea auki, sillä hankkeeseen voidaan saada tulevaisuudessa EU-rahoitusta.

”Olisi uhkarohkeaa sulkea rahoitus kokonaan pois”, hän toteaa.

JUKKA KOIVULA

VR:n Lehtipuu: Yhtiö ei halunnut leikkauksia junavuoroihin

VR-Yhtymän yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja **Otto Lehtipuu** korostaa, että raideleikkauksien takana ei ole VR.

”Tietenkään VR ei esitä junayhteyksien tai junaliikenneostojen vähentämistä. Meille on vain osoitettu, miten leikkauksiin päästään.”

Junayhteyksien karsiminen lähtee ostoliikenteen sopeuttamisesta.

”Taustalla ovat hallitusohjelmaan kirjatut määrärahaleikkaukset. Liikenne- ja viestintäministeriö on kohdentanut säästöt junaliikenteen ostoihin.”

12,3 miljoonan euron suuruiset leikkaukset ostoliikenteen rahoihin ovat 30 prosenttia kaikista junaliikenteen ostoista.

”Hallituksen asettama säästötavoite on erittäin suuri. Kysymys on ollut siitä, miten nopeasti siihen on mahdollista päästä.”

Vuoden sopimuksesta sorvattiin nelivuotinen

Lehtipuu kertoo, että liikenne- ja viestintäministeriön kanssa on ensin keskusteltu vuoden mittaisesta sopimuksesta.

”Se olisi johtanut siihen, että liikennettä olisi jouduttu vähentämään vielä huomattavasti nykyistä enemmän. Osoitimme tämän liikenne- ja viestintäministeriölle ja esitimme samalla, että voitaisiin tehdä nelivuotinen sopimus, jonka aikana toimintaa voidaan sopeuttaa ja tehostaa.”

Pidempi sopimuskausi mahdollistaa alkuperäistä esitystä pienemmät leikkaukset.

”Kysymys on erittäin isosta henkilöstö- ja kalustomäärästä, jota täytyy sopeuttaa. Pidemmällä sopimuskaudella liikenneyhteyksistä leikataan vähemmän.”

Epätietoisuutta leikkausten alkuperästä

Osa keskustan kansanedustajista on MT:n saamien tietojen mukaan ollut siinä luulossa, että kovimpia leikkauksia olisi ajanut VR.

”Berner on kertonut eduskuntaryhmälle sanatarkasti, että VR esitti vielä kovempia leikkauksia kuin mitä nyt ollaan tekemässä”, keskustaa lähellä olevasta lähteestä todetaan.

Berner totesi myös Uuden Suomen haastattelussa 29.9., että kovia lakkautuksia esitti ensin VR. ”Kun ensimmäisen esityksen sain VR:ltä, se sisälsi lähes tuplamäärän leikkauksia.”

MT:n tietojen mukaan VR oli vieläpä esittänyt vaihtoehtoisia kevyempiä kahdeksan miljoonan leikkauksia, jotka ministeri oli torjunut.

JUKKA KOIVULA

» Tietenkään VR ei esitä junayhteyksien tai junaliikenneostojen vähentämistä. Meille on vain osoitettu, miten leikkauksiin päästään. OTTO LEHTIPUU

Maakunnat taistelevat junayhteyksistä henkeen ja vereen

Järkytys ei ole hellittänyt, mutta maakuntien väki eri puolilla Suomea on käynyt taistoon junavuorojensa säilyttämisen puolesta. Kuntien ja maakuntien edustajien lähetystö tapasi ministeri **Anne Bernerin** viikko sitten, ja tunnelma oli tiivis.

Myös maakuntien kansanedustajat käyvät kaavailluista leikkauksista kuumina.

Pohjoiskarjalainen kansanedustaja **Hannu Hoskonen** (kesk.) sanoo, että supistuksia vastustetaan henkeen ja vereen. Hänen mukaansa nitistykset sotivat muun muassa hallitusohjelmassakin korostetun biotalouden kehittämistä vastaan.

”Biotalous on ihan oikeasti Suomen mahdollisuus nousta tästä laman suosta, mutta eihän sieltä suosta nousta, jos puhutaan biotaloudesta ja samaan aikaan heikennetään liikenneyhteyksiä.”

Myös Siuntio tyrmistyi

Pohjois-Karjalasta on esitetty lopettavaksi liikenne pohjoiseen sekä katkaistavaksi raide länteen. Poisto uhkaa myös reittejä Tampere–Keuruu sekä Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki.

Uudellamaalla lopetuslistalla on Helsinki–Karjaan Y-juna.

Siuntion kunnanvaltuuston puheenjohtaja **Arja Alho** (sd.) sanoo tiedon tulleen aivan puskista.

”Uutinen on tyrmistyttävä, sillä ainakaan meidän kanssamme ei asiasta ole keskusteltu, ja ymmärsin, että ei muidenkaan.”

Alhokin oli mukana Bernerin pakeilla.

”Pyysimme siellä perusteluja ja lukuja, jotta keskustelussa voitaisiin edetä faktapohjalta, mutta niitä ei saatu.”

Siuntioon junayhteyden lakkautus iskisi kipeästi, sillä kunta on hankkinut maata nimenomaan aseman seudulta. Se on myös tukenut työmatkaliikennettä maksamalla 10 prosenttia junalla kulkevien lipuista.

”Koemme, että tässä on valtion puolelta sopimusrikkomus, koska asetuksen tasoisesti olemme sopineet maankäytöstä ja aluesuunnittelusta. Olemme kaavoittaneet nimenomaan raideliikenteen varaan”, Alho sanoo.

Hallitus jarrumiehenä

Hannu Hoskosta tilanne harmittaa, koska monet kunnat ovat pystyneet sinnittelemään kunnialla vaikeinakin aikoina. Hänen kotikonnuillaan Ilomantsissa on juuri satsattu 13 miljoonaa euroa koko kunnan kattavaan laajakaistaan.

”Uutta yritystoimintaa, työtä ja innovaatioita olisi tulossa, mutta niiden ylläpito vaatii liikenneyhteyksiä. Valtiovallan pitää vihdoin ja viimein ymmärtää, että siitä täytyy tulla maaseutukuntien kehittämisen kumppani eikä jarrumies. Tähän haastaisin Bernerinkin.”

MARKUS JOKELA HS/LEHTIKUVA

Siuntion kunnanvaltuuston puheenjohtaja Arja Alho on pyytänyt ministeriöstä juna-asiaa koskevaa päätöksentekomuistiota, toistaiseksi tuloksetta. ”Todennäköisesti teemme siitä kantelun tai pyydämme paperit meille oikeusteitse.”

Nyt junan jarrumiehenä tuntuu olevan hallitus, jossa Hoskosen puolue on vahvasti mukana.

”Hallitushan käyttää puheääntä valtion asioissa, ja valtiovallan tehtävä on tasapuolisesti kehittää maata. Tältä osin se on pettymys, ei sitä voi kieltää.”

Hän toivoo, että lakkautussuunnitelmat perutaan. ”Uskon, että järkiperustelut ja alueiden uudet kasvumahdollisuudet painavat vaa´assa enemmän kuin tietty määrä miljoonia säästöä. Jos biotaloudelta ja muilta kuljetuksilta viedään pohja, kansantalous vain supistuu, eikä siihen ole varaa.”

RIITTA RYYNÄNEN

» Koemme, että tässä on valtion puolelta sopimusrikkomus. ARJA ALHO

”Vetovoimalta katkaistaan siivet”

Mäntässä sijaitsevalle Serlachius-museolle uutinen junayhteyden lopettamisesta Vilppulaan osuu pahimpaan mahdolliseen aikaan. Kehittämispäällikkö **Päivi Viherkosken** mukaan museo on ollut suuntaamassa voimakkaasti myös ulkomaan matkailumarkkinoille.

”Uutinen on järkyttävä, sillä olimme lähteneet kehittämään museon saavutettavuutta hyvin toimivan ja nopean raideliikenteen varaan. Ydinkohderyhmämme kulttuurimatkailijat ovat tottuneet käyttämään julkisia liikennevälineitä.”

Serlachius-museot investoi viime vuonna uuteen rakennukseen 20 miljoonalla eurolla.

”Teemme isoja juttuja, ja meillä on suuri kansainvälinenkin painoarvo, ja sitten tänne ei pääsisi julkisilla kulkuvälineillä. Aivan käsittämätöntä.”

Viherkoski kertoo, että museon satatuhatta kävijää jättävät alueelle yli kahdeksan miljoonaa euroa vuodessa.

”Nyt tältä mahtavalta kehitykseltä ja vetovoimalta ollaan katkaisemassa siivet.”

RIITTA RYYNÄNEN

SUSANNA YLÄJÄRVI

Serlachius-museot kertoo nettisivuillaankin, että museoon pääsee kätevästi ensin junalla Vilppulaan ja siitä seitsemän kilometrin loppumatkan museon omalla bussilla.

Remontti-Ässä on Suomen suosituin seinämaali, joka juhlii 40-vuotiasta taivaltaan. Kestävä ja pestävä puolihimmeä Remontti-Ässä sopii erityisesti keittiöön, eteiseen ja lasten huoneisiin. Nouda nyt iso juhlapurkki pienemmän hinnalla.

Lue lisää: www.tikkurila.fi/remontti-assa

MAALILINJA Kaikki ideasta toteutukseen | 010 860 8600 ark. 8–19 | tikkurila.fi/maalilinja