

**Valtionyhtiöiden omistajaohjausministeri
Juha Sipilälle**

Kirjallinen kysymys,

koskien valtionyhtiö VR:n, ex. liikenneministereiden Henna Virkkunen, Paula Risikko, Liikenneministeriön, ex. omistajaohjausministereiden Pekka Haavisto ja Sirpa Paatero perusteita ja prosessointia henkilöjunien pysähdysten lopettamiseksi Haukivuorella, sekä ratkaisun vaikutuksia valtionalouteen, liikenneturvallisuuteen ja ilmastomuutokseen.

Pyydän myös vastausta valtionyhtiöiden omistajaohjausministeriltä, mitkä ovat valtionyhtiö VR:lle asetetut tavoitteet ja tehtävät liikennepolitiikan osana valtionalouden, liikenneturvallisuuden ja ilmastomuutoksen haasteiden ratkaisussa.

VR:n ja Liikenneministeriön prosessointi ja perustelut henkilöjunien pysähdysten lopettamiseksi Haukivuorella 11.8.2014:

1. Valtionyhtiö VR:lle asetetut tavoitteet?

Haukivuorelle ei myyty tarjouslippuja, eikä lippuja "pysyvästi alennetuin hinnoin".
2014 Espoo – Haukivuori menolippu maksoi yhdelle hengelle 55,80 €.
Esimerkiksi Jyväskylään pääsi tarjouslipulla Helsingistä (pidempi matka) 5 €:lla.

Lippujen tarkastusprosessi 2014 Haukivuorella oli yhtä vanha kuin rautatiet Suomessa.
Konduktööri ilmoitti mm. että ei ehdi tarkastaa (= myydä lippua).

*VR:n henkilöliikennejohtaja Ari Vanhanen kertoi 2014 liikenneministerille:
"Haukivuoren kokoiset asemat eivät sovi VR:n tulevaisuusajatteluun".*

Kuuluuko tuollainen johtaminen valtionyhtiö VR:n omistajan tulevaisuusajatteluun viitaten seuraaviin kohtiin?

2. Henkilöjunien pysähdysten lopettaminen työstiin 2014 Helsingissä sijaitsevalla ravintolasaarella ilman asiakkaan kuulemistä.

Onko tämä Valtionyhtiö VR:n ja Liikenneministeriön toimintatapa omistajaohjausministerin mielestä hyväksyttävä? Jos ei ole, niin onko asiasta seuraamuksia?

3. Perustelut:

"Haukivuoren pysähdysten osalta kysymys ei siis ole liikennöinti-, energia- tai pysähdyskustannuksista, vaan matka-aikahyödyistä." Ympäristö- ja yhteiskuntasuhdejohtaja Otto Lehtipuu 25.9.2014

Käytännössä henkilöjunien on todettu ohittavan Haukivuoren esim. 5 min etuajassa.

Lähde: avoin data / junat.dy / 17.9.2016: IC 73

Tuossa ajassa juna pystyy jarruttamaan 120 km/h nopeudesta, pysähtymään ja kiihdyttämään 120 km/h nopeuteen, joka on suurin sallittu nopeus Haukivuoren rautatieaseman kohdalla kaartein vuoksi uudelle veturivetoiselle 200 km/h kalustolle.

2014 matka-aika IC 69: 43 min Mikkeli - pysähdys Haukivuorella - Pieksämäki.

Googlen karttaohjelman mukaan sama matka autolla nopeusrajoitusten mukaan kestää 58 min.

Matka-aika Mikkeli-Pieksämäki välillä on junan eduksi 15 min - eikö tämä riitä?

Huomattakoon myös, että 2014 jälkeen Savon radalla on otettu käyttöön vetureita (Sr2), joiden vetovoima mahdollistaa suuremman kiihtyvyyden sekä niillä voidaan tehdä hyötyjarrutus, joka ei ollut koskaan mahdollista Haukivuorella ennen henkilöjunien pysähtymisten lopettamista 11.8.2014 (Sr1).

Voidaanko valtionyhtiön ratkaisuja perustella virheellisillä perusteluilla?

4. *"Kehittyvien maakuntien Suomi" antoi tukea 2007 Henna Virkkuselle, joka hyväksyi 2014 alle kolmen kuukauden liikenneministerikaudellaan Haukivuoren "juna-aseman" lakkauttamisen. Huom. Haukivuorella on "Rautatieasema".*

5. Aseman kustannuksista (yksityisomistuksessa)

Yle 8.8.2014 Liikenneministeri Risikko: "Aseman ylläpitokustannukset olisivat siirtyneet valtiolle."

Asemalaitureiden valaistus on palanut yli 2 vuotta sen jälkeen kun henkilöjunien pysähdykset lopetettiin.

Mitkä kustannukset? Lehtipuun mukaan 1,5 kuukautta myöhemmin kysymys ei ollut kustannuksista (kohta 3.)

6. Junamatkustajien lukumäärä Mikkeli – (Haukivuori) - Pieksämäki välillä

2013	2014	2015
590.000	555.000	485.000

Lähde: www.rautatiematkustajat.fi

Tilastotietoa Suomen henkilöjunaliikenteestä 2010 – 2015

"Ministeriö ei voi puuttua VR:n päätöksiin, jotka koskevat sen omaa, liiketaloudellisiin perustein hoitamaa liikennettä. VR:ltä saatujen tietojen mukaan uusi junakalusto, mahdollisuus nopeuden nostamiseen ja pysähdysten poistaminen Haukivuoren asemalla nopeuttaa junavuoroja koko Savon radalla. Tämä parantaa vuodessa noin 600 000 junamatkustajan palvelua kyseisellä radalla. Selvää on, että kaikkien Suomessa liikennöivien junien ei kannata pysähtyä kaikilla mahdollisilla juna-asemilla. Jos näin toimittaisiin, matka-ajoista tulisi kohtuuttomia eikä kukaan haluaisi liikkua junilla." Tero Jokilehto, Erityisasiantuntija, yksikön päällikkö, LVM, 11.8.2014

Pysähdysten lopettaminen on myötävaikuttanut matkustajien siirtymiseen pois raideliikenteestä.

7. Ilmastopöytäkirjan velvoitteet

Trafi: "Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä."

Sitra (Suomen itsenäisyyden juhlarahasto) : "Päästöjen vähentämisellä on kiire"

Tero Jokilehto, Erityisasiantuntija, yksikön päällikkö, LVM, 11.8.2014:

"Laskelmia hiilidioksidipäästöjen muuttumisesta ei ole tehty."

10.10.2016 Yle: "Saksan liittoneuvosto on hyväksynyt päätöslauselman, jonka mukaan uusien bensiini- ja dieselautojen myynti kielletään vuodesta 2030 alkaen. Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaan liikenteen ilmastopäästöt on saatava loppumaan lähes kokonaan vuoteen 2050 mennessä, mikä edellyttää radikaaleja uudistuksia."

Rautatieliikenne on energiatehokas, pysähdykset voidaan tehdä hyötyjarrutusta hyödyntäen ja energiaa voidaan tuottaa sekä ympäristöystävällisillä, uusiutuvilla että kotimaisilla vaihtoehdoilla.

8. Luonnonvarojen riittävyys

HS 17.4.2016:

"Tänään on päivä, jolloin suomalaiset ovat kuluttaneet luonnonvaroja enemmän kuin maapallo kykenee tuottamaan uusiutuvia luonnonvaroja vuoden aikana. Suomi kuluttaa osansa maailman luonnonvaroista noin neljä kuukautta maailman keskiarvoa aiemmin. Suurin syy suomalaisten ylikulutukseen on energiantuotannon ja liikenteen kasvihuonepäästöt."

9. Liikenneturvallisuus, kustannukset / säästöt

Trafi: "Yhden kuolonuhrin hinnaksi tieliikenteessä tulee 2,7 milj. euroa."

Maanteillä ajetaan ylinopeudella ammattiliikenne mukaan lukien.

HS 9.6.2015: "Joka toinen bussikuski sanoo ajavansa ylinopeutta kiireen takia"

Rautateillä ajetaan nopeusrajoitusten mukaan.

Onko oikein, että valtionyhtiö kilpailee matka-ajassa ylinopeudella liikkuvaa maantieliikennettä vastaan vähentämällä henkilöjunien pysähdyksiä?

Ehdotus: Tasoitetaan matka-aikakilpailua niin, että maanteillä siirrytään online nopeusvalvontaan. Jokaiseen ajoneuvoon navigaattorin tyylinen laite. Ajoneuvon omistajalle lasku kaikista ylinopeudella ajetuista kilometreistä automaattilaskutuksella (digitalisaation hyödyntäminen).

10. Kaukoliikennejohtaja Ari Vanhasen kirjeestä liikenneministeri Paula Risikolle 28.7.2014 (kirje luokiteltu yrityssalaiseksi):

"...Aikataulukauden vaihteeseen 11.8.2014, jolloin junien pysähtyminen Haukivuorella päättyy, on aikaa enää alle kaksi viikkoa. On mahdotonta enää palauttaa päätöstä velvoitejunien pysähtymisestä Haukivuorella, sillä junien aikataulut kaikkine niihin liittyvine prosesseineen tulisi suunnitella uudelleen eikä aikaa suunnittelulle enää ole..."

Huom. En ole pyytänyt, etsinyt tai hakenut ko. kirjettä, mutta se on minulla ja liitän tähän otteen siitä huolimatta tietoturvaluokituksesta, koska katson tietoturvaluokituksen asiasisällön perusteella virheelliseksi, tai jos tiedon omistaja luokittelee tiedon noin, niin silloin katson, että kyseessä on tietoinen asioiden peittely asiaa ymmärtävilta. Kyseinen tieto on asiasisällön perusteella julkista.

Yhteenveto:

- Perustelut henkilöjunien pysähdysten lopettamiseksi Haukivuorella ovat virheellisiä.
- Ratkaisun vaikutus huonontaa valtiontaloutta, liikenneturvallisuutta sekä lisää liikenteen päästöjä.

Mitä mieltä Te olette herra omistajaohjausministeri asiasta?

Mitkä ovat toimenpiteet em. perusteella / pystyttekö Te omistajaohjausministerinä vaikuttamaan siihen, että virheellinen ratkaisu korjataan? Alussa mainitut henkilöt ja tahot eivät ole siihen pystyneet.

Tiedoksi: Toimitan tämän kirjeen myös julkisuuteen.

Lisämateriaalia mm.:

- Kirje omistajaohjausministeri Pekka Haavistolle 15.8.2014
Haukivuoren aluejohtokunnan jäseneltä
- Kirje omistajaohjausministeri Sirpa Paaterolle 11.2014
Haukivuoren aluejohtokunnalta
- VR:n Aikataulut 11.12.2016–18.6.2017, joihin ei ole vielä ehditty suunnitella henkilöjunien pysähdyksiä Haukivuorella.

Jukka Ahtiainen
käyttöönotto-/sähköinsinööri



Espoossa 19. lokakuuta 2016