

Rautateiden juhlakirjassa esillä myös Kemijärven yöjunataistelu

Rautatiehistoriassa aliarvioitu ennenkin sivuratojen merkitystä

Juuri julkaistussa Rautateiden diplomi-insinöörit ry:n 60-vuotisjuhlakirjassa on esillä myös Kemijärven yöjunataistelu. Kirjassa Kemijärvellä perustetun Suomen Rautatiematkustajat ry:n puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen käy läpi kansainvälisestä näkökulmasta VR:n ongelmia.

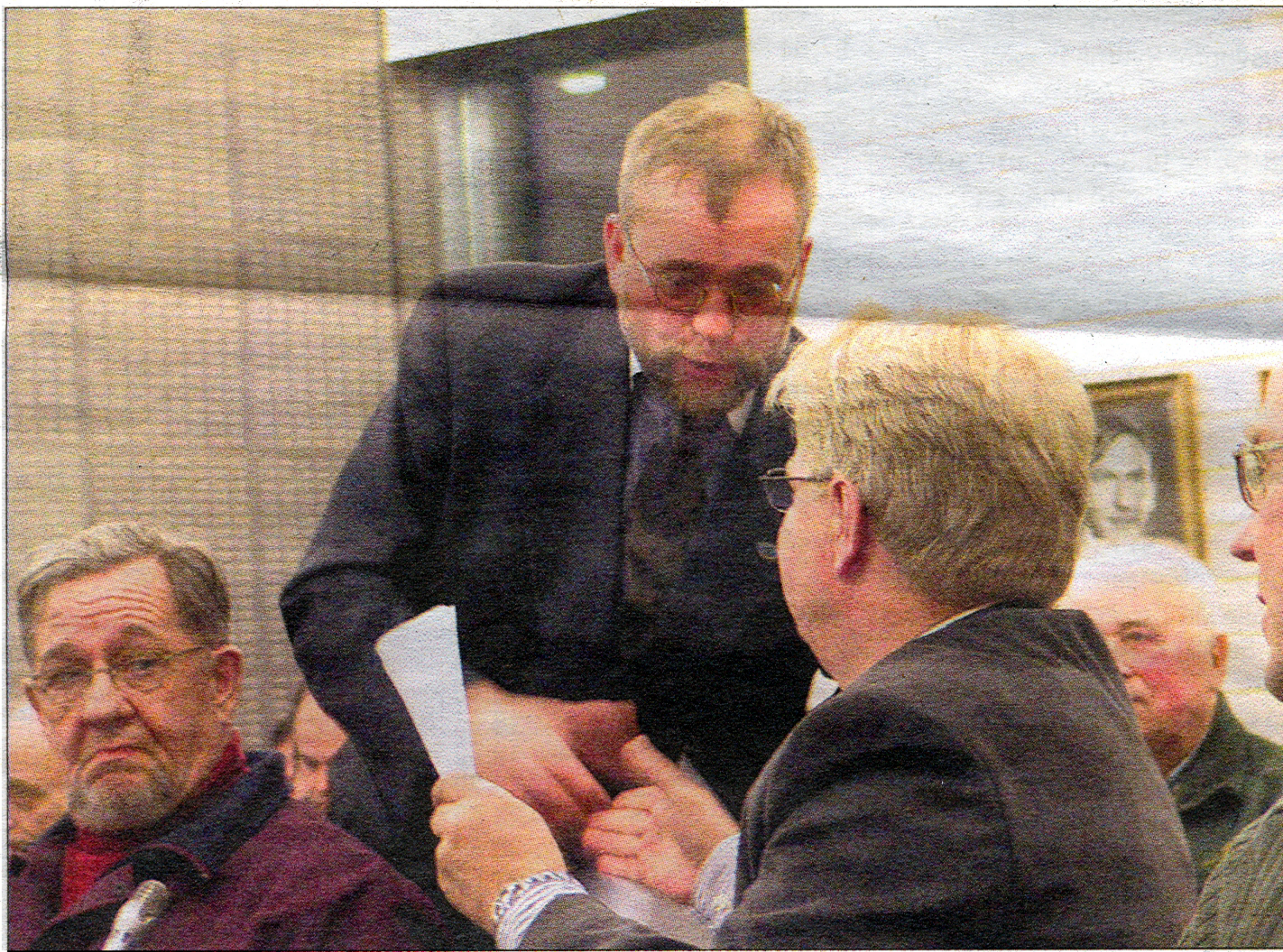
Hän vertaa Britannian rautateiden vaiheita Suomeen. Hänen mukaansa Britanniasta on opiksi rautatieasioissa monesakin mielessä.

Virheitä olivat sivuratojen aliarvioiminen kokonaisuuden kannalta ja rahavirtojen laskemistapa.

Ajankohtaiseksi Kalevi Kämäräisen kirjoituksen tekee parhaillaan Suomessa käytävä keskustelu Suomen henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle.

– Meitä on muistutettu Iso-Britannian epäonnistuneesta reformista, kun keskustellaan rataverkon avaamisesta kilpailulle. Saarivaltion kehitys on kuitenkin monisyinen, joten voimme ottaa oppia sieltä hyvässä ja pahassa, toteaa Kalevi Kämäräinen ja käy läpi hieman historiaa.

Yhdistyneen kuningaskunnan rautatiet rakennettiin hyvin eri tavoin kuin Suomes-



■ Kalevi Kämäräinen taustallaan muita rautatieliikenteen asiantuntijoita ja harrastajia olivat vahvana tukena Kemijärven yöjunakamppailussa. Tässä Kalevi Kämäräinen käsittelemässä Sallan kunnanjohtaja Kari Väyrystä eräässä tuolloin pidetyssä yleisötilaisuudessa.

sa, yksityisin voimin paikallisista lähtökohdista kilpailun höystämänä. Eri vaiheiden jälkeen neljä suurta rautatieyhtiötä kansallistettiin 1948. Uusi British Railways vajosi tappio suohon 1950-luvun edetessä.

–69-luvulla tultiin tervehdyttämisohjelmiin, joilla on jo yhtymäkohtiakin tämän päivän Suomen rautatieliikenteeseen; runkoverkkoajattelun eli rataverkon supistamisen, junavuorojen ja liikenne-

paikkojen vähentämisen piti ratkaista ongelmat.

Kalevi Kämäräinen viittaa tuolloin todettuihin tervehdyttämisohjelman epäonnistumisen syihin.

Virheitä olivat sivuratojen merkityksen aliarvioiminen kokonaisuuden kannalta ja rahavirtojen laskemistapa. Talouslaskelmat näyttivät huonoilta maaseudun asemien kannalta, kun lipunmyynti kirjattiin pääkaupungin hy-

väksi.

Kalevi Kämäräinen uskoo Britannian kokemuksiin vedoten usean operaattorin järjestelmään rautateillä. Se on hänen mukaansa matkustajan ja veronmaksajan etu kun taas veronmaksajien omistama maayksikkö toimii vain omaksi taloudelliseksi edukseen.

Kemijärven yöjunataisteluun hän viittaa kirjoituksessaan kahteen otteeseen. Hän ruotii hyvin keskusjohtoista

rautatiejärjestelmäämme, joka ei ota huomioon asiakasta. Kämäräinen muistuttaa, että Kemijärven yöjunayhteyskin palautui kapinoimalla eikä lakiin perustuvan menetelyn avulla.

Kemijärven yöjunaa hän käyttää esimerkkinä siitä kuinka laajat vaikutukset koko kuljetusverkossa voi olla vaihdottoman junavuoron katkaisemisesta. Kemijärven yöjunan matkustajamäärät ovat nousseet selkeästi suoran yhteyden palautumisen jälkeen.

Suomessa rautateillä riippumaton matkustajalähtöinen ajattelutapa nousi vasta Kemijärven yöjunataistelun yhteydessä ja täällä perustettiin Suomen Rautatiematkustajat ry vaatimaan oikeuksia ja seuraamaan rautateiden toimintaa.

Kalevi Kämäräinen muistuttaa, että Britanniassa rautatiematkustajien järjestön asema virallistettiin jo vuonna 1948. Järjestö saa valtionapua ja sillä on virallisia tehtäviä. Samoin esimerkiksi lakkauttamishakemukset on ilmoitettava järjestölle.

Hänen mukaansa kaiken kaikkiaan Suomessa voitaisiin monessa suhteessa ottaa opiksi Britannian rautatiekokemuksista niin virheissä kuin onnistumisissakin.

– Mieluusti olisin myös eri mieltä kuin sarjakuvasankari Rasmus-Nalle, jonka mukaan ”Juna meni ohi, mutta jäihän meille raiteet”, toteaa Kalevi Kämäräinen.