

Diaarinumero Y 25539/430/16

30.8.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

LVM/ 1437/08/2016 (lausuntopyyntö 16.8.2016)

Osto- ja velvoiteliikenne 10.12.2016 jälkeen

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ja VR-Yhtymän (VR) yksinoikeus-sopimus kaukoliikenteessä on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. Ns. vyöhykeliikenteessä eli HSL-alueen ulkopuolisessa lähiliikenteessä rataosilla Helsinki-Riihimäki-Tampere ja Helsinki-Lahti VR:n yksinoikeus on voimassa vuoden 2017 loppuun asti.

Yksinoikeussopimuksen nojalla LVM velvoittaa VR:ää liikennöimään yksilöityjä, tappiollisia junavuoroja enintään 20 miljoonan euron tappioon asti vuodessa. Sopimuksen mukaan LVM:n tulee määritellä seuraavan vuoden liikennöintivelvoite syyskuun loppuun mennessä. Velvoite on voimassa niin pitkään kuin yksinoikeuskin on voimassa.

Velvoitteen lisäksi LVM ostaa VR:ltä vuoroja, joita ei markkinaehtoisesti ajettaisi. Nykyinen ostoliikennesopimus on voimassa vuoden 2019 loppuun, mutta LVM:n on mahdollista sovituin ehdoin irtisanoa se kesken sopimuskauden, aikaisintaan vuoden 2017 loppuun.

Hallitusohjelman mukaisesti LVM:n ostoliikenteen määrärahoja leikattiin 30 %, mikä johti yhteensä 217 ostoliikenteen junavuoron lakkaamiseen viikossa. Osa eli 88 junavuoroa viikossa siirrettiin VR:n veloitteeseen. Tällä vältettiin junaliikenteen lakkaaminen rataosilla Joensuu-Nurmes, Joensuu-Varkaus, Tampere-Keuruu ja Seinäjoki-Jyväskylä.

Nykyinen velvoiteliikenne on voimassa vain 10.12.2016 asti. Velvoiteliikenteeseen sisältyy säännöllinen yöjunaliikenne Helsingistä Rovaniemelle ja Kolariin sekä 279 muuta junavuoroa viikossa. Ostoliikenteeseen sisältyy säännöllinen yöjunaliikenne Rovaniemeltä Kemijärvelle ja 573 muuta junavuoroa viikossa.

Velvoiteliikenteen vuoroja mahdollista lisätä

Nykyisen laajuisesta velvoiteliikenteestä syntyvän tappion ennustetaan jäävän ensi vuonna alle 20 miljoonan euron enimmäisrajan. Tähän on kolme syytä. VR on merkittävästi tehostanut toimintaansa ja alentanut liikenteenharjoittamisen kustannuksia. VR julkisti elokuussa 2015 mittavan säästöohjelman, joka näyttää toteutuvan suunnitellussa laajuudessa.

Diaarinumero Y 25539/430/16

30.8.2016

Osa kustannussäästöistä kohdistuu velvoiteliikenteeseen. Toisaalta matkustajaliikenteen vaunukaluston poistoajkoja on pidennetty vastaamaan paremmin kaluston todellista käyttöikä. Poistoajkojen muutos on huomattava kustannuksia alentava tekijä etenkin uudella kalustolla ajettavassa yöjunaliikenteessä. Lisäksi junamatkustus on kasvussa, ja kasvun jatkuessa myös velvoiteliikenteen lipputulot kasvavat, mikä pienentää siitä koituvaa tappiota.

Tehostamisen synnyttämä pelivara antaa mahdollisuuden lisätä VR:lle tappiollista velvoiteliikennettä. Junavuorojen lisääminen on välttämätöntä alueellisten joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi.

VR on valmistellut velvoiteliikenteen lisäämisestä ehdotuksen, joka nostaisi velvoiteliikenteestä koituvan tappion sopimuksen enimmäisrajaan 20 miljoonaan euroon vuodessa. Kaikki ehdotettavat lisävuorot ovat tappiollisia, eli niitä ei liikennöitäisi markkinaehtoisesti.

VR:n ehdotus on laadittu lähivuosien velvoiteliikenteen rakenteen pohjaksi siten, että siinä on pyritty ottamaan huomioon asiakaspalaute, matkustajatilastot ja liikennejärjestelmän kokonaistehokkuus. Ehdotuksen yksityiskohdat esitellään jäljempänä tässä lausunnossa. VR:n ehdotuksen lähtökohtana on hallitusohjelman kirjaus ostoliikenteen määrärahoista. VR ei esitä lisää rahaa junaliikenteen ostoihin eikä muutoksia yksinoikeussopimuksen velvoitteen tasoon.

Osto- ja velvoiteliikenteestä monivuotinen ratkaisu

Osto- ja velvoiteliikenne muodostavat yhdessä kokonaisuuden, jolla turvataan junaliikenteen kattavuus ja maakuntien saavutettavuus markkinaehtoisista liikennettä täydentävällä tavalla. Epävarmuus junaliikenteen jatkosta on sekä asiakkaiden että kuntien, maakuntien ja alueellista liikennettä järjestävien viranomaisien kannalta erittäin hankalaa. Pitkäjänteisyyttä tarvitaan, jotta radanvarren asukkaat voivat suunnitella asumisensa, työssäkäyntinsä ja opiskelunsa joukkoliikenteen varaan.

Myös VR:n kannalta lyhyet, jopa alle vuoden voimassa olevat velvoitepäätökset ovat vaikeita. Osto- ja velvoiteliikenne pitää sovittaa yhteen VR:n omien kaupallisten vuorojen kanssa niin aikataulujen kuin kaluston käytön ja henkilöstösuunnittelunkin osalta. Tällä varmistetaan liikennejärjestelmän kokonaistehokkuus.

VR ehdottaa, että osto- ja velvoiteliikenteestä päätettäisiin syyskuun aikana koko jäljellä olevaksi ostoliikenteen sopimuskaudeksi eli vuoden 2019 loppuun saakka. Tällä turvattaisiin alueellisten joukkoliikenneyhteyksien jatkuvuus koko maassa.

Diaarinumero Y 25539/430/16

30.8.2016

Tässä lausunnossa esitetty VR:n ehdotus velvoiteliikenteen laajuudeksi on laskettu oletuksella, että lisäykset ovat voimassa kolmen vuoden ajan. Osa edellä mainituista VR:n tehostamistoimista tuo kustannussäästöjä ajan myötä. Lisäksi ehdotukseen on sisällytetty toiminnallinen kannustin VR:lle: jos junamatkojen myynti ei kehity suotuisasti, veloitteen tappiot ylittävät 20 miljoonaa euroa vuodessa. VR on valmis tämän riskin kantamaan.

VR:n ehdotus lisävuoroista ja palvelutason parantamisesta

- Ostoliikenne jatkuu ajalle 27.3.-31.12.2019 sovitussa laajuudessa koko sopimuskauden ajan.
- Velvoiteliikenne jatkuu ajalle 27.3.-10.12.2016 määritellyssä laajuudessa 31.12.2019 saakka.
- Riihimäki-Lahti-välillä palattaisiin tunnin vuoroväliin. (lisäys 80 junavuoroa viikossa)
- Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere-taajamaliikennettä täydennettäisiin varhaisen aamun ja myöhäisen illan vuoroilla molempiin suuntiin. (lisäys 24 junavuoroa viikossa)
- Helsinki-Lahti Z-junille ja Helsinki-Riihimäki R-junille esitetään lisävuoroja aamuun, iltaan ja viikonlopulle. (lisäys yhteensä 25 junavuoroa viikossa)
- Tampere-Vilppula-Keuruu-välillä palattaisiin 27.3.2016 edeltäneeseen palvelutasoon. (14 lisävuoroa viikossa)
- Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-reitillä liikennöintimalli muutettaisiin siten, että Joensuun ja Varkauden välille tulisi toinen junavuoro suuntaansa. Nämä junat kulkisivat Joensuusta Pieksämäelle ja korvaisivat Varkauden ja Pieksämäen välillä nykyiset neljä vuoroa, joiden matkustajamäärät ovat jääneet hyvin pieniksi. (Joensuu-Varkaus välille 16 lisävuoroa viikossa)
- Savonlinna-Parikkala-välin liikenne, jota VR nyt ajaa kaupallisena liikenteenä, sisällytettäisiin velvoiteliikenteeseen. Palvelutasoa parannettaisiin aamu- ja iltayhteyksillä. (24 lisävuoroa viikossa)
- Säännöllisten Helsinki-Rovaniemi- ja Helsinki-Kolari-yöjunien lisäksi veloitteeseen sisällytettäisiin Turun yöjunaliikenne sekä Helsinki-Rovaniemi- ja Helsinki-Kolari-sesonkiliikenteet.
- Helsinki-Kolari-liikenteessä otetaan käyttöön uudet kaksikerroksiset makuuvaunut.

Diaarinumero Y 25539/430/16

30.8.2016

Esitetyt lisäykset olisivat voimassa vuoden 2019 loppuun asti, käytännössä joulukuun 2019 aikataulukauden vaihdokseen saakka.

Näillä lisäyksillä velvoiteliikenteen tappion arvioidaan olevan 20 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2017-2019. Ehdotus on tehty keskustelujen pohjaksi. Vuorojen tai reittien lisääminen tarkoittaisi vähennyksiä tässä ehdotettuihin lisävuoroihin.

Osto- ja velvoiteliikenteen ryhmittely kaluston perusteella

Nykyinen jako toisaalta osto- ja velvoiteliikenteeseen ja toisaalta VR:n omalla kaupallisella riskillä ajamaan liikenteeseen on pidemmän ajan kehityskulun tulos. Mikään näistä kolmesta ei muodosta reittien tai kaluston osalta täysin selkeää, erillistä kokonaisuutta. Esimerkiksi nykyisessä velvoitteessa on sekä IC-kalustolla ajettavaa pitkän matkan liikennettä (esim. yöjunat), kiskobusseilla ajettavaa alueellista liikennettä (esim. Joensuu-Nurmes) että sähkömoottorijunilla ajettavaa taajamaliikennettä (Riihimäki-Lahti). Ostoliikenteessä on niin ikään IC-kalustolla (esim. Pori-Tampere), kiskobusseilla (esim. Hanko-Karjaa) ja sähkömoottorijunilla (esim. Helsinki-Lahti) ajettavaa liikennettä. Osto- ja velvoiteliikenne ei muodosta sellaista toiminnallista kokonaisuutta, jonka kalusto- ja henkilöstöresurssit olisivat muusta liikenteestä erillisiä. Tämä heikentää liikenteen hoidon kustannusten läpinäkyvyyttä ja lisää tuntuvasti ostoliikenteen mahdollisen kilpailuttamisen vaikeutta.

LVM:n hankkiman ostoliikenteen järjestelyt poikkeavat olennaisesti VR:n ja Helsingin Seudun Liikenteen (HSL) uudesta HSL-liikenteen sopimusmallista, jossa juuri kustannusrakenteen selkeyteen ja läpinäkyvyyteen on kiinnitetty huomiota. Keväällä 2016 HSL:n ja VR:n välillä allekirjoitettua uutta sopimusta edelsi useamman vuoden valmistelut, joiden aikana VR:n lähiliikenteen toiminnot järjestettiin uudelleen.

Edellä esitelty VR:n ehdotus osto- ja velvoiteliikenteeksi olisi mahdollista järjestellä kalustotyypin mukaisesti siten, että muodostettaisiin kolme selkeää, erilaisella kalustolla liikennöitävää kokonaisuutta:

- kiskobusseilla liikennöitävä alueellinen ostoliikenne (kaikki kiskobussi-reitit)
- lähiliikennekalustolla (sähkömoottorijunilla) liikennöitävä Etelä-Suomen taajajunaliikenne
- VR:n kaukoliikennekalustolla (IC-vaunut, pendolinot, makuuvaunukalusto, veturit) liikennöitävä, kaupallisesti kannattamaton velvoiteliikenne

Kokonaisuudet muodostuisivat siten, että ostoliikenteen ja velvoiteliikenteen suuruusluokat säilyisivät. Kalustoperusteinen ryhmittely ei tarkoita-

Diaarinumero Y 25539/430/16

30.8.2016

taisi ostoliikenteen määrärahojen lisätarvetta eikä VR:n veloitteen arvon muutosta.

Malli muodostaisi kaksi erillistä, kustannuksiltaan läpinäkyvää ostoliikenteen kokonaisuutta: alueellisen kiskobussiliikenteen ja Etelä-Suomen taa-jamajunaliikenteen. Niihin sitoutuvaa kalustoa ei käytettäisi muussa liikenteessä. Esitetty malli mahdollistaisi nykyisten ostoliikenteen reittien kilpailuttamisen hallitusti. Kilpailutettu ostoliikenne voisi alkaa nykyisen sopimuskauden päätyttyä vuonna 2020.

Yksinoikeuden vastineeksi VR sitoutuisi hoitamaan velvoiteliikenteen ja siihen liittyvät kalustoinvestoinnit aikaisemmin sovitussa laajuudessa.

VR GROUP



Mikael Aro
toimitusjohtaja