

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 211/2015 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen kaukojunaliikenneyhteyksien turvaaminen Pohjois-Karjalassa

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Krista Mikkonen /vihr näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 211/2015 vp:

Kuinka hallitus aikoo varmistaa poikittaisen junaliikenteen säilymisen,

turvata toimivat joukkoliikenneyhteydet Pohjois-Karjalassa, jos lakkautettaville junareiteille ei saada korvaavia toimijoita markkinaehtoisesti,

varmistaa siirtymäajan sujuvat joukkoliikenneyhteydet ja

varmistaa ratainfrastruktuurin kunnossapidon tavaraliikenteen tarpeita silmällä pitäen niillä reiteillä, joilta matkustajaliikenne mahdollisesti loppuu?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Pohjois-Karjalan raideliikenteeseen kaavailut muutokset liittyvät liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR-Yhtymä Oy:n väliseen ostoliikennesopimukseen. Nykyinen sopimus päättyy vuoden 2015 lopussa. Osapuolet ovat päässeet yhteisymmärrykseen uuden sopimuksen päälinjoista. Lopullinen sopimus tulee hyväksyttäväksi syksyn aikana.

Hallitusohjelman säästötavoitteiden mukaisesti joukkoliikenteen ostoihin on käytettävissä merkittävästi vähemmän rahaa kuin aiemmalla sopimuskaudella, minkä vuoksi palvelutasoa joudutaan supistamaan. Liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR-Yhtymä Oy:n välisissä neuvotteiluissa on pyritty löytämään ratkaisu, jolla pienentyneistä resursseista huolimatta pystyttäisi palvelemaan mahdollisimman hyvin mahdollisimman monia. Sopimusta laatiessa käytiin tarkasti läpi matkustajamääriä ja korvaavia reittejä sekä pyrittiin pääsemään alueellisesti tasapuoliseen ratkaisuun.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välisen ostoliikennesopimuksen lisäksi raideliikennettä määrittelee tämänhetkisessä tilanteessa edellä mainittujen osapuolien välinen yksinoikeussopimus. Kyseisen yksinoikeussopimuksen 2 kohdan mukaan yksinoikeus koskee vain sopimuksen liitteessä todettuja henkilöliikenteen rataosia. Lisäksi samaisen sopimuksen 4 kohdan mukaan liikenteenharjoittajan yksinoikeus tietyn rataosan osalta raukeaa, mikäli liikennöinti lopetetaan kyseisellä rataosalla. Täten VR:n yksinoikeus ei muodostu liikennöinnin esteeksi sellaisilla rataosilla, joilta liikennöinti on lakkaamassa.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 211/2015 vp

Rautatieliikenteen kilpailukykyä ja asiakaslähtöisyyttä tullaan parantamaan avaamalla rautatieliikenteen henkilökuljetukset kilpailulle vielä tämän hallituskauden aikana. Selvitystyö asian tiimoilta on käynnissä ja tavoitteena on löytää Suomen olosuhteisiin toimivin malli. Niillä rataosilla, joilla VR ei liikennöi, on muiden yritysten mahdollista aloittaa liikennöinti jo nyt. Ensi kevään tilanteen osalta tullaan selvittämään markkinaehtoisen juna- ja linja-autoliikenteen tarjontaa ratkaisuja palvelutason turvaamiseksi.

Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen reittiliikennelupahakemuksia on tullut syksyn mittaan toimivaltaisille viranomaisille korvaamaan poistuvia yhteyksiä. Niillä alueilla, joista junaliikennettä on poistumassa, pystytään yhteydet pääsääntöisesti turvaamaan joko olemassa olevalla linja-autoliikenteellä, uusilla markkinaehtoisilla reittiliikenneluvilla sekä eri joukkoliikennemuotojen yhteiskäytöllä. Näin on tilanne myös Pohjois-Karjalan osalta.

Pienentyneiden resurssien ja muuttuvan yhteiskunnan luoma haaste vaatii myös liikenteen osalta uudenlaista ajattelua. Nykyisen kaltaista palvelumallia ei ole enää mahdollista ylläpitää. Liikenne- ja viestintäministeriö tulee syksyn mittaan tarkastelemaan kokonaisuutena henkilöliikenteen- ja logistiikan palveluiden kehittämistä. Liikenteen palveluistuminen on tärkeä kysymys ja digitalisaation hyödyntämisessä paljon potentiaalia. Keskeisenä näkökulmana tarkastelussa on asiakaslähtöisyys.

Hallitusohjelman tavoitteena on rakentaa digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Siinä tavoitteena on edistää innovaatio- ja palvelualustojen syntyä sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta. Yksi tällainen sektori on liikenne.

Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa omistamansa rataverkon radanpidon kustannuksista. Liikenteen vähentyessä rataverkkoon kohdistuva rasitus on pienempi ja ylläpitokustannukset jopa laskevat. Liikenneviraston perimissä ratamaksuissa noudatetaan kustannusvastaavuuden periaatetta ja niiden perusteista säädetään rautatielain (304/2011) 37 §:ssä, jonka mukaan maksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan valtion rataverkolle ja radanpidolle.

Helsingissä 6.11.2015

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

LVM/2060/01/2015