

## Svar på skriftligt spörsmål SSS 211/2015 rd

### Svar på skriftligt spörsmål om tryggnade av fjärrtågsförbindelserna i Norra Karelen

#### Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 211/2015 rd undertecknat av riksdagsledamot Krista Mikkonen /gröna:

*Hur ämnar regeringen tryggade bevarandet av tvärgående tågtrafik,*

*trygga fungerande kollektivtrafikförbindelser i Norra Karelen, om man på marknadens villkor inte hittar aktörer som ersätter de tåggrutter som läggs ned,*

*trygga smidiga kollektivtrafikförbindelser under övergångsperioden och*

*underhålla baninfrastrukturen med tanke på godstrafikens behov på de rutter där passagerartrafiken eventuellt upphör?*

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

De planerade ändringarna i den spårbundna trafiken i Norra Karelen har samband med avtalet om upphandlad trafik mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Ab. Det nuvarande avtalet löper ut i slutet av 2015. Parterna har nått samförstånd om huvudlinjerna i ett nytt avtal. Det slutliga avtalet ska godkännas under hösten.

Enligt sparmålen i regeringsprogrammet finns det betydligt mindre pengar för upphandling inom kollektivtrafiken än under tidigare avtalsperiod, varför man är tvungen att inskränka servicenivån. I förhandlingarna mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Ab har man försökt hitta en lösning där man trots minskade resurser kan betjäna så många som möjligt så bra som möjligt. När avtalet görs upp går man närmare igenom passagerarantal och ersättande rutter samt försöker nå en regionalt rättvis lösning.

Utöver avtalet om upphandlad trafik mellan kommunikationsministeriet och VR bestäms den spårbundna trafiken i den rådande situationen av ensamrättsavtalet mellan ovan nämnda parter. Enligt andra punkten i ensamrättsavtalet i fråga gäller ensamrätten endast de bandelar för persontrafik som fastställts i avtalets bilaga. Vidare enligt fjärde punkten i samma avtal förfaller järnvägsoperatörens ensamrätt till ett visst banavsnitt, om trafikeringen av banavsnittet i fråga läggs ner. Sålunda utgör VR:s ensamrätt inte något hinder för trafikering på sådana banavsnitt där trafikeringen håller på att läggas ner.

## Svar på skriftligt spørgsmål SSS 211/2015 rd

Konkurrensen och kundorienteringen inom järnvägstrafiken kommer att förbättras genom att järnvägstrafiken öppnas för konkurrens inom persontransporten under den innevarande regeringsperioden. Utredningsarbetet om detta har inletts och målet är att hitta en modell som fungerar för de finländska förhållandena. På de banavsnitt som VR inte trafikerar finns det redan nu möjlighet för andra företag att inleda trafikering. Till våren kommer situationen att utredas med avseende på de lösningar som tåg- och busstrafiken på marknadsvillkor erbjuder för att trygga servicenivån.

Under höstens lopp har den behöriga myndigheten tagit emot ansökningar om trafik tillstånd för busstrafik på marknadsvillkor för att ersätta förbindelserna som ska läggas ned. I de områden där tågtrafiken läggs ned är det möjligt att i regel trygga förbindelser antingen med befintlig busstrafik, nya trafik tillstånd på marknadsvillkor eller samutnyttjande av olika kollektivtrafikformer. Så är situationen också i Norra Karelen.

Den utmaning som minskade resurser och ett samhälle i förändring för med sig kräver också nytänkande vad gäller trafiken. Det är inte längre möjligt att upprätthålla en servicemodell i stil med den nuvarande. Kommunikationsministeriet kommer under hösten att granska utvecklingen av persontrafik- och logistik tjänster som helhet. Tjänstefieringen inom trafiken är en viktig fråga och det ligger stor potential i att utnyttja digitaliseringen. En central synvinkel i granskningen är kundorientering.

Regeringsprogrammet syftar till att bygga en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Avsikten är att främja uppkomsten av innovations- och serviceplattformar inom de sektorer där den offentliga förvaltningen har en roll med avseende på en fungerande marknad. En sådan sektor är trafiken.

Trafikverket är banhållningsmyndighet samt banhållare för det bannät som den förvaltar. Staten svarar för kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet. Då trafiken minskar är belastningen på bannätet mindre och underhållskostnaderna till och med sjunker. I de banavgifter som kommunikationsverket tar ut iakttas principen om kostnadsansvar och grunderna för avgifterna fastställs i 37 § i järnvägslagen (304/2011) som föreskriver att banavgiften ska alltid baseras på de kostnader som järnvägstrafiken direkt medför för statens bannät och banhållningen.

Helsingfors 6.11.2015

Kommunikationsminister Anne Berner

KM/2060/01/2015