

Vastaus kirjalliseen kysymykseen valtion omistamasta rautatiekalustosta ja sen romuttamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jenni Pitkon /vihr näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KKV 34/2021 vp:

Mitä hallitus tekee junaliikenteen kaluston riittävyyden varmistamiseksi, jotta hallitusohjelman mukainen junaliikenteen kasvu voidaan toteuttaa hallituskauden aikana ja

mitä hallitus tekee, jotta VR ei romuta käyttö- ja kunnostuskelpoista kalustoa, jolle on välitöntä tarvetta maakunnallisen lähijunaliikenteen käynnistämiseksi?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Vuosi sitten hyväksytyn valtioneuvoston omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti valtio omistajana noudattaa omistajaohjauksessa hyvää hallintotapaa ja osakeyhtiölakia. Näin ollen operatiiviset asiat ovat yhtiöiden johdon vastuulla. Esimerkiksi VR:n kalustoasiat ovat koko elinkaarensa ajalta yhtiön johdon päätettävissä.

Periaatepäätöksen mukaan valtionyhtiöiden tulee ottaa huomioon taloudellisten tekijöiden lisäksi toiminnan sosiaaliset, alueelliset ja ympäristölliset vaikutukset. Valtion tavoitteena omistajana on muun muassa valtionyhtiöiden edelläkävijyys hiilineutraaliin kiertotalouteen siirtymisessä, digitalisaation hyödyntämisessä ja vastuullisuudessa. Näitä asioita edellytetään myös VR:ltä. Yhtiölle on lisäksi painotettu erityisesti ratakaluston elinkaaren mittaista, resurssiviisasta käyttöä.

VR on kertonut viime vuonna, että se kierrättää liikennekelvotonta kalustoa. Samassa yhteydessä yhtiö on kertonut, että käynnissä oleva kaluston kierrätys ei vaikuta alueellisen lähijunaliikenteen järjestämiseen millään alueella. Käytöstä poistettu kalusto on yhtiön mukaan lähtökohtaisesti liikenteeseen kelpaamatonta eli sillä ei ole mahdollista liikennöidä ilman merkittäviä investointeja.

VR on viime vuosina uudistanut kalustoaan ja yhtiö on edennyt myös uuden lähiliikennekaluston hankinnassa. Lähiliikennekaluston 250 miljoonan investointi on yhtiölle tärkeä korvausinvestointi. Uusi kalusto korvaa vanhan Sm2-kaluston, jota on käytetty Etelä-Suomen taajamajunaliikenteessä. Lisäksi VR investoi myös Sm2-kaluston elinkaaren jatkamiseen lähivuosina. Lähiliikennekaluston hankintaan sisältyvillä optioilla yhtiö varautuu pidemmällä aikavälillä kaluston korvausinvestointeihin sekä liikenteen ja matkustajamäärien mahdollisen kasvun tuomiin kalustoinvestointitarpeisiin. Modernilla kalustolla on merkittävä positiivinen vaikutus matkustusmukavuuteen, asiakaskokemukseen ja se tukee junaliikenteen kasvua.

Raideliikenne on ratkaisevassa asemassa ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. VR pyrkii junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen 10 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Investointi uuteen kalustoon ovat tärkeässä roolissa tämän tavoitteen saavuttamisessa. Lisäksi yhtiö on aktiivisesti mukana alueellisten junaliikennepilottien suunnittelussa ja toteutuksessa, ja yhtiöllä on vahva halu kehittää alueellista lähijunaliikennettä.

VR:n mukaan, mikäli lyhyellä aikavälillä olisi tarve aloittaa uutta lähijunaliikennettä, voi tietyissä tilanteissa juna- tai kalustokiertoa muokkaamalla olla mahdollista hyödyntää jo liikenteessä olevaa kalustoa.

Kaikilla uusilla käynnistettävillä yhteysväleillä tulee pystyä tarjoamaan esteettömiä junavuoroja. Rautatiekaluston esteettömyysvaatimukset perustuvat lainsäädäntöön ja esteettömyys on myös VR:lle tärkeä asia. Yhdenvertaisuusvaltuutettu on myös edellyttänyt, että liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää erityistä huomiota hankittavien liikennepalveluiden esteettömyyteen, mikä rajoittaa mahdollisuuksia käyttää vanhaa kalustoa uuden liikennöinnin aloittamiseen.

Suomessa ei ole lainsäädännöllisiä esteitä rautatiemarkkinoille tulolle, vaan kaikille lupaedellytykset täyttävälle rautatieyrityksille on myönnettävä toimilupa harjoittaa rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR sopivat joulukuussa uudesta ostoliikennesopimuksesta, joka korvaa aiemmin voimassa olleet LVM:n ja VR:n väliset sopimusjärjestelyt, ja jonka myötä päättyi myös VR:lle vuonna 2009 myönnetty yksinoikeus. Lisäksi tavoitteena on turvata valtion hankkiman junaliikenteen palvelutaso myös koronan aiheuttamassa tilanteessa. Hyvän hallintotavan mukaisesti valtion omistajaohjaus (VNK) ei ole neuvotteluosapuoli ostoliikennesopimuksessa.

Valtio ostaa vuosittain junaliikennettä VR:ltä noin 32 miljoonalla eurolla. Tämän lisäksi palvelutason ylläpitoa varten eduskunta myönsi vuoden 2020 lisätalousarviossa 11 miljoonan euron lisärahoituksen junaliikenteen hankintaan. Sopimuksen myötä muun muassa lähijuna- ja kiskobussi-liikenne palasi takaisin koronaa edeltävälle tasolle. Julkisella rahoituksella katetaan liikennöintiin liittyviä kustannuksia, kuten operointi-, kalusto- ja kunnossapitokustannuksia. LVM sekä VR ovat lisäksi käynnistäneet neuvottelut taloudellisesti kannattamattomien henkilöjunaliikennepalveluiden hankinnasta 2020-luvulle. Neuvotteluissa lähtökohtana on nykyisen palvelu- ja vuoroarjonnan turvaaminen.

Uuden liikenteen lisäämiselle ja kaluston hankinnoille on oltava riittävä julkinen rahoitus, jos liikennöinti ei ole taloudellisesti kannattavaa. Tämän lisäksi liikennöinnille tulee olla riittävä ratapaperiteetti, ja asema- ja laiturinfrakstruktuurin tulee olla kunnossa, jotta liikenne voidaan aloittaa. Uuden liikenteen aloittaminen on pitkäjänteistä työtä, joka vaatii suunnittelua ja resursseja.

Helsingissä 3.3.2021

Eurooppa- ja omistajaohjausministeri Tytti Tuppurainen