Lehtipuu Otto

10.10.2016

Julkinen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 134/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017 – VR-Yhtymä Oy:n lausunto

Junaliikenteen ostomäärärahat

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

Yksinoikeussopimuksen vastineeksi VR ajaa niin sanottua velvoiteliikennettä. Kyse on vuoroista tai reiteistä, jotka eivät ole taloudellisesti kannattavia, mutta joiden avulla ylläpidetään laajempaa junaliikennettä. LVM voi velvoittaa VR:ää liikennöimään kannattamattomia junavuoroja enintään 20 miljoonan euron liiketappion edestä vuodessa. 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.

Hallitusohjelman mukaisesti junaliikenteen ostomäärärahoja leikattiin vuoden 2016 talousarviossa 12,3 miljoonaa euroa(30 %)Tämä tarkoitti käytännössä 217 ostoliikenteen junavuoron lakkaamista viikossa maaliskuussa 2016. Osa lakkautetuista junavuoroista, 88 junavuoroa viikossa, siirrettiin tällöin velvoiteliikenteeseen. Säästöpäätökset näkyivät junaliikenteen palvelutason heikentymisenä useissa maakunnissa.

LVM ja VR ovat syyskuussa sopineet vuonna 2017 ajettavista osto- ja velvoiteliikenteen junavuoroista. Osto- ja velvoiteliikenteenä ajettavien junavuorojen määrää pystytään lisäämään ilman ostomäärärahojen korottamista. VR on tehostanut merkittävästi toimintaansa, mikä on alentanut liikenteenharjoittamisen kustannuksia. Lisäksi matkustajaliikenteen vaunukaluston poistoaikoja on pidennetty vastaamaan paremmin kaluston todellista käyttöikää. VR valmisteli oman esityksen, miten velvoiteliikenteen junavuoroja voitiin lisätä liikennöintikustannusten alentumisen ansiosta. LVM:n päätös velvoiteliikenteen lisäämisestä pohjautuu tähän VR:n valmisteluun.

Velvoiteliikennepäätös lisää junavuorojen määrää 11.12.2016 alkaen kaukoliikenteessä 80 junavuorolla viikossa ja Etelä-Suomen lähi- ja taajamajunaliikenteessä 159 vuorolla viikossa. VR:n näkemyksen mukaan junavuorojen lisääminen oli välttämätöntä alueellisten joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi. Vuorojen lisääminen ei edellytä muutoksia ostoliikennemäärärahoihin eikä yksinoikeussopimuksen mukaiseen VR:n velvoiteliikenteen tappion enimmäismäärään.

LVM:n päätös velvoiteliikenteen vuoroista on voimassa 12 kuukautta eli joulukuun 2017 aikataulukauden vaihdokseen asti. VR esitti, että osto- ja velvoiteliikennettä koskeva päätös olisi tehty kolmeksi vuodeksi. Hallitusohjelmassa on jo otettu kantaa ostoliikennemäärärahojen tasoon koko vaalikaudeksi. Kolmivuotinen ratkaisu olisi ollut junaliikenteen asiakkaiden, kuntien, maakuntien ja alueellista liikennettä järjestävien viranomaisten kannalta perusteltu. Ihmisten on voitava suunnitella asumisensa, työssäkäyntinsä ja opiskelunsa joukkoliikenteen varaan.

Uudet väylähankkeet

Hallituksen esityksessä on uutena väylähankkeena Luumäki-Imatra-Venäjän raja ratayhteyden parantaminen. Kyse on yhteensä 165 miljoonaa euroa koskevasta hankkeesta. Vuodelle 2017 määrärahaa on varattu 3 miljoonaa euroa. Hanke on tarpeellinen teollisuuden kuljetusten kannalta, koska se parantaa rataosan välityskykyä ja liikenteen toimintaedellytyksiä. Se parantaa myös henkilöliikenteen palvelutasoa ja häiriöherkkyyden hallintaa. Ratahankkeen on tarkoitus olla valmis liikenteelle vuonna 2022. VR-Yhtymä pitää Luumäki-Imatra-Venäjän raja ratayhteyden parantamista erittäin kannatettavana.

Talousarvioesityksessä esitetään 10 miljoonan euron korotusta Äänekosken biotuotetehtaan liikenneyhteyksien sopimusvaltuuteen. Korotus on tarpeellinen vanhojen ratarakenteiden ja –laitteiden korjauksen rahoittamiseksi.

Rataverkon korjausvelanhoito

Rataverkon korjausvelanhoidossa on muutettu rahoituksen aikataulua, kokonaispanostus korjausvelanhoitoon on kuitenkin ennallaan. Korjausvelkaohjelma vuosille 2016–2018 on yhteensä 600 miljoonaa euroa, josta rataverkolle kohdistuva osuus on 223,4 miljoonaa euroa.

Rataverkon korjausvelka näkyy päivittäisessä liikenteen hoidossa, häiriötilanteiden esiintymisenä ja täsmällisyyden heikkenemisenä. Kesällä 2016 ratainfran häiriöt, etenkin turvalaiteviat ovat aiheuttaneet tavanomaista enemmän myöhästymisiä. Korjausvelka, kuten huonokuntoiset sillat tai korjaamattomat pehmeikköalueet, aiheuttavat pistemäisiä nopeusrajoituksia lähes kaikille radoille. Rataverkon kunnon

parantaminen pitkäjänteisesti on välttämätöntä, jotta matkustajaliikenteen aikatauluja voidaan nopeuttaa ja liikenteen täsmällisyys varmistetaan.

Parlamentaarinen työryhmä arvioi raportissaan v. 2014 rataverkon korjausvelan suuruudeksi 1,2-1,3 miljardia euroa. Nykyinen korjausvelkaohjelma kattaa tästä alle 20 %. Rataverkon toimivuuteen ja käytettävyyteen on panostettava jatkuvasti. Myös kilpailun avautumisen näkökulmasta on tärkeää, että valtio investoi rataverkon kuntoon ja huolehtii siitä, että rataverkon korjausvelka saadaan hoidettua.

Kevyen polttoöljyn verotus

Rautatieliikenteessä käytetään kevyttä polttoöljyä, josta perittävä vero nousee 1,47 snt/l. Tämä tarkoittaa VR:lle liikennöintikustannusten nousua noin 0,4 miljoonaa euroa. Lisäkustannus tulee rasittamaan erityisesti teollisuuden rautatiekuljetuksia, joista noin 25-30 % hoidetaan dieselvedolla.

Ratavero

Hallituksen esityksessä on todettu, että rataveroa ei peritä sähkö- eikä dieselvetoisessa tavaraliikenteessä vuosina 2015–2018. VR on siirtänyt rataveron perimättä jättämisestä syntyvän hyödyn täysimääräisesti rahtiliikenneasiakkailleen.

VR GROUP

Otto Lehtipuu
Yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja