

11.10.2021

VR-Yhtymän kommentit Joonas Köntän kirjalliseen kysymykseen ostoliikenteen peruista junavuoroista

VR:n tavoitteena on ilmastoystävällisen junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen Suomessa yli 10 prosenttiin. Olennainen edellytys junaliikenteen osuuden kasvattamiselle on kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen sekä valtakunnallisesti että alueellisesti myös ostoliikenteen osalta.

Henkilöjunaliikenteen kasvuksi keskeistä on hyvä asiakaskokemus, joka syntyy erityisesti nopeasta ja sujuvasta junamatkasta, monipuolisesta vuorotarjonnasta ja aikataulujen yhteensopivuudesta. VR haluaa kaikissa tilanteissa palvella asiakkaitaan mahdollisimman hyvin uusien asiakkaiden houuttelemiseksi juniin ja sitä kautta raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi.

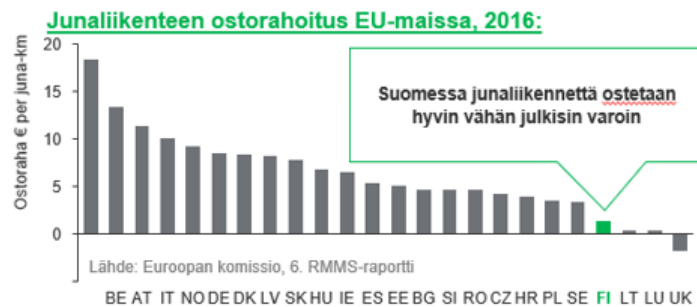
VR:n ydintehtävä on junien ajaminen. Junavuorojen peruminen ei ole kenenkään etu. Jos junavuoro joudutaan perumaan, VR järjestää korvaavan kuljetuksen joko toisella junalla tai linja-autolla. Tässä yhteydessä on syytä huomioida, että merkittävä osa perumisista ei johdu VR:stä. Syy voi olla mm. radassa tai johtua onnettomuudesta tai muusta VR:stä täysin riippumattomasta syystä. Omassa toiminnassaan VR pyrkii kaikin keinoin välttämään junavuorojen perumisen ja muut häiriötilanteet junaliikenteessä – paitsi, että ne heikentävät asiakaskokemusta, ne myös aiheuttavat ylimääräisiä kuluja niin junakaluston, korvaavien kuljetusten, asiakashyvitysten kuin ylimääräisten henkilöstökulujenkin muodossa.

Kirjallisessa kysymyksessä todetulla tavalla junavuorojen peruuntumiset ovat tänä vuonna kohdistuneet erityisesti kiskobussireiteille, mutta näillekin vuoroille on järjestetty korvaava linja-autoyhteys maanteitse. Kaiken kaikkiaan tämän vuoden aikana on ajettu noin 69 000 ostoliikennejunavuoroa, joista 2 % on jouduttu perumaan ja järjestämään asiakkaille korvaava kuljetus määräasemalle.

Tällä hetkellä voimassa olevassa, väliaikaisessa ostoliikennesopimuksessa junavuorojen peruutusten osalta on todettu seuraavaa: "VR palauttaa LVM:n liikennöintikorvausta ajamattomien suoritteiden osalta siltä osin, kun ajamaton suorite ylittää kohtuullisena pidettävän tason ja suoritetta ei ole ajettu suoraan VR:stä johtuvasta syystä, eikä korvaavaa kuljetusta asiakkaille ole järjestetty. Kohtuullisena ajamattoman suoritteiden tasona pidetään 1 % junakilometristä laskettuna." Uudessa sopimuksessa tulee olemaan nykyistä tiukemmat mekanismit, jotka kannustavat VR:ää kehittämään liikenteen laatua entisestään. Vastaavan kaltaisia kannustimia on käytössä jo nykyisin HSL-alueen liikenteessä.

11.10.2021

Voimassa oleva ostoliikennesopimus on valtion ostoliikennekorvauksesta huolimatta VR:lle tappiollinen. Ylipäätään LVM:n ostaman, julkisesti rahoitetun junaliikenteen osuus on kansainvälisesti verrattuna pientä ja edellinen hallitus pienensi junaliikenteen ostarahoitusta merkittävästi vuonna 2016. Henkilöjunaliikenne HSL-alueen ulkopuolella Suomessa rahoitetaan noin 90 prosenttisesti lipputuloilla, mikä on kansainvälisesti vertaillen poikkeuksellisen korkea suhde.



Perustason ostoliikenteen vuosittainen ostomääräraha on lähtökohtaisesti 32 M€/vuosi (v. 2022–2030). Julkisen ostoliikenne-rahoinnin määrä tulevassa 9 vuoden perustason ostoliikenteen sopimusjaksolla on keskimäärin seuraava:

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne: 10,9 M€ vuodessa ja 1,37 € yksittäistä matkaa kohden
- Yöjunaliikenne: 3,3 M€ vuodessa ja 5,53 € yksittäistä matkaa kohden
- Kiskobussiliikenne: 7,0 M€ vuodessa ja 12,46 € yksittäistä matkaa kohden
- Muut ostoliikenteen IC- ja Pendolino-vuorot (Tampere-Pori ja Rovaniemi-Oulu-Kuopio): 8,1 M€ vuodessa ja 7,27 € matkaa kohden

Julkisen rahoituksen suuruusluokan vertailuna mainittakoon, että valtion ostaman lentoliikenteen tuki on keskimäärin 1220 € yksittäistä matkaa kohti. Tästäkin näkökulmasta julkisen ostarahan osuutta henkilöjunaliikenteessä voidaan perustellusti pitää erittäin maltillisena.