

Svar på skriftligt spörsmål SSS 34/2021 rd

Svar på skriftligt spörsmål om den statsägda järnvägsmaterielen och dess skrotning

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 34/2021 rd undertecknat av riksdagsledamot Jenni Pitko /gröna:

Vad gör regeringen för att säkerställa tillräckligheten av järnvägsmaterielen, för att kunna förverkliga den regeringsprogramsenliga tillväxten av tågtrafiken under regeringsperioden och

vad gör regeringen för att hindra VR från att skrota användnings- och renoveringsduglig materiel, för vilket det finns ett omedelbart behov för när det gäller att inleda närtågstrafik i landskapen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

I enlighet med statsrådets ägarpolitiska principbeslut, som godkändes för ett år sedan, följer staten som ägare god förvaltningssed och aktiebolagslagen vid ägarstyrningen. Detta innebär att bolagens ledning ansvarar för de operativa frågorna. Exempelvis frågor som gäller VR:s materiel ska under materielens hela livscykel avgöras av bolagets ledning.

Enligt principbeslutet ska statsbolagen utöver ekonomiska faktorer även beakta verksamhetens sociala, regionala och miljömässiga konsekvenser. Statens målsättning som ägare är bland annat att de statliga bolagen ska vara föregångare i övergången till en klimatneutral cirkulär ekonomi, i utnyttjandet av digitaliseringen och i fråga om ansvarsfullhet. Detta förutsätts också av VR. Dessutom har det betonats särskilt att VR ska iaktta en resurssmart användning som sträcker sig över järnvägsmaterielens hela livscykel.

VR har i fjol berättat att bolaget återvinner materiel som inte längre är trafikduglig. I samband med detta har bolaget berättat att den pågående återvinningen av materielen inte inverkar på ordnandet av regional närtågstrafik i något område. Enligt bolaget är materielen som tagits ur bruk i princip oduglig för trafik, dvs. den kan inte användas i trafik utan betydande investeringar.

VR har under de senaste åren förnyat materielen och bolaget har också avancerat i anskaffningen av materiel för närtrafiken. En 250 miljoners investering i närtrafikmateriel är en viktig ersättande investering för bolaget. Den nya materielen ersätter den äldre Sm2-materielen, som har använts i södra Finlands tätortstågstrafik. Dessutom investerar VR även under de närmaste åren i att förlänga livslängden på Sm2-materielen. Med optioner som ingår i anskaffningen av närtra-

fiksmateriel förbereder sig bolaget för ersättande investeringar på längre sikt samt för materielinvesteringsbehov som uppstår vid en eventuell ökning av trafik och passagerarmängder. Modern materiel har en betydande positiv inverkan på resebekvämligheten, kundupplevelsen och den stöder tågtrafikens tillväxt.

Rälstrafiken spelar en avgörande roll i tyglaget av klimatförändringen. VR strävar efter att öka tågtrafikens andel som färdmetod till 10 procent fram till år 2030. Investeringar i ny materiel spelar en viktig roll för att uppnå detta mål. VR deltar också aktivt i planering och förverkligande av regionala tågtrafikspiloter och bolaget har en stark vilja att utveckla regional närtågstrafik.

Ifall det finns kortsiktiga behov att starta ny närtågstrafik, är det enligt VR i vissa fall möjligt att utnyttja befintlig, trafikerande materiel genom att ändra på roteringen av tåg eller materiel.

På alla nya förbindelseavsnitt ska man kunna erbjuda tillgängliga tågturer. Järnvägsmaterielens tillgänglighet utgår ifrån lagstiftning och tillgänglighet är en viktig aspekt även för VR. Diskrimineringsombudsmannen har också förutsatt att kommunikationsministeriet fäster särskild vikt vid att de trafiktjänster som skaffas är tillgängliga, vilket begränsar möjligheterna att använda den gamla materielen för att inleda ny trafik.

I Finland finns det inga lagstiftningshinder för att komma in på järnvägsmarknaden, utan alla järnvägsföretag som uppfyller tillståndsvillkoren ska beviljas koncession för att bedriva person- och godstrafik på järnväg. Kommunikationsministeriet och VR kom i december överens om ett nytt avtal om köptrafik som ersätter de tidigare avtalsarrangemangen mellan kommunikationsministeriet och VR. I och med detta avtal upphörde också den ensamrätt som beviljades VR 2009. Syftet är också att trygga servicenivån inom den tågtrafik som staten upphandlar också i den situation som orsakats av coronaviruset. I enlighet med god förvaltnings sed är statens ägarstyrning (SRK) inte förhandlingspart i avtalet om köptrafik.

Staten köper tågtrafik årligen av VR för ca 32 miljoner euro. För att upprätthålla servicenivån anvisade riksdagen dessutom i tilläggsbudgeten för 2020 en tilläggsfinansiering på 11 miljoner euro för upphandling av tågtrafik. I och med avtalet återgick bland annat närtågstrafiken och spårbusstrafiken till samma nivå som före corona. Den offentliga finansieringen täcker trafikrelaterade kostnader, såsom drifts-, materiel- och underhållskostnader. Kommunikationsministeriet och VR har dessutom inlett förhandlingar om upphandling av ekonomiskt olönsamma persontågstjänster på 2020-talet. Utgångspunkten i förhandlingarna är att trygga det befintliga utbudet av tjänster och turer.

Det ska finnas tillräcklig offentlig finansiering för att öka den nya trafiken och för anskaffning av materiel, om trafiken inte är ekonomiskt lönsam. Dessutom ska det finnas tillräcklig bankkapacitet för trafiken, och stations- och perronginfrastrukturen ska vara i skick för att trafiken ska kunna inledas. Inledandet av ny trafik är långsiktigt arbete som kräver planering och resurser.

Helsingfors 3.3.2021

Europa- och ägarstyrningsminister Tytti Tuppurainen