

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 707/2020 rd

Svar på skriftligt spørgsmål om tillgången på och mängden tågmateriel hos VR

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 spørgsmål SS 707/2020 rd undertecknat av riksdagsledamot Joonas Könttä /cent:

Är ministern mot bakgrunden av ny information redo att ändra svaret på den tidigare frågan om återställande av persontågstrafiken längs sträckan Jyväskylä–Äänekoski och

hur förhåller sig ministern till eventuella oklara uppgifter som VR har gett om mängden närtågsmateriel?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Vi har begärt av statsrådets kansli och VR-Group Ab (VR) ytterligare information om frågor som gäller materiel. Enligt information som vi har fått från avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli: ”referenserna till oklara uppgifter är anknutna till att i den artikel som det skriftliga spørgsmålet hänvisar till har VR:s kommentarer om tillräckligheten av materiel i den marknadsbaserade fjärtrafiken blandats ihop med tillgången till materiel i närtrafiken. Under de senaste åren har VR uttryckligen investerat kraftigt i materiel i den marknadsbaserade trafiken och kommentarerna från VR:s representant i artikeln gällde den InterCity-materiel med två våningar som används i fjärtrafiken och genom vilken bolaget har kunnat öka sin kapacitet. InterCity-materielen är emellertid avsedd för transport av stora passagerarvolymmer på långa sträckor, och den lämpar sig inte kostnadseffektivt för täta och korta transporter av närtrafiktyp. Artikeln hänvisade också till att tillgången till närtrafikmateriel som angetts av VR skulle strida mot Traficoms materielregister. I fråga om detta ska beaktas att Traficoms register inne-håller uppgifter om all registrerad materiel, dvs. även om materielenheter som inte längre används i trafiken. Materielen avregistreras först när man lämnar in ett skrotningsintyg hos Traficom. VR har närtrafikståg som har ställts av och som omfattas av körförbud, och bolaget utnyttjar delar från dem för underhåll av tåg som används i trafik och för att förlänga deras livscykel. Dessa enheter syns i materielregistret, även om de inte längre är trafikdugliga. Där-med förekommer det inga oklarheter vad gäller de uppgifter som VR har gett om mängden närtrafikmateriel”

Enligt den information som vi har fått från statsrådets kansli och VR utgör tågmaterielen i nuläget en flaskhals för en betydande ökning av utbud i de trafiktjänster som utgör föremål för upphandling. Enligt VR:s meddelande finns det i synnerhet ingen tillgång till regionalstågs-, rälsbuss-

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 707/2020 rd

och nattågsmateriel som är fysiskt tillgänglig och erbjuder en positiv kundupplevelse för en betydande ökning av det tillgängliga turutbudet. Enligt VR är det i för sig möjligt att på lång sikt sanera gammal materiel, men enligt VR har denna materiel betydande begränsningar, såsom kostnadseffektivitet, fysisk tillgänglighet och brist på ventilation. Diskrimineringsombudsmannen har även förutsatt att kommunikationsministeriet ska fästa särskild vikt vid att de trafiktjänster som upphandlas är fysiskt tillgängliga, vilket begränsar möjligheterna att använda gammal materiel för att inleda ny trafikering. Därmed kan nya regionala och tillgängliga persontågtrafikstjänster inte genomföras utan ytterligare investeringar i materielen, om man inte samtidigt minskar utbudet av den övriga trafiken. VR håller på att skaffa ny materiel för närtågstrafiken som ska börja användas tidigast 2025 och som ersätter de gamla sm2-tågen. Enligt VR är det möjligt att med optioner för upphandlingen i fråga även skaffa extra materiel för ny närtågstrafik, men detta förutsätter att det bland annat finns tillräcklig offentlig finansiering för nya förbindelser.

Ordnandet av persontågstrafik är knutet till geografiska, ekonomiska och verksamhetsmässiga ramar. För att trafik ska kunna ordnas krävs ledig spårkapacitet och tågmateriel samt offentlig finansiering, om trafiken inte är ekonomiskt lönsam. Ett ökat utbud till exempel längs sträckan Jyväskylä–Åänekoski förutsätter att ovan nämnda villkor uppfylls. Covid-19-situationen påverkar också ordnandet av kollektivtrafik genom bland annat ett minskat antal passagerare och ökade hälsosäkerhetskrav.

Kommunikationsministeriet och VR-Group Ab förhandlar om upphandling av olönsam persontågstrafik för 2020-talet. Utgångspunkten för förhandlingarna är den nuvarande finansieringsnivån och det nuvarande utbudet av persontågstrafik, vars kvantitet och kvalitet man strävar efter att utveckla med fokus på kunderna. Utbudet av persontågstrafik som helhet kommer att utredas genom en process i samarbete med VR. Under beredningen hörs även alla områden om det planerade trafikutbudet och dess utvecklingsmöjligheter. Dessutom ingår i avtalet en mekanism för hantering av ändringar, med vilken det är möjligt att ändra den trafikhelhet som anskaffas under avtalsperioden.

Helsingfors 26.10.2020

kommunikationsminister Timo Harakka