

Vanhanen Ari

29.7.2014

Yrityssalainen

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko
HELSINKI

VR:N MATKUSTAJALIIKENTEN PALVELUJEN KEHITTÄMINEN LIIKENNETARJONNAN KEINAIN

VR:n kaukoliikenteessä on nyt kolmenlaista junatarjontaa:

1. VR:n omalla liiketoimintariskillään harjoittama kaukoliikenne, jossa kustannukset voidaan kattaa lipputuloilla, ja joka on VR:lle katteellista liikennettä. Tämänkin liikenteen sisällä voi olla yksittäisiä kannattamattomia junavuoroja. Tämä liikenne on yksinoikeussopimuksen mukaisen palveluvelvoitteen alaista liikennettä, mutta VR voi pääsääntöisesti itsenäisesti päättää aikatauluista ja pysähdyspaikoista ja junavuorojen määrästä
2. Ns. velvoiteliikenne, joka sisältyy nykyisen yksinoikeussopimuksen n. 20 M€:n arvoiseen velvoitteeseen VR:lle tuottaa yhdessä LVM:n kanssa sovittuja palveluita, joilla parannetaan junaliikenteen palvelutasoa. Tähän sisältyvät junavuorot ovat VR:lle tappiollisia, lipputulot eivät riitä kattamaan kustannuksia, eikä VR saa keneltäkään kompensatiota niiden aiheuttamasta tappiosta. On sovittu, että näiden junavuorojen tulee olla VR:n itsekannattavaa liikennettä täydentävää, ja oletus on, että ne voisivat pidemmällä aikavälillä muuttua kannattaviksi
3. LVM:n VR:ltä ostama liikenne, joka on pääsääntöisesti poikittaisliikenteen taajamajunia ja rataverkon häntien liikennettä. Nämä ovat raskaasti tappiollisia junavuoroja, joita VR ei ilman LVM:n ostoja liikennöisi. Nykyinen sopimus on voimassa v. 2015 loppuun ja on arvoltaan n. 34 M€/v

Savon radalla on Helsinki–Kuopio-välillä kohtien 1 ja 2 mukaista liikennettä, ja Kuopio–Oulu-välillä kohtien 1 ja 3 mukaista liikennettä. Eri lajeihin sisältyvät junamäärät näkyvät alla olevissa kartoissa. Savon radalla on Kouvolan kautta kulkevia velvoitejunia 2 vuoroa (1 per suunta), ja VR:n itsekannattavia vuoroja 18 (9 per suunta). VR:n oma liikenne on suunniteltu siten, että se mahdollisimman hyvin vastaa matkustajien tarpeita niinä vuorokauden aikoina ja päivinä, jolloin matkustajapotentialiaali riittää kannattavaan liikenteeseen. Kohdan kaksi mukaisia junavuoroja ovat uudessa aikataulussa IC 69 ja S 700. Nämä ovat velvoitejunia siksi, että aikaisten lähtöaikojensa vuoksi niissä ei ole riittävästi matkustajia, jotta ne olisivat kannattavia. Junat tarjoavat kuitenkin hyviä yhteyksiä aikaisin aamulla Savon ja pääkaupunkiseudun välillä. Pyyntöjä näiden junien liikenteen käynnistämiseksi tuli esim. Mikkelin kaupungilta ja Etelä-Savon maakuntaliitolta liittyen mm. Maavoimien

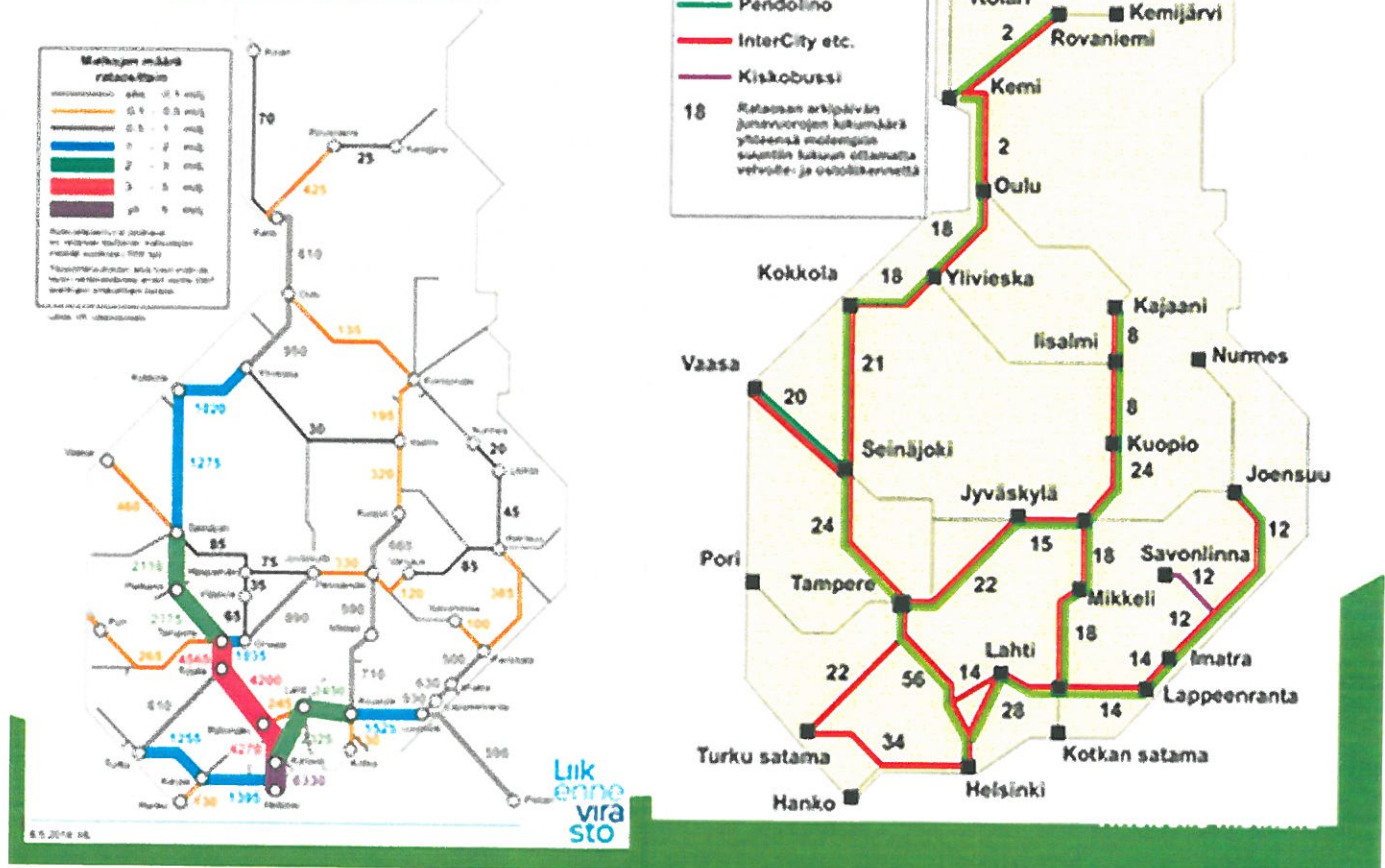
esikunnan siirtymiseen Mikkeliin. IC 69 aloitti kulun Helsingistä lähtevänä junana 4.6.2012 alkaen. Tätä ennen suunnilleen samaan aikaan oli kulussa vain Kouvolasta pohjoiseen ajanut ostoliikenteen pikajuna. Juna S 700:n edeltäjänä toiminut pikajuna oli aikaisemmin LVM:n ostoliikennettä. Kyseinen juna siirtyi VR:n vastuulle velvoitejunaksi ostoliikenteessä tehtyjen järjestelyjen yhteydessä nykyistä ostoliikennesopimusta tehtäessä 2012, koska LVM:n ostopohjat eivät enää olisi riittäneet tämän junan ostamiseen. Alun perinkään kumpaakaan näistä junista ei aikataulujensa vuoksi ole tarkoitettu palvelemaan erityisesti Haukivuoren asemaa. Haukivuoren pysähdysten poistaminen ei poista näitä junia, vaan ne palvelevat alkuperäistä tarkoitustaan edelleen 11.8. jälkeenkin LVM:n ja VR:n välisen sopimuksen mukaisina velvoitejunia. Haukivuoren pysähdysten poistaminen näiden junien osalta on tehty voimassa olevan sopimuksen mukaisesti.



Matkustajaliikennevirrat kaukoliikenteessä 2013 ja VR:n oma kaukoliikenne 2014

Henkilöliikenteen matkat vuonna 2013

Kaukoliikenne 13 558 milj. matkaa



Osto- ja velvoiteliikenne

Ostoliikenne

- Nykyinen sopimus voimassa 1.1.2012–31.12.2015
- Tappiollista pelkillä lipputuloilla



Velvoiteliikenne

- Yksinoikeussopimuksen (2009-2024) vastineeksi tarjottavaa parempaa palvelutasoa
- VR kattaa kulut (vain osin lipputuloilla)



Merkittävä tekijä matkustajille kulkumuodon valinnassa on matka-aika. VR:n tavoitteena on ollut pitkäjänteisellä investointiohjelmalla uuteen kalustoon lyhentää matka-aikoja ja hyödyntää samalla rataverkon kehittämishankkeet. Vuonna 2006 käyttöön otetun oikoradan yhteydessä pystyttiin matka-aikoja Savoan, Kainuuseen ja Itä-Suomeen lyhentämään jopa tunnilla. Tästä saatujen ja muiden vastaavien kokemusten perusteella voidaan todeta, että yhteysvälillä tapahtuva 10 %:n matkajan lyheneminen lisää saman yhteysvälin matkustajamäärää 10 %. Matka-aikoj nopeuttamalla pystytään parhaiten lisäämään joukkoliikenteen suosiota ja parantamaan kilpailukykyä henkilöauton kanssa.

Vanhanen Ari

29.7.2014

Yrityssalainen

VR on hankkinut viime vuosien aikana 40 uutta kaksikerrosistumavaunua ja parhaillaan VR:lle toimitetaan Transtech Oy:ltä uusia kaksikerroksisia ravintola- ja ohjausvaunuja. Vuoden 2015 loppuun mennessä uusia ravintolavaunuja on liikenteessä 26 kpl ja ohjausvaunuja 25 kpl. Parhaillaan on käynnissä tarjouskilpailu 46 uuden kaksikerroksisen matkustajavaunun hankinnasta. Tässä mainittujen hankintojen arvo on yhteensä n. 370 M€. Viime vuodenvaihteessa VR teki myös sopimuksen 80 uuden 200 km/h nopeuteen pystyvän sähköveturien hankkimisesta, hankinnan arvo on n. 300 M€. Kaluston uudistamishanke on jo nyt siinä vaiheessa, että Helsinki-Kouvola-välillä pystytään 11.8.2014 alkaen kaikkien IC-junien nopeus nostamaan 200 km/h:ssa. Samaan aikaan saadaan nopeushyötyä n. 10 minuuttia poistamalla Haukivuoren pysähdys kaikilta junilta.

Nämä molemmat muutokset yhdessä mahdollistivat yksiraiteisen Savon radan liikenne rakenteen uudistamisen siten, että kokonaismatka-aika esim. Helsinki-Kuopio-Helsinki reitillä nopeutuu joillakin junilla jopa 30 ja 20 min, ja lopuillakin n. 10-15 min. Nopeutuksia saadaan myös Joensuun suuntaan sekä Tampere-Kuopio-välille.

Koska yksiraiteisella rataosuudella junat voivat kohdata toisiaan vain harvakseltaan olevilla junien kohtauspaikoilla, saatiinkin suurimmat matka-aikasäästöt syntyään uuden nopeamman kaluston ja Haukivuoren sekä Liestuoreen pysähdysten yhteisvaikutuksesta saatavilla säästöillä, jotka mahdollistivat junakohtausten suunnittelun huomattavasti optimaalisemmiksi kuin mitä vanhassa järjestelmässä oli.

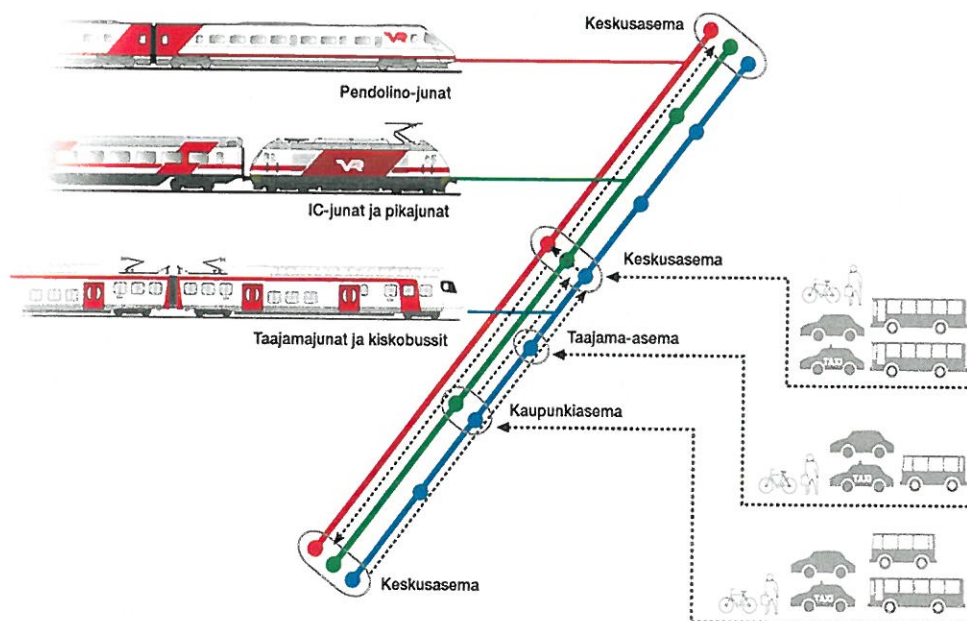
Näillä toimenpiteillä yhdessä hinnoittelu-uudistusten ja markkinointiponnisteluja kanssa VR pyrkii saamaan juniin uusia matkustajia erityisesti isojen kaupunkien ja maakuntakeskusten välille, joista löytyy merkittävää potentiaalia joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattamiseen. Juna on isona ja nopeana kuljetusvälineenä pääradoilla parhaimmillaan runkokuljettajana suurille matkustajamäärille. Liikenneverkkoa voidaan täydentää pienempien paikkakuntien osalta hyvin yhteen sovitulla taajamajunaliikenteellä ja siellä missä taajamajunaliikennettä ei ole (kuten Savonrata) bussiliikenteellä. Näihin tarvitaan kuitenkin pienten volyymien vuoksi aina kuntien ja valtion osallistumista rahoitukseen.

Haukivuoren kohdalla nyt noin 12 000 vuosittaiselle matkustajalle tuleva heikennys parantaa huomattavasti noin 600 000 muun matkustajan palvelua vuodessa ja ennen kaikkea luo mahdollisuuden saada tällä rataosalla kymmeniä tuhansia uusia junan käyttäjiä, jotka myös tarvitaan, jotta VR voi selviytyä edellä mainituista mittavista investoinneista. Haukivuoresta kasvua ei ole saatavilla, sillä Haukivuoren matkustajamäärät ovat laskeneet viimeisen kymmenen vuoden aikana peräti 30 %, ja sama lasku siellä olisi ennustettu jatkuvan.

Vanhanen Ari

29.7.2014

Yrityssalainen



Ystävällisin terveisin

VR-Yhtymä Oy
Matkustajaliikennedivisioona

Ari Vanhanen
kaukoliikennejohtaja

Tiedoksi

Minna Kivimäki LVM, Tero Jokilehto LVM, Mikael Aro VR, Antti Tiitola VR, Otto Lehtipuu VR