

ON TRACK WITH
FINLAND

Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa

Hallitusohjelman henkilöjunaliikenteen
toimenpiteiden valmistelua tukeva työryhmä
to 21.11.2024



Miten raportti on valmisteltu?

Selvitys on tilattu konsulttiryhmältä, johon on kuulunut asiantuntijoita Rambollista, WSP:ltä ja Floulta. KPMG on laatinut analyysiä rahavirroista ja talouskokonaisuudesta

Raportti on jatkoa aiemmille selvityksille, joissa on käsitelty henkilöjunaliikenteen markkinoita ja palveluja sekä alueellista junaliikennettä

Raportti on valmisteltu yhteistyössä LVM-hallinnonalalla. Selvitystyön ohjausryhmään on kuulunut Traficomien lisäksi nykyisen ostoliikenteen rahoittajat (LVM, HSL ja Nysse) ja Väylävirasto

Kevään ja kesän 2024 aikana on käyty kahdenlaisia aluekeskusteluja

- Sähkömoottorijunien mahdollistamaa alueellista junaliikennettä on käsitelty joukkoliikennettä järjestävien kuntien kanssa. Näissä keskusteluissa on pyritty alustavasti selvittämään kuntien tarpeita, mahdollisuuksia ja valmiuksia osallistua 2030-luvun ensimmäiselle kilpailutuskierrokselle palveluiden yhteissuunnitteluun ja -rahoitukseen
- Lisäksi kiskobussiliikenteen reittien kunnille järjestettiin omat keskustelutilaisuutensa, joissa käsiteltiin sähköistämättömien rataosien liikenteen nykytilaa, epäjatkuvuuksia ja tulevaisuuden vaihtoehtoja. Myös muita alueiden edustajia on osallistunut selvityksiin ja keskusteluihin

Mitkä olivat selvityksen keskeisimmät kysymykset?

Selvityksessä on käsitelty henkilöjunaliikenteen markkinoita ja palveluja sekä näiden osatekijöitä nykytilan ja tulevaisuuden näkymien kannalta valtioneuvoston päätöksentekoa varten. Taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjaukset koskien tosiasiallisen kilpailun lisäämistä raideliikennemarkkinalla.

- Raportissa on pyritty muodostamaan kokonaiskuva, jossa kaikki ostoliikenteen tuotannontekijät ovat mukana tarkastelussa. Raporttia ei ole tarkoitettu yksityiskohtaiseksi hankinta- tai suunnitteluohjeksi. Tarkkuustaso on haettu sopivaksi julkisen talouden ja muiden vaikutusten arvioimiseksi 2030-luvun tilanteessa
- Keskeisiä kysymyksiä on ollut selvittää kilpailutettavien palveluiden laajuutta, toteutusmahdollisuuksia ja vaikutuksia. Määrääväksi lähtökohdaksi on otettu liikkuvakalusto, jonka saatavuutta, määrää ja laatua on arvioitu palveluittain. Mahdollisesti hankittavien palveluiden ja vuorotarjonnan määrittämisen lisäksi kokonaisuudesta on tehty budjetointia ja tarkempaa suunnittelua varten kustannuslaskentaa ja taloustarkasteluja
- Edelleen on arvioitu karkeasti infrastruktuurin ja ratakapasiteetin mahdollisuuksia ja rajoitteita. Uuden järjestämistavan alustavien vaikutusten määrittely hallintoon ja liikenteen tukipalveluihin on kuulunut myös selvitettäviin kysymyksiin

ON TRACK WITH
FINLAND

Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa

Selvityksen keskeiset havainnot
Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 24/2024
-luonnos



Mitä on henkilöjunien ostoliikenne?

Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä, tarjoten ihmisille arjen ja vapaa-ajan liikkumismahdollisuuksia ja saavutettavia matkaketjuja

EU:n palvelusopimusasetus (1370/2007) antaa toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuuden hankkia palveluita, jotka ovat mm. monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita syntyisi pelkästään markkinaehtoisesti

Nykyisin valtion ostoliikenteeseen kuuluvat HSL-alueen ulkopuolinen Etelä-Suomen taajamajunaliikenne (esimerkiksi R- ja Z-junat), yöjunaliikenne, kaikki junaliikenne Oulun pohjoispuolella sekä sähköistämättömien rataosien kiskobussiliikenne



Henkilöjunaliikenteen järjestäminen murroksessa

Viime vuosina rautatieliikenteen toimintaympäristö on muuttunut oleellisesti. EU sääntelyn vuoksi (1370/2007) nykyistä hankintamallia ja henkilöjunaliikenteen järjestämistapaa on uudistettava ja luotava edellytyksiä kilpailulle henkilöjunaliikenteen ostoliikenteessä

Ostoliikenteen palveluihin liittyy paljon epäjatkuvuuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa valintoja ostoliikenteen kehityksen suunnasta ja siihen liittyvistä laajoista asiakokonaisuuksista:

- Palveluiden laajuus ja tarvittava kalusto
- Kokonaisuuden talous- ja rahoituskysymykset
- Raideliikenteen infrastruktuuri ja taustajärjestelmät
- Uudenlainen hallintorakenne ja palveluiden järjestämistapa

Jatkossa valtion ostama henkilöjunaliikenne on kilpailutettava

- Tähän asti valtion ostoliikenne on neuvoteltu LVM:n toimesta suoraan VR:n kanssa ja HSL toisena rautatieliikenteen viranomaisena on kilpailuttanut alueensa liikenteen kerran
- 2031 alkavan uuden sopimuskauden liikenteen kilpailuttaminen vie useita vuosia ja edellyttää myös merkittäviä rakenteellisia uudistuksia, esimerkiksi valtio-omisteisen kalustoyhtiön perustamisen

Palvelut näkyvät ihmisten arjessa

Henkilöjunaliikenteen tarjontaan voidaan vaikuttaa ostoliikenteen kautta

Selvityksessä on tarkasteltu vaihtoehtoja ostoliikenteen järjestämiseksi

- Kehittyvä ostoliikennekokonaisuus ja laajennettu yöjunaliikenne **(VE1+)**
- Myöhemmät 2030-luvun laajennukset **(VE2)**
- Nykyistä ostoliikennettä jatkava **(VE1-)**
- Vertailuvaihtoehtona (VE0), jossa ei ole valtion ostoliikennettä

Vaihtoehdoissa ostoliikenne on ryhmitelty alustavasti kolmeen kilpailutuskokonaisuuteen

Lopulliset kilpailutuskokonaisuudet muodostetaan vasta kun kilpailutuksen reunaehdot ovat tiedossa ja lisäselvityksiä tehty



Kalusto keskeinen osa palveluja

Merkittävä osa nykyisestä ostoliikenteen kalustosta korvautuu mm. uusilla SmX-junilla 2020-luvun loppupuolella tai on elinkaarensa loppuvaiheessa 2030-luvun alussa

- Selvityksessä lähtökohtana on ollut lähijuna- ja kaukoliikenteen palveluiden järjestäminen uudella SmX-kalustolla, jolloin myös eri reitit ovat keskenään mahdollisimman vertailukelpoisia
- Nykyisen Sm4-lähijunakaluston jatkokäytön mahdollisuuksia ja vaikutuksia on arvioitu erikseen. Sm4-kaluston elinkaarijatkon säästöpotentiaali nykyisen kaltaisessa taajamajunaliikenteessä olisi arviolta 5-6 M€/vuosi
- Tarkastelluissa vaihtoehdoissa yöjunia liikennöitäisiin modernilla kalustolla
- Kiskobussiliikenteen osalta on tehty erillistarkastelu vaihtoehtoisista liikennepalvelun toteuttamistavoista



Kuva: VR

Nykytasoinen liikenne VE1-

Nykyistä ostoliikennettä osittain jatkava vaihtoehto, keskeisimpänä muutoksena uusi SmX-junakalusto

Tässä vaihtoehdossa alueiden ilmaisemat toiveet uusista liikenteistä eivät tule huomioiduksi

Pohjois-Suomi

Kalusto: 9 SmX + yöjunat

Bruttokustannus: 89 M€/v (n.110 M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 44 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 23 SmX

Bruttokustannus: 41 M€/v (n.50 M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 21 M€/v

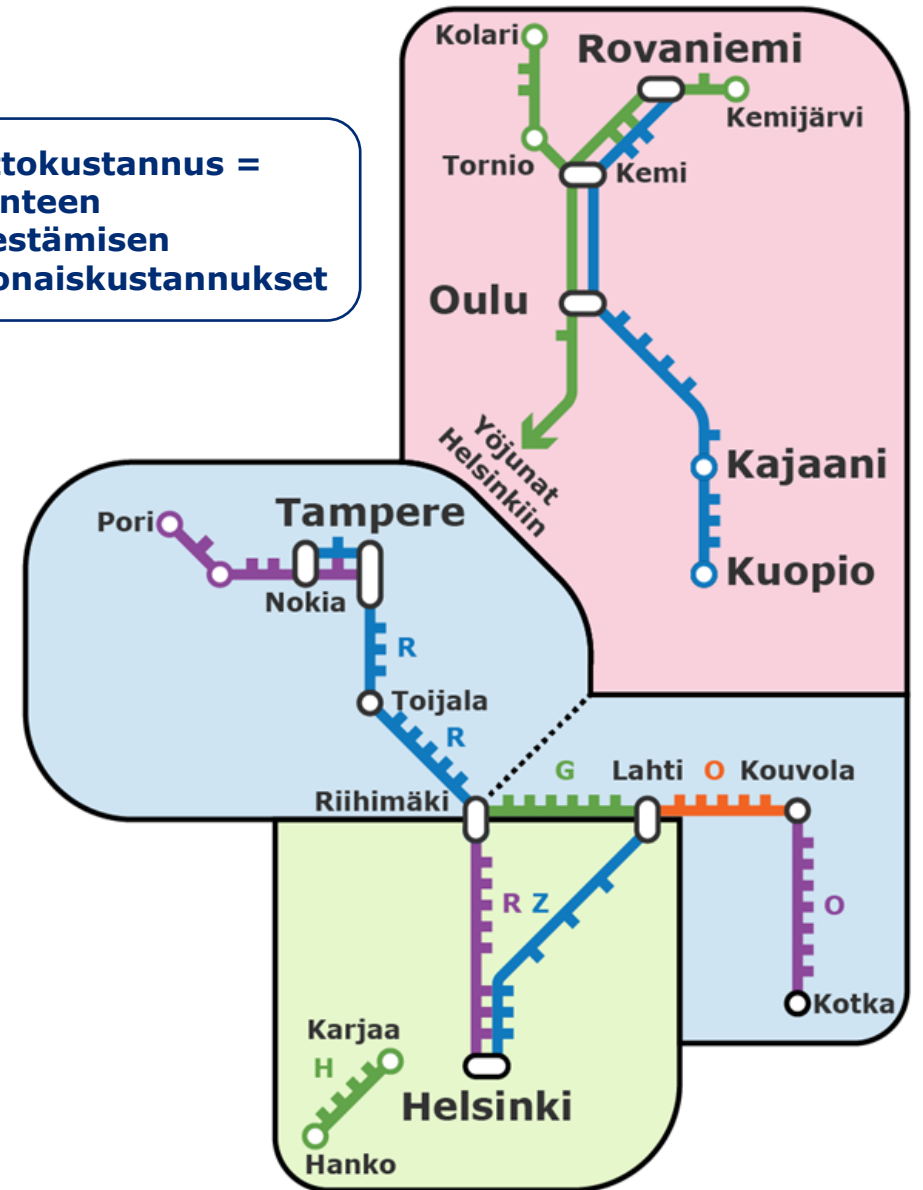
Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 25 SmX

Bruttokustannus: 50 M€/v (n.63 M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 22 M€/v

Bruttokustannus =
liikenteen
järjestämisen
kokonaiskustannukset



Kehittyvä vaihtoehto VE1+

Huomioi alueiden toiveita liikenteen kehittämisestä

Liikenteen käynnistäminen edellyttää lisäkaluston hankintaa ja maltillisia infran kehitystoimia

Pohjois-Suomi

Kalusto: 9 SmX + yöjunat

Bruttokustannus: 109 M€/v (n.135 M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 59 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 23 SmX

Bruttokustannus: 60 M€/v (n.75 M€/v*)

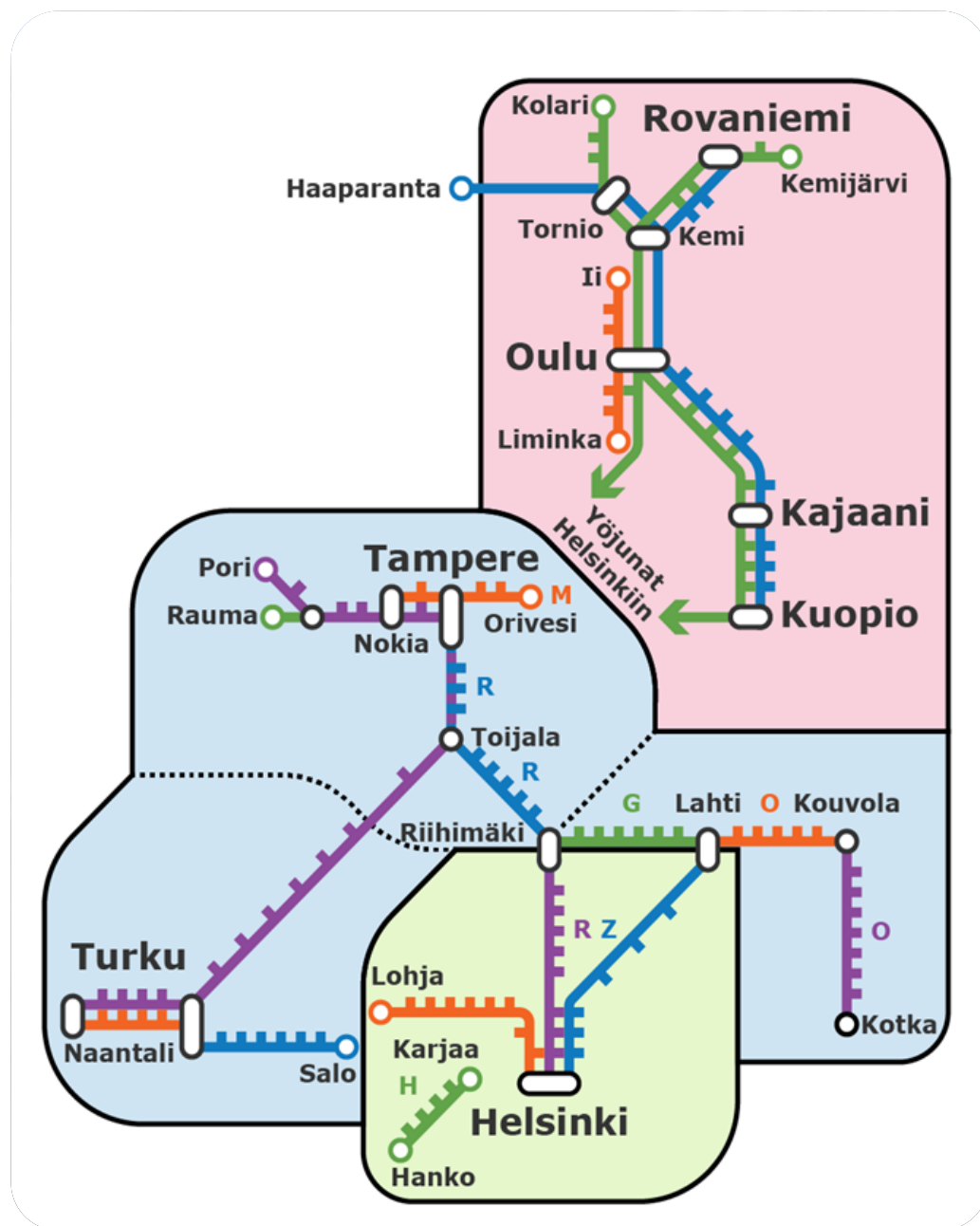
Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 29 M€/v

Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 25 SmX

Bruttokustannus: 63 M€/v (n.79 M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 30 M€/v



TRAFICOM

Myöhemmät laajennukset VE2

Jatkovaihtoehto, joka voidaan toteuttaa myöhemmin 2030-luvulla jos VE1+ on toteutettu

Liikenne edellyttää merkittäviä infraparannuksia ja kalustoinvestointeja

Pohjois-Suomi

Kalusto: 9 SmX + yöjunat

Bruttokustannus: 109 M€/v (n.135M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 59 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 35 SmX

Bruttokustannus: 110 M€/v (n.135M€/v*)

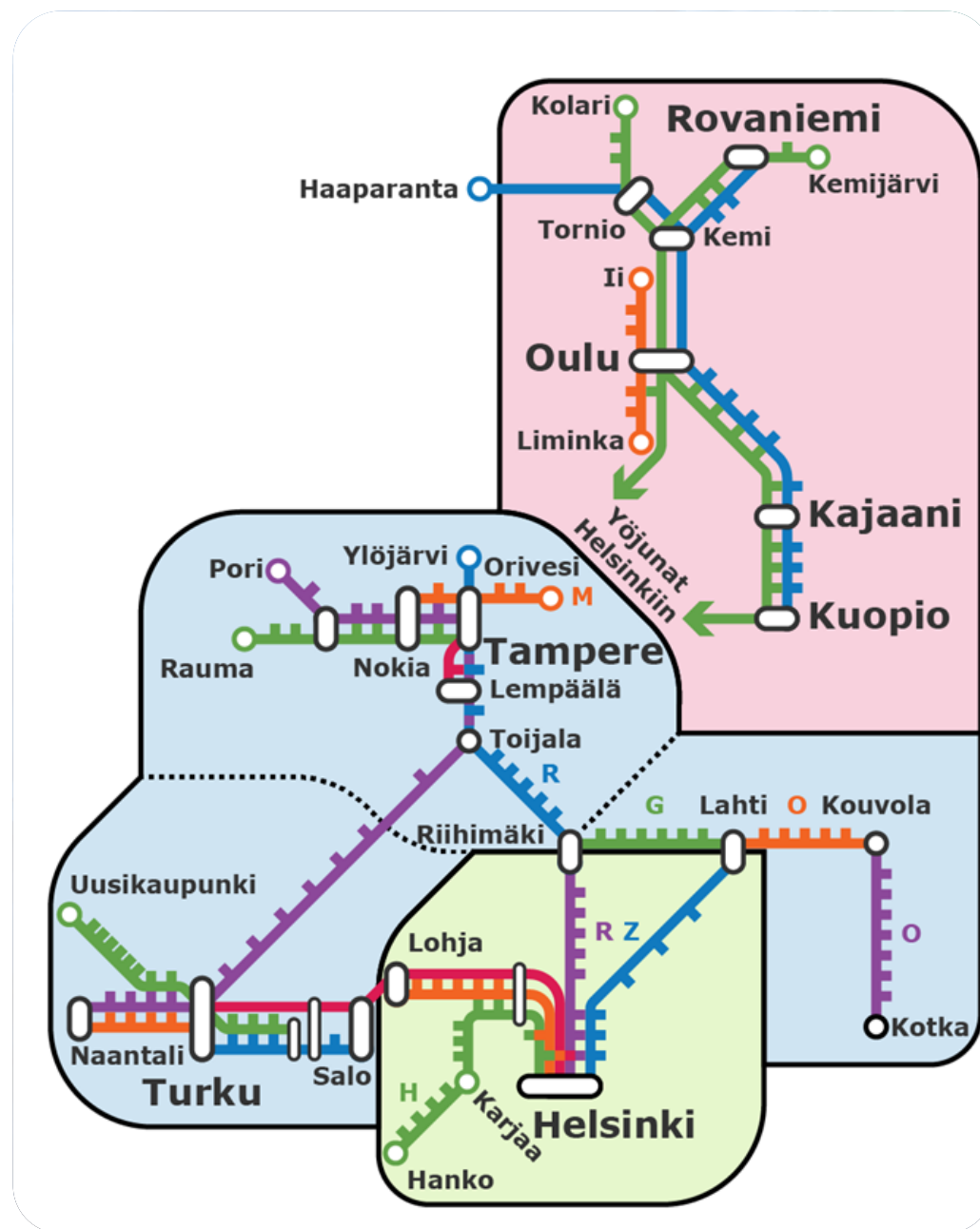
Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 56 M€/v

Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 31-35 SmX

Bruttokustannus: 80 M€/v (n.100M€/v*)

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 38 M€/v



Kiskobussiliikenteen vaihtoehdot

Nykyiseen kiskobussiliikenteeseen liittyy paljon teknisiä, taloudellisia ja toiminnallisia haasteita

Taloudelliset tarkastelut osoittavat, että liikenteen pienestä kysynnästä johtuen tukitaso matkaa kohden on huomattavan korkea

Nykyinen kalusto on elinkaarensa päässä ja liikenteen jatkaminen nykyisellä kalustolla vuoden 2031 jälkeen sisältäisi merkittäviä epävarmuuksia

Epäjatkuvuuksien vuoksi liikenteen jatkaminen edellyttää erilaisten toteuttamisvaihtoehtojen etsimistä ja rahoituksen varmistamista

Selvityksessä tarkasteltuja vaihtoehtoja ovat:

- Uuteen akkujunakalustoon perustuva toteutus
- Rataosien sähköistäminen ja sähkömoottorijunat
- Linja-autoliikenteeseen perustuva toteutusmalli



Vaihtoehdot 2030-luvulle	Vuosikustannus-arvio
Nykyliikenne 2020-luvulla	20 M€/v
Linja-autot	7 M€/v
Akkujunat (sis. investoinnit 30 v maksuajalla)	23 M€/v
Sähköjunat (sis. investoinnit 30 v maksuajalla)	40 M€/v

Talous ja rahoitus

Rautatieliikennejärjestelmä on suurelta osin julkisesti rahoitettu kokonaisuus ja henkilöjunaliikenteen järjestäminen vaatii pitkäjänteistä rahoitusta

- Jatkossa henkilöjunaliikenteen tarjonnan ylläpitäminen ja kehittäminen kasvattaa kustannuksia investointien, inflaation ja uuden toimintamallin vuoksi
- Vaihtoehtojen bruttokustannuksiksi on arvioitu 220-280 M€/v (2 % inflaatio huomioiden), joita lipputulot pienentävät arviolta 30-50 % (nettokustannukset)
- Nykyisen nettohankinnan rahoituskehys, suuruudeltaan n. 35 miljoonaa euroa per vuosi, ei riittäisi kuin pieneen osaan nykyisestä ostoliikenteestä
- Lisäksi esim. infrastruktuuri ja Digirata-hanke edellyttävät rahoitusta



Talouslaskelmat

Laskelmat kuvaavat nykyistä ostoliikennettä vastaavaa palvelutasoa tai palvelutasoa, jota on parannettu mm. joukkoliikennettä järjestävien kuntien esittämien tarpeiden mukaisesti

- Kaikki vaihtoehdot edellyttävät tarkempaa suunnittelua tehtävien valtion linjausten perusteella

Kokonaisuuden ja liikennöinnin taloutta on arvioitu julkisiin tietoihin perustuen mahdollisimman realistisesti ja vastuullisesti. Lisäksi on hyödynnetty VR:ltä saatuja liikesalaisia tietoja koskien erityisesti nykyistä ostoliikenteen kalustoa ja liikennettä

- Nousevat operointikustannukset (sis. inflaatio) ja kiinteät kustannukset on huomioitu
- Kilpailuttamisen ei oleteta oleellisesti laskevan kokonaiskustannuksia, mm. koska kilpailu kohdistuu pääosin vain operointiin
- Samalla syntyy myös uusia kustannuksia mm. pääomakustannusten, uusien rautatieyritysten yleiskustannusten ja voittomarginaalien sekä menetettyjen synergiahyötyjen muodossa

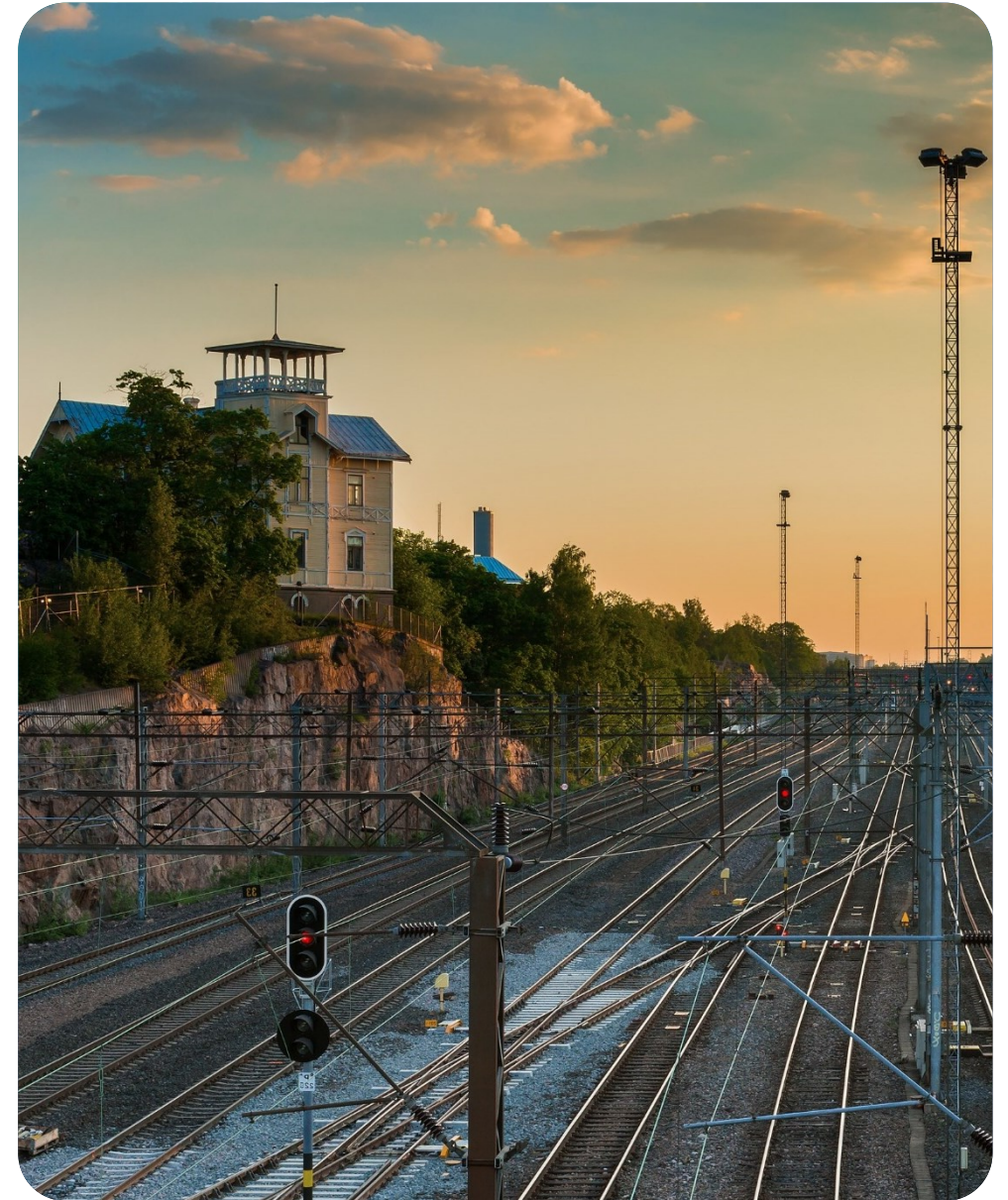
Ostoliikenteen tulot muodostuvat lipputuloista ja julkisesta tuesta

- Vaihtoehtoihin on hallitusohjelman mukaisesti sisällytetty vain taloudellisesti kannattamatonta liikennettä
- Mahdolliset liikenteen laajennukset aiheuttavat lisäkustannuksia, koska ostoliikenne on suorilta talousvaikutuksiltaan julkiselle taloudelle alijäämäinen
- Mahdollista kuntien osallistumista rahoitukseen ei ole huomioitu vaihtoehtojen laskelmissa

Infrastruktuuri- ja taustajärjestelmät

Rautatieliikennejärjestelmää on tärkeä suunnitella kokonaisuutena nivoon yhteen palveluiden ja infrastruktuurin suunnittelu

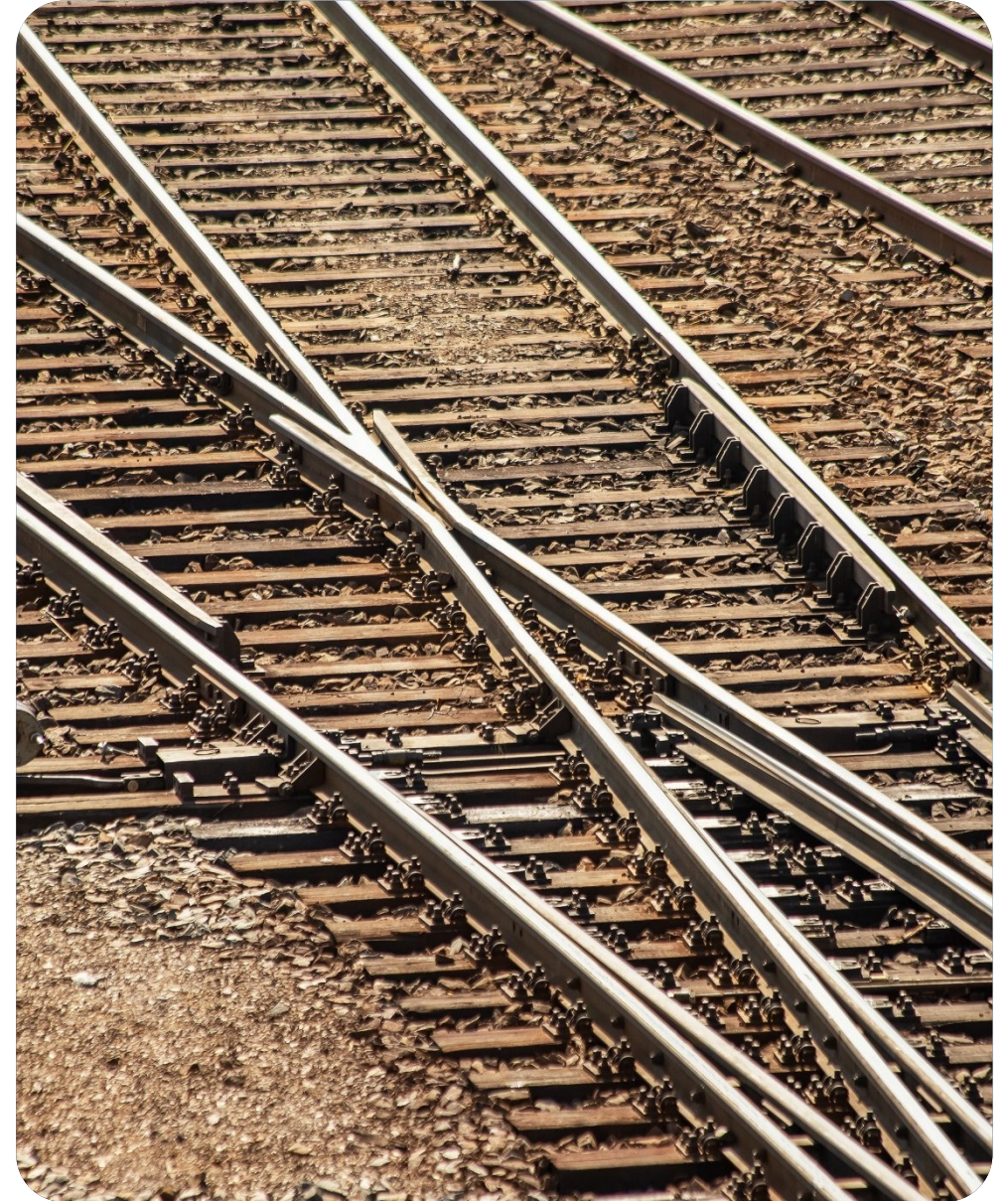
- Markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne edellyttää hyvää perusväylänpitoa, mutta ei yksistään nykytasossaan (merkittäviä) uusia infrastruktuuri-investointeja
- Myös varikot ja seison taraiteet vaativat ylläpitoa ja investointeja, koska ne ovat keskeinen osa junakaluston kunnossapitoa
- Ostoliikenteen palvelut mitoittavat osaltaan rautatieinfrastruktuurin investointi- ja kunnossapitotarpeita



Uudet rakenteet ja järjestämismalli

Uuden järjestämistavan myötä VR ja valtio kohtaavat suurimmat hallinnolliset muutokset

- Henkilöjunaliikenteen järjestämisen osalta liikenteen tilaamiseen, varikoiden ja ostoliikenteen kaluston omistukseen, junien operointiin ja toimijoiden väliseen yhteistyöhön tulee muutoksia
 - Esim. VR ei voi jatkossa omistaa asemia, ostoliikenteen käyttämiä varikoita ja kalustoa
- Uudesta rakenteesta olisi hyvä tehdä mahdollisimman yksinkertainen ja selkeä toiminnan ja kustannustehokkuuden kannalta
- Jatkossa julkinen sektori tarvitsee osaavaa henkilöstöä ja järjestelmiä ostoliikenteen palveluiden suunnittelemiseksi ja tilaamiseksi
- Lisäksi tämän hetkisen tiedon perusteella valtion tulisi hankkia ostoliikenteelle lippu- ja maksujärjestelmä



Ostoliikenteen kilpailuttamisen mahdollisuudet ja riskit

Valtio vaikuttaa päätöksillään laajasti koko raideliikennemarkkinaan

- Oikeilla, riittävän suurilla ja toteutuskelpoisilla ratkaisuilla voidaan vaikuttaa raideliikennemarkkinan tulevaisuuteen positiivisesti
- Murroskohdassa yksittäisten päätösten vaikutukset ovat vuosikymmeniä pitkiä

On mahdollista, että kilpailuttamisessa ei onnistuta

- Mikäli valtiolla ei olisi tarjota selkeää, kasvavaa ja kehittyvää markkinanäkymää, kilpailua ei todennäköisesti syntyisi
- Nykyinen tai nykyistä pienempi ostoliikenne saattaa olla liian pieni kokonaisuus bruttomallisena hankintana Suomen markkinassa uusille rautatieyrityksille

Keskeisimmät epäjatkuvuudet henkilöjunaliikenteen palveluissa liittyvät junakalustoon ja julkiseen rahoitusraamiin

- Vanhaan ostoliikennekalustoon ja mahdollisiin elinkaarijatkoihin liittyy paljon epävarmuuksia
- On olemassa riski, että valtion investoinnit rataverkkoon ja ostoliikenteeseen tehdyt päätökset eivät tue toisiaan

Yhteenvedo muutoksista

Nykytilanne

**LVM/VR sopimus
henkilöjunaliikenteen
ostamisesta 2022-2030**

**Taustalla pitkä historia, mm.
yksinoikeussopimus 2009-2019
sekä osto- ja velvoiteliikenne
kokonaisuudet**

**Lajissaan viimeinen
suorahankintasopimus, nk.
nettomallinen hankinta**

**Eduskunta myöntänyt tietyn
määrärahan, jolla on hankittu ja
ylläpidetty taloudellisesti
kannattamatonta junaliikenteen
tarjontaa**

**VR omistanut kaikki junat ja
vastannut liikennöinnistä
kokonaisuutena ja kantanut ison
osan riskeistä**

Suorahankinnoista palveluiden kilpailutuksiin



Uusi tilanne

**Muuttuneen EU-sääntelyn
vuoksi valtion ostoliikenne
on jatkossa kilpailutettava**

**Koronan jälkeen
rautatieyritykset haluavat tehdä
pääosin bruttomallisia
hankintasopimuksia, joissa mm.
lipputuloriski on tilaajalla**

**Liikenteen tilaaja määrittää
hankittavat palvelut ja julkinen
sektori vastaa ostoliikenteen
kokonaiskustannuksista, ml.
inflaatio**

**Kilpailuttaminen edellyttää
tasapuolisia olosuhteita, uusia
rakenteita ja omistusjärjestelyjä
mm. kalustoyhtiö, varikot ja
muut tukipalvelut**

Keskeiset muutokset nykytilaan aiheutuvat:

**Uudesta toimintamallista,
ostoliikenteen bruttohankinta,
uudet rakenteet ja
omistusjärjestelyt**

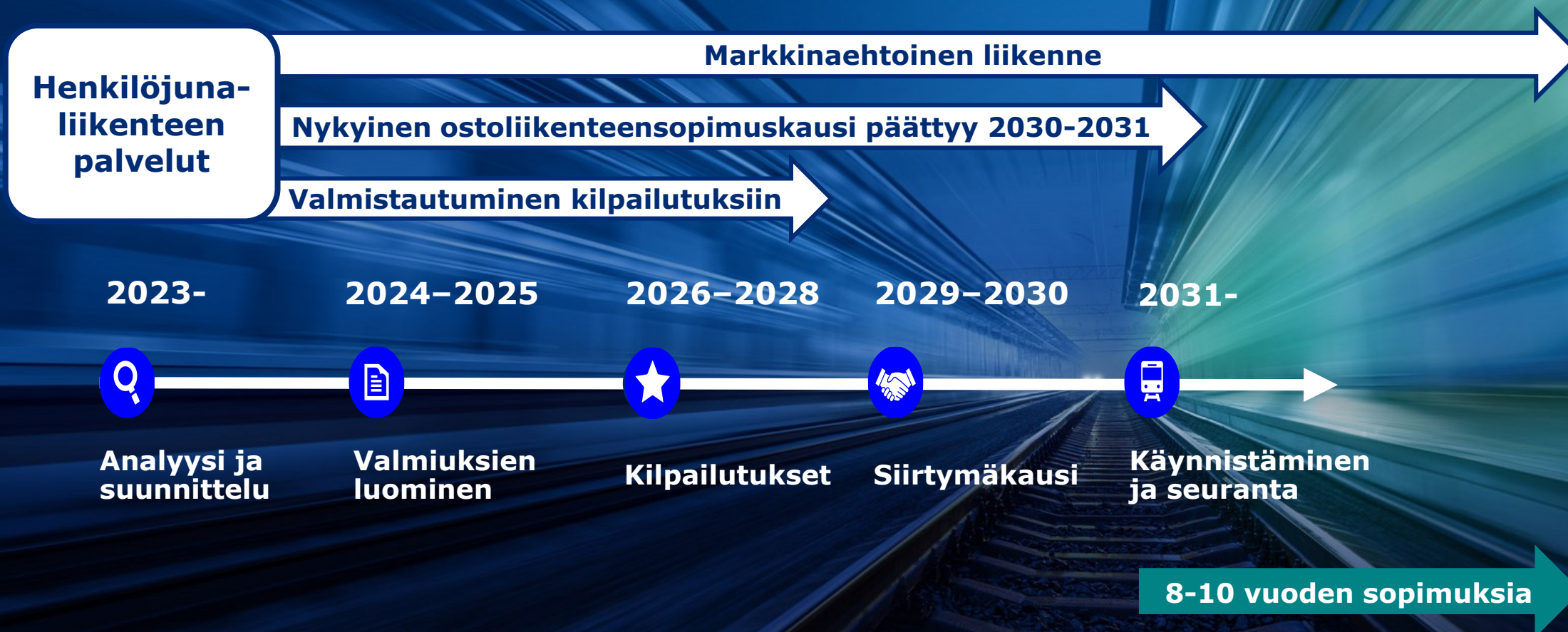
**Päätetyistä investoinneista ja
uusista investointitarpeista,
mm. kalusto ja varikot**

**Yleisestä inflaatiosta,
nykyrahaan verrattuna
keskimäärin +26%
kustannusnousu uudella
sopimuskaudella 2031-2040**

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

Muutoksen arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen



Yhteystiedot

» rare@traficom.fi

- » Pipsa Eklund
- » Anna Pätynen
- » Jani von Zansen
- » Teemu Laalo

Lisätietoja myös <https://www.hsl.fi/en/hsl/competitive-tendering-of-passenger-rail-transport-in-finland>