

## ASIAKKAAT

Pro Rautatie 

Radat



Palvelut



Liikennöinti



Organisaatiot ja hallinto  
Lainsäädäntö ja ohjaus

# Rataverkko ja junaliikenteen kilpailu

Kooste keskustelun taustaksi 11.4.2013

Reijo Lehtinen

Lähteet:

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle, LVM 21/2012 \*

VR nettisivusto, LVM tiedotteet, EU:n 4. rautatiepaketti, VRLeaks,,

# Sisältö

- Taustaa
- EU:n 4.rautatiepaketti – henkilöliikenteen kilpailu avautuu?
- Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle, Juha Honkatukia (LVM 21/2012)
- Kysymyksiä keskusteluun




SWEDEN's infrastructure manager Trafikverket says it has received applications from 27 passenger operators and 13 freight companies to run trains on the national network

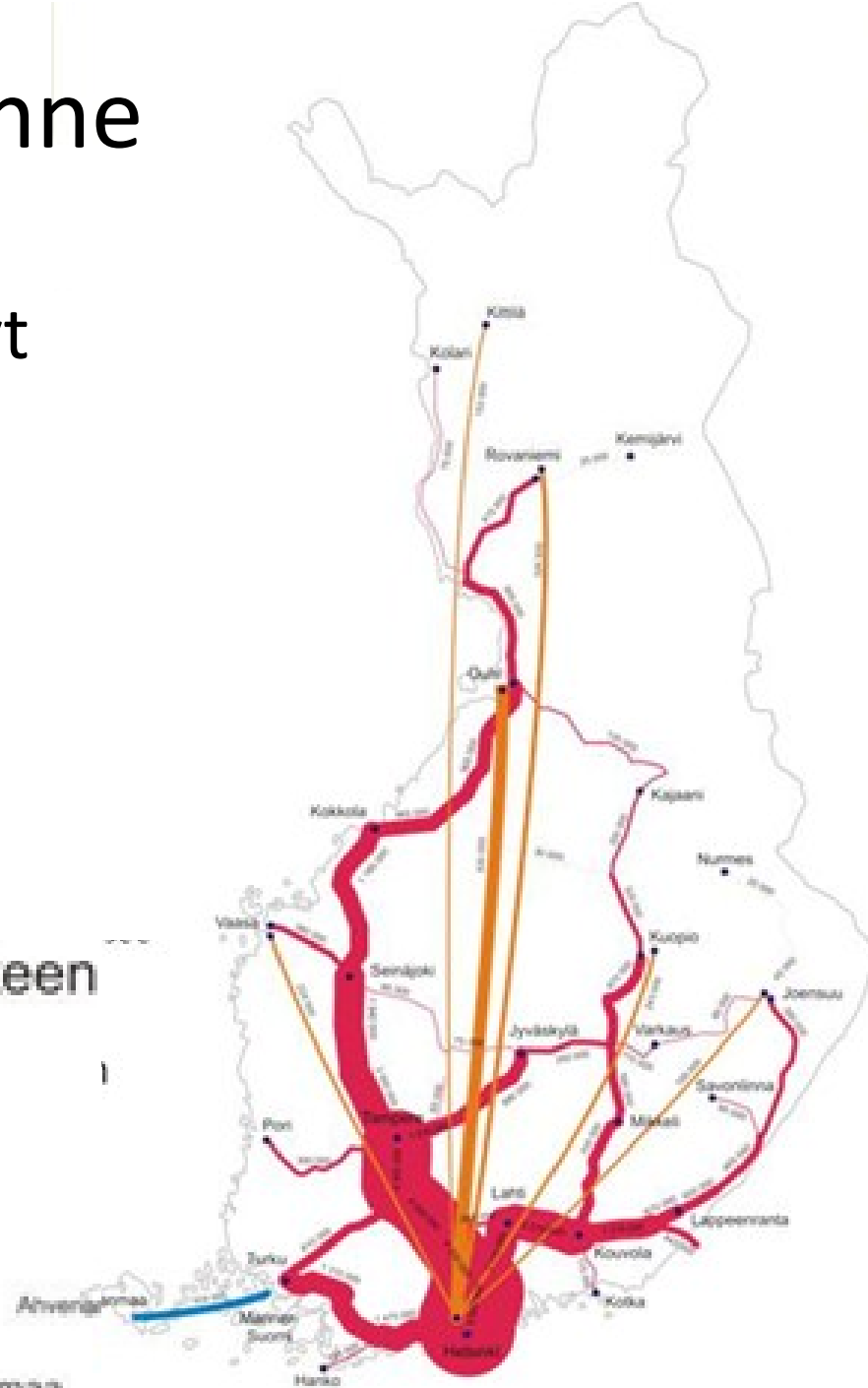


# Junien henkilöliikenne Suomessa

- Henkilöliikenne keskittynyt
  - PKS
  - HHT-akseli
- Kasvava kysyntä?
  - Kaupunkiseudut
  - Suurten keskusten välillä
  - Pietari – Hki ( - Tre?)

## Rautatie-, lento- ja laivaliikenteen kotimaanmatkat 2011

-  rautatiet, kaukoliikenne, sis. Venäjän-liikenteen
-  lento, yli 100 000 matkustajan yhteysvälit
-  laiva, Manner-Suomi-Ahvenanmaa



# VR

- VR palvelut: Matkustajaliikenteessä tehtiin 95,5 miljoonaa matkaa vuonna 2012, ja kasvua vuoteen 2011 verrattuna oli 3,5 %. Junaliikenteen matkat lisääntyivät 1,4 % (kaukoliikenteessä 2,8 % ja lähiliikenteessä 1,1 %) ja henkilökilometrit 3,9 %.
- VR:n tulos 2012: Konsernin liikevoitto oli 52,4 (20,9) miljoonaa euroa ja tilikauden voitto 38,8 (15,3) miljoonaa euroa. Tilikauden liikevoittoon sisältyy omaisuuden myyntivoittoa ja kertaluontoisia kuluja, joiden yhteisvaikutus paransi tulosta 32,2 miljoonaa euroa
- *Tuettu kaukoliikenne tuotti 2010 23,6 miljoonaa euroa voittoa. Voittoa ei käytetä kattamaan muun liikenteen tappioita. Valtio tukee kiskobussiliikennettä, Riihimäeltä Tampereelle ja Kouvolaan sekä Kouvolaan Kotkaan kulkevia sähköjunia, Tampere-Pori-junia sekä Savon, Kainuun ja Lapin junaliikennettä ostosopimuksen mukaan 33,4 miljoonaa euroa 2012 ja 34,6 miljoonaa euroa 2015*
- *HSL Osta VR:n liikennettä M€ v. . VR itse arvioi, että kilpailija hoitaisi HSL-liikenteen 14,3% halvemmalla hinnalla kuin VR nykyisin, vaikka noudattaisi samoja työehtosopimuksia.*

# EU 4. rautatiepaketti

- **EU:n laajuiset hyväksynät.** Yritysten ajan ja rahan säästämiseksi yhden sertifioinnin pitäisi riittää junien ja muun liikkuvan kaluston liikennöintiin kaikkialla Euroopassa. Yhden turvallisuustodistuksen pitäisi antaa yrityksille oikeus harjoittaa toimintaa koko Euroopan laajuisesti.
- **Toimivat rakenteet.** Rataverkon tehokkaan ja ketään syrjimättömän käytön turvaamiseksi komissio ehdottaa rataverkon haltijoiden aseman vahvistamista ja varmistaa, että radanpito ja junien käyttö pidetään erillisinä toisistaan.
- **Rautateiden käyttöoikeuden laajentaminen.** Innovaatioiden ja tehokkuuden lisäämiseksi komissio ehdottaa jäsenvaltioiden sisäisen henkilöliikenteen avaamista uusille toimijoille ja palveluille.
- **Ammattitaitoinen työvoima.** Rautatiesektorin elinvoimaisuuden edellytys on ammattitaitoinen ja motivoitunut työvoima. Rautatiepaketilla varmistetaan, että jäsenvaltiot tekevät kaikkensa henkilöstön etujen suojelemiseksi, kun julkisen palvelun sopimuksia siirretään.

# NYKYTILA EU:ssa

- Rautateiden tavaraliikennemarkkinat avattiin kokonaan kilpailulle tammikuussa 2007<sup>3</sup> ja kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinat 1. tammikuuta 2010<sup>4</sup>. Henkilöliikenteen kotimaisia markkinoita ei ole tähän mennessä avattu, mutta muutamat jäsenvaltiot ovat kuitenkin päättäneet sallia kilpailun<sup>5</sup>.
- Rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden avaamisella on ollut myönteisiä vaikutuksia, ja tavaraliikenteen määrä rautateillä on lisääntynyt huomattavasti niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat noudattaneet täysimääräisesti sekä lainsäädännön kirjainta että henkeä. Kansainvälisen henkilöliikenteen avaaminen on ollut ongelmallisempaa. Ainakin osittain siihen on syynä jatkuva talouskriisi, jonka vuoksi alalle on jäänyt syntymättä yritystoimintaa.
- Henkilöliikenteen kansallisia kotimaanmarkkinoita ei ole juurikaan avattu kilpailulle<sup>6</sup>.

**Ainoastaan Saksa, Ruotsi, Italia, Yhdistynyt kuningaskunta, Itävalta ja Tšekki ovat avanneet kotimaiset henkilöliikennemarkkinansa.**

# Rautateiden käyttöoikeuden laajentaminen – Miksi?

Avatuilla markkinoilla saadut kokemukset:

- palvelujen laadun ja saatavuuden parantuminen
- matkustajien tyytyväisyys lisääntyy
- liikenteen määrä on 10 vuodessa kasvanut 50 prosenttia (Britannia).
- Julkisen palvelun sopimusten kilpailuttaminen on tuottanut 20–30 prosenttia säästöä (voidaan investoida palvelujen parantamiseen?).

# Yrityksillä on kaksi tapaa tarjota rautateiden kotimaisia henkilöliikennepalveluja kaikkialla EU:ssa:

## 1) tarjota kilpailevia kaupallisia palveluja

Käytännössä tämä tarkoittaa, että yritys voi perustaa oman palvelun ja kilpailla sillä muiden kanssa, kuten esimerkiksi Italian suurnopeusratojen tapauksessa, jossa valtiollinen Ferrovie della Stato ja uusi tulokas NTV harjoittavat kumpikin liikennepalveluja Napolin, Rooman ja Milanon välillä.

## 2) tai osallistua tarjouskilpailuun

Noin 90 prosenttia EU:n rautatieliikennesyhteisistä kuuluu julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan. Niiden yhteydessä on useimmiten kyse paikallisesta ja alueellisesta liikenteestä, mutta joissakin tapauksissa myös kaukoliikenteestä. Nyt tarjouskilpailuista tehdään pakollisia (Tämä on jo toteutettu joissakin jäsenvaltioissa – esimerkiksi Saksan osavaltioiden alueellisessa liikenteessä, josta tarjouksia tekevät osavaltiot itse, tai Yhdistyneen kuningaskunnan rautatieliikenteen franchise-järjestelmässä).



# **Komission ehdotuksen seurauksena tarvitaan Suomen valtion tasolla seuraavat toimenpiteet (lähde Mikko Laaksonen 16.3.2013):**

- Joukkoliikennelakia muutetaan siten, että kaupunkiseudulliselle joukkoliikenneviranomaisille annetaan toimivalta rautatieliikenteeseen yksin tai yhdessä keskenään ja Liikenneviraston kanssa.
- Perustetaan valtion kalustoyhtiö, johon siirretään VR yhtymästä ainakin kaiken PSA-liikenteen kalusto eli kaikki Sm1, Sm2, Sm4 – tyyppien sähköjunat, Dm12 dieselmoottorivaunut sekä tarvittava määrä nk. sinisiä vaunuja, Dv12 ja Sr1-vetureita.
- Valtion kalustoyhtiö hankkii tarvittavan määrän uusia sähkömoottorijunia Etelä-Suomen liikennettä varten
- Uusia liikennetyyppejä varten sähköistetään rataosat Hanko – Karjaa sekä Turku - Uusikaupunki
- Jos toteutetaan uutta liikennettä, pitää rakentaa sen vaatimat kohtausraiteet ja asemajärjestelyt.
- Koulutuksen vapaa saatavuus

# Selvityksiä Suomessa

- 1998 Rautatiekilpailun avautumista selvittänyt työryhmä (LVM 15/1998)
- Lähiliikennetyöryhmä (LVM 44/2001)
- PKS työssäkäyntialue (LVM 1/2006)
- PKS työssäkäyntialue (LVM työryhmä 2008)
- Henkilöliikenteen kilpailuttaminen (LVM 17/2010)
- Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM 21/2012)

# Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM 21/2012)

## - Rautatieinfrastruktuuri esillä

Kansantaloudellisten laskelmien perusteella nykyään osto tai velvoiteliikenteenä hankittavan lähijä kaukoliikenteen kilpailuttamisella saavutettaisiin yhteiskunnallisia hyötyjä, jos se johtaisi rautatieliikenteen tehostumiseen muiden maiden tapaan. **Muun kaukoliikenteen osalta tehostumishyödyt toteutuisivat todennäköisimmin, jos rautatieinfrastruktuurin pullonkauloja poistettaisiin. Tällöin rautatieliikenteen kasvu todennäköisesti syrjäyttäisi muita liikennemuotoja, jolloin sillä olisi myös myönteisiä ympäristövaikutuksia.**

Raportin keskeiset suositukset koskevat VR:n läpinäkyvyyden lisäämistä uusien operaattorien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Lisäksi suositellaan pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttamista ja muun ostoliikenteen kilpailuttamista sen tullessa mahdolliseksi vuosikymmenen lopulla. Tässä yhteydessä tulisi sopia henkilöstön asemasta ja selventää eri viranomaisten tehtävät kilpailutuksessa. Kaukoliikenteen osalta kilpailulla avaaminen tulisi toteuttaa vapaan pääsyn periaatteella, mutta jotta kilpailun tehokkuushyödyt voisivat toteutua, tulisi rautateiden pullonkaulojen poistamisen vaatimat investoinnit toteuttaa.

**”- Ministeriö ei ole tämän selvityksen perusteella tekemässä päätöstä henkilöliikenteen kilpailuttamisesta eikä selvitys ole ministeriön tai hallituksen kanta kilpailun avaamiseen. Selvitys on hallitusohjelman mukainen kokonaistaloudellinen arvio kilpailun avaamisen vaikutuksista. Selvityksessä on hyvää faktatietoa, joka helpottaa meitä löytämään ne elementit, joilla voimme rakentaa toimivan joukkoliikennejärjestelmän ja kehittää toimintaamme, korostaa liikenneministeri Merja Kyllönen.”**

# Kilpailun mallit

- Kilpailutettu ostoliikennemalli (tendering)
  - Tilaaja määrittelee tarkasti ostettavan liikenteen
  - Korvaus nettomalli tai bruttomalli
- Käyttöoikeussopimusmalli (franchising, konsessio)
  - Tilaaja määrittelee, liikennöitsijällä liikkumavaraa
  - Tarjous kuten nettomallissa
- Vapaa pääsy (open acces)
  - Verkon haltija sovittaa rataosille halukkaat (kilpailutetut)

## LISÄKSI MAHDOLLINEN

- PPP – kokonaismalli (sekä rata että liikennöinti)
  - Rata ja liikennöintikokonaisuus (vrt Ruotsi Arlandabana – 45 v sopimus)

	Lähiliikenne	M€	Valmistuminen	
	Kehärata	655	2015	Rakenteilla
2	HSL			
	Kerava Riihimäki 1.vaihe	150	2019	Päätetty
	Helsingin ratapihan parantaminen	100	2020	Päätetty
	Rautatieliikenteen ohjausjärjestelmä uudistaminen	31	2017	Päätetty
	Kerava Riihimäki 2.vaihe	200	2020+	
	Espoon kaupunkirata	260	2020+	
	Pasilan lisäraide	30	2020+	
	Pasilan aseman uudet kulkuyhteydet	25	2020+	
	Pisara rata	750	2020+	
		1546		
	Kaukoliikenne			
3	Helsinki Tampere			
	Kohdista 2.2 ja 2.3 muut paitsi Espoon kaupunkirata	1286		
	Toijala Tampere 3.raide	200		
	Täsmällisyys ja turvallisuusjärjestelmät	10		
	Riihimäen kolmioraide	10	2017	Päätetty
	Tampereen ja Tikkurilan lisälaiturit	60		
	Tampere Oulu			
	Perusparannus	860	2017	Päätetty
	Lisäkaksoisraiteet	450		
	Tampere Jyväskylä			
	Lisäkaksoisraiteet, koko väli 400 M€, osuus	100		
	Helsinki Kouvola			
4	Kohdista 2.2 ja 2.3 muut paitsi Espoon kaupunkirata ja Helsinki Riihimäki			
	Kouvola Imatra	1286		
	kaksoisraide Luumäki Imatra	380	2020+	
	Helsinki Turku			
	Espoon kaupunkirata+ Pisara + Hki keskusta	1546		
	kaksoisraideosuudet	200		

# Kilpailun hyödyt syntyvät

- Rautateiden kustannusrakenteesta johtuu, että kilpailuhyötyä saadaan
  - skaalairoista (lisää liikennettä)
  - Henkilökunta säästöistä
- Skaalairojen syntyminen edellyttää lisäinvestointeja

# Kilpailuun liittyvät ratainvestoinnit?

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailun mahdollistavat investointipäätökset jo tehty - Kehärata, liikenteenohjaus ja ratapihan parannukset. Liikennemäärien kasvun kautta hyötyä, jos lisäinvestoinnit etenevät – Pissararata

Kaukoliikenteessä velvoite- ja ostoliikenteen kilpailutus tuo vähäisiä säästöjä.

Merkittäviä hyötyjä tuova liikennemäärien kasvu riippuu ratainvestoinneista. Päätetyn Tampere – Oulu välin lisäksi tarvitaan lisäinvestointeja ainakin Helsinki – Oulu välille sekä Turku – Helsinki ja Imatra – Helsinki väleille

# Kilpailun hyödyt perustuvat pääosin infrastruktuurin kehittämiseen

Infrastruktuurin kehittäminen.

Jo pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailulle avaamisesta on odotettavissa suurempia hyötyjä, jos ratainfrastruktuurin kehittämisellä mahdollistetaan liikennemäärien kasvu ja laajempien liikennekokonaisuuksien ottaminen kilpailutuksen piiriin. Kaukoliikenteen merkittävä tehostuminen kilpailun kautta tai muutoin on tuskin mahdollistakaan, ellei rataverkon pullonkauloja poisteta. Lisäinvestointien myötä liikennemäärät keskeisillä kaukoliikenteen reiteillä voisivat periaatteessa kasvaa lähes kaksinkertaisiksi. Jos rataverkon vaatimat lisäinvestoinnit toteutuisivat, kaukoliikenteen kilpailulle avaamiselle syntyy entistä parempia edellytyksiä 2020-luvulla investointien valmistuttua.

- Ratainvestoinnit mahdollistavat kilpailusta ja liikennemäärien kasvusta hyötymisen



- Ellei lisäinvestointeja infrastruktuuriin tehdä kilpailun hyödyt tulevat vain henkilöstömenoista
- Kilpailu vahvistaa rataverkon pullonkaulojen poistamisen hyötyjä
- Hyödyt edellyttävät pullonkaulojen poistamista lisäinvestoinnein ja hyötyjen suuruus riippuu rautatieliikenteen tehostumisesta (kilpailun myötä)
- Pisarasta lisähyötyä lähiliikenteen kilpailussa
- Muu ostoliikenne – Rataverkon vaikutus tukee kilpailun hyötyjä
- Nykyinen ratainfrastruktuuri ei anna riittäviä mahdollisuuksia hyötyä kilpailusta vapaan pääsyn
- Vain rатаinvestoinnit mahdollistavat kilpailusta ja liikennemäärien kasvusta hyötymisen

**? Tarvitaanko kilpailua lainkaan vai riittävätkö rатаinvestoinnit ja toiminnan tehostaminen**

# Lisäinvestointeja ja kilpailua?

- Lähiliikenne PKS (+ Tre + Tku)
- HHT- Oulu liikennekäytävä
- E 18 – liikennekäytävä

## Kilpailua?

- Vähäliikenteiset rataosat

Riittävätkö  
liikennepoliittisen  
selonteon mukaiset  
investoinnit?

