

ON TRACK WITH
FINLAND

**Ajankohtaista 2030-luvun
ostohenkilöjunaliikenteestä**

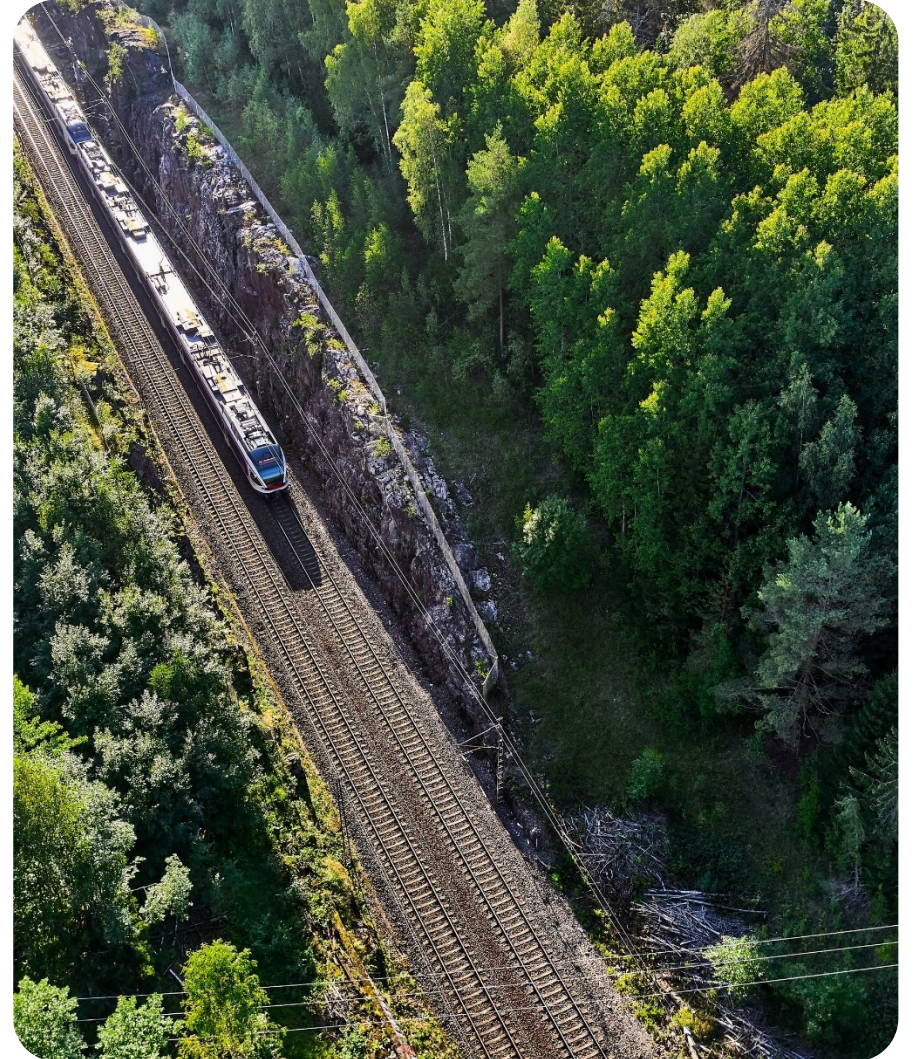
Pipsa Eklund, Traficom



Henkilöjunaliikenteen järjestäminen muutoksessa

Rautatieliikenteen toimintaympäristön muutoksien johdosta nykyistä henkilöjunaliikenteen järjestämistapaa on uudistettava

- Ostoliikenteen palveluiden osalta tämä tarkoittaa valintoja paitsi kehityksen suunnasta myös laajoista asiakokonaisuuksista:
 - Palveluiden laajuus ja tarvittava kalusto
 - Kokonaisuuden talous- ja rahoituskysymykset
 - Raideliikenteen infrastruktuuri ja taustajärjestelmät
 - Uudenlainen hallintorakenne ja järjestämistapa
- Traficom rakentaa liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta tietopohjaa 2030-luvun henkilöjunien ostoliikenteestä päätöksenteossa hyödynnettäväksi
- Traficomien lähtökohtana on tehdä valmistelua avoimessa ja tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa läpi muutoksen



Valtakunnalliset liikenteen hankinnat ja toimivalta

Tavoitteena, että Traficom vastaa 2026 vuodesta alusta valtion järjestämän, ei markkinaehtoisesti kannattavan, lento-, juna- ja linja-autoliikenteen hankinnoista

- Jo nykyisin Traficom vastaa Suomen sisäisen lentoliikenteen hankinnoista
- Suunnitellun rautatieliikenteen toimivaltamuutosten myötä Traficom vastaisi jatkossa myös valtion henkilöjunaliikenteen hankinnoista, HSL jatkaa omalla alueellaan toimivaltaisena viranomaisena ja lisäksi alueellisilla viranomaisilla mahdollisuus hakea toimivaltaa omalle alueelleen
- Valtion aluehallinnon yhteydessä vuodenvaihteessa nykyisin ELY-keskusten vastuulla olevat linja-autoliikenteen hankinnat siirretään niin ikään Traficomiin
- Lisäksi virasto koordinoi valtakunnallisia joukkoliikenteen kehittämishankkeita sekä yhteen sovittaa toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikennetoimintaa

Muutoksilla tavoitellaan valtion hankkiman liikenteen parempaa yhteensovittamista ja tehokkuutta

- Esimerkiksi joidenkin kiskobussiliikenteen reittien kilpailuttamista yhdessä linja-autoliikenteen kanssa voisi olla kannattavaa tarkastella osana 2030-luvun henkilöjunaliikenteen kilpailutusta

Suorahankinnoista ostoliikenteen kilpailutuksiin

Nykytilanne 2030 asti

LVM/VR sopimus henkilöjunaliikenteen ostamisesta 2022-2030

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

Lajissaan viimeinen suorahankintasopimus

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

VR vastannut liikennöinnistä kokonaisuutena ja kantanut mm. lipputulo-, kustannustaso-, kalusto- ja henkilöstöriskit

Keskeiset muutokset nykytilaan

Uusi toimintamalli, uudet rakenteet ja omistusjärjestelyt

Päätetyt investoinnit ja uudet investointitarpeet, mm. kalusto ja varikot

Inflaatio, nykyrahaan verrattuna keskimäärin +26% kustannusnousu uudella sopimuskaudella 2031-2040

Nykyisen nettohankinnan rahoituskehys, suuruudeltaan n. 35 miljoonaa euroa per vuosi, ei riittäisi kuin pieneen osaan nykyisestä ostoliikenteestä

Uusi tilanne 2031-

Muuttuneen EU-sääntelyn vuoksi valtion ostoliikenne on jatkossa kilpailutettava

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

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

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

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

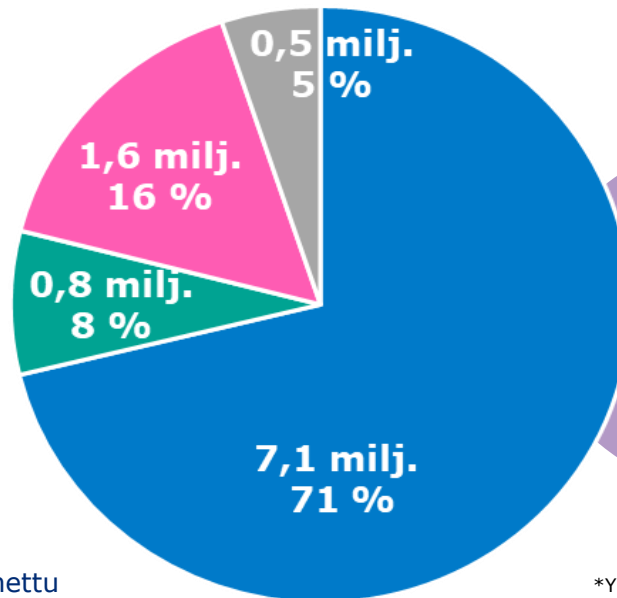
Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

Henkilöjunaliikenteen tarjontaan voidaan vaikuttaa julkisin toimin ostoliikenteen kautta

- Markkinaehtoisen liikenteen tarjonta rakentuu kysyntään ja saatavissa oleviin lipputuloihin perustuen
- Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä siellä missä liikennettä ei ole tarpeeksi tai ollenkaan markkinaehtoisesti
- Liikennettä hankkivat tällä hetkellä HSL (36 M€/v) ja valtio (LVM, 35 M€/v)

Valtion ostoliikenteessä 2023 noin 10 miljoonaa matkaa

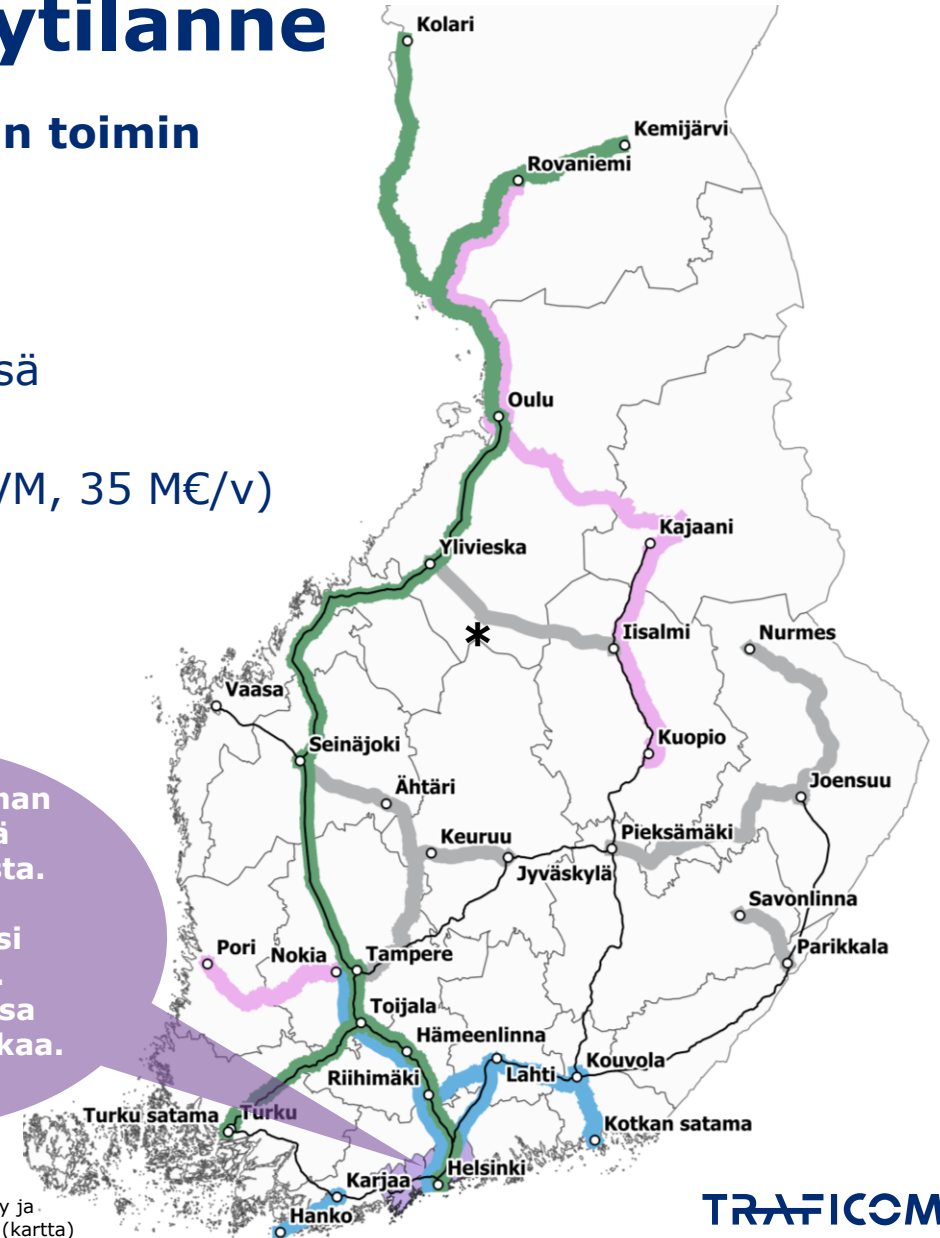
- **Etelä-Suomen taajamajunaliikenne**
*1,53 €/matka
- **Yöjunaliikenne**
*1,89 €/matka
- **Yksittäiset kaukojunaliikenteen reitit**
*6,96 €/matka
- **Kiskobussit**
*19,77 €/matka
- **Markkinaehtoinen liikenne (karttakuvassa)**



*Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus (€/matka 2023)

HSL vastaa oman liikenteensä kilpailutuksesta. Nykyinen sopimuskausi 2021-2031. HSL lähijunissa n. 60 milj. matkaa. (2023)

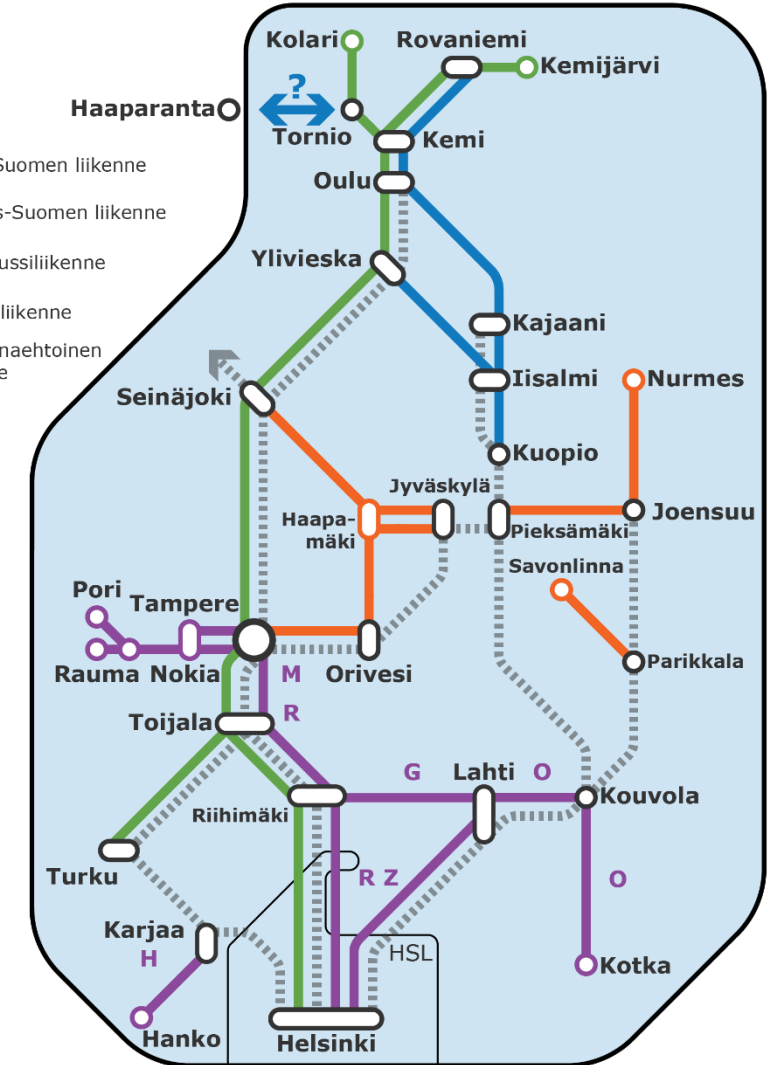
*Ylivieska – Iisalmi sähköistetty ja operoidaan sähköjunilla 2025- (kartta)



Lähtökohtia 2030-luvun palveluille

Hallitus linjasi: 2030-luvun henkilöjunaliikennettä tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessa

- Lisäyksenä valtion nykyiseen hankintaan Rauman ja mahdollisesti Haaparannan liikenne. Tämän lisäksi kunnilla, kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla mahdollisuus rahoittaa lisäliikennettä osana valtion hankintaa
- Jatkossa valtion kilpailuttamassa liikenteessä ei voida käyttää operaattorin omaa kalustoa, jolloin markkinaehtoisien liikenteen reittien jatkaminen ostoliikenteenä ei ole mahdollista
 - Esimerkiksi Kemistä ei ole vaihdottomia junayhteyksiä Helsinkiin 2030-luvun tilanteessa
- 2030-luvun ostoliikenteen laajuuden tulisi olla tiedossa mahdollisimman pian, jotta voidaan varmistaa, että liikenteeseen on käytössä tarvittava kalusto ja markkinavuoropuhelua päästään aloittamaan kiinnostuneiden operaattoreiden kanssa
- Traficom jatkaa kilpailutusten valmistelua poliittisten linjausten mukaisesti yhteistyössä sidosryhmien kanssa



Kalusto on keskeinen osa palveluita

Ostoliikenteen kalusto vuokrataan jatkossa valtion kalustoyhtiöstä

- Ostoliikenteen kilpailutusta tukemaan on perustettu Suomen Ostoliikennekalusto Oy, johon siirretään nykyisin valtion ostoliikenteessä käytössä oleva kalusto
- Kalustoyhtiö on perustettu VR:n tytäryhtiöksi. Tavoitteena on irrottaa yhtiö VR:stä 2025 aikana

Ostoliikennekalustoon liittyy huomattavia investointitarpeita

- Nykyinen ostoliikennekalusto on vanhahkoa ja osin korvausinvestointeja on jo käynnistetty
- Kalustoinvestoinnit ovat välttämättömiä, mikäli ostoliikennettä jatketaan nykyisessä laajuudessa. Myös mahdollinen kuntien kustantama lisäliikenne edellyttää kalustoinvestointeja
- Valtio on sitoutunut kattamaan tarpeelliset kalustoinvestoinnit, jotta nykyisen laajuista ostoliikennettä voidaan jatkaa myös 2030-luvulla
- Kalustoyhtiö käynnistää kalustoinvestointien tarkemman valmistelun ja toteutuksen



Ostoliikenteen kustannukset ja kustannusrakenne

Valtion ostoliikenteen kustannukset nousevat merkittävästi 2030-luvulle tultaessa

- Kustannusten nousun taustalla ovat erityisesti tehdyt ja tarvittavat kalustoinvestoinnit
- Kustannuksia nostavat myös markkinaehtoisen ja ostoliikenteen välisten synergioiden purkautuminen, uudet hallintorakenteet sekä yleinen hintatason nousu
- Lisäksi ratkaistavana on mm. lippujärjestelmästä aiheutuvat mahdolliset kustannukset

Junaliikenteessä kiinteät kustannukset ovat isot

- Henkilöjunaliikenne vaatii pitkäjänteistä rahoitusta pitkien sopimuskausien ja kalustoinvestointien takia
- Kiinteisiin kustannuksiin kuuluvat esimerkiksi kaluston pääoma- ja raskashuoltokustannukset
- Hyvin karkeasti jaoteltuna liikennöinnin bruttokustannuksista noin puolet koostuu kiinteistä kustannuksista, eli operoinnin kilpailutuksella voidaan vaikuttaa kokonaiskustannuksiin vain rajallisesti*

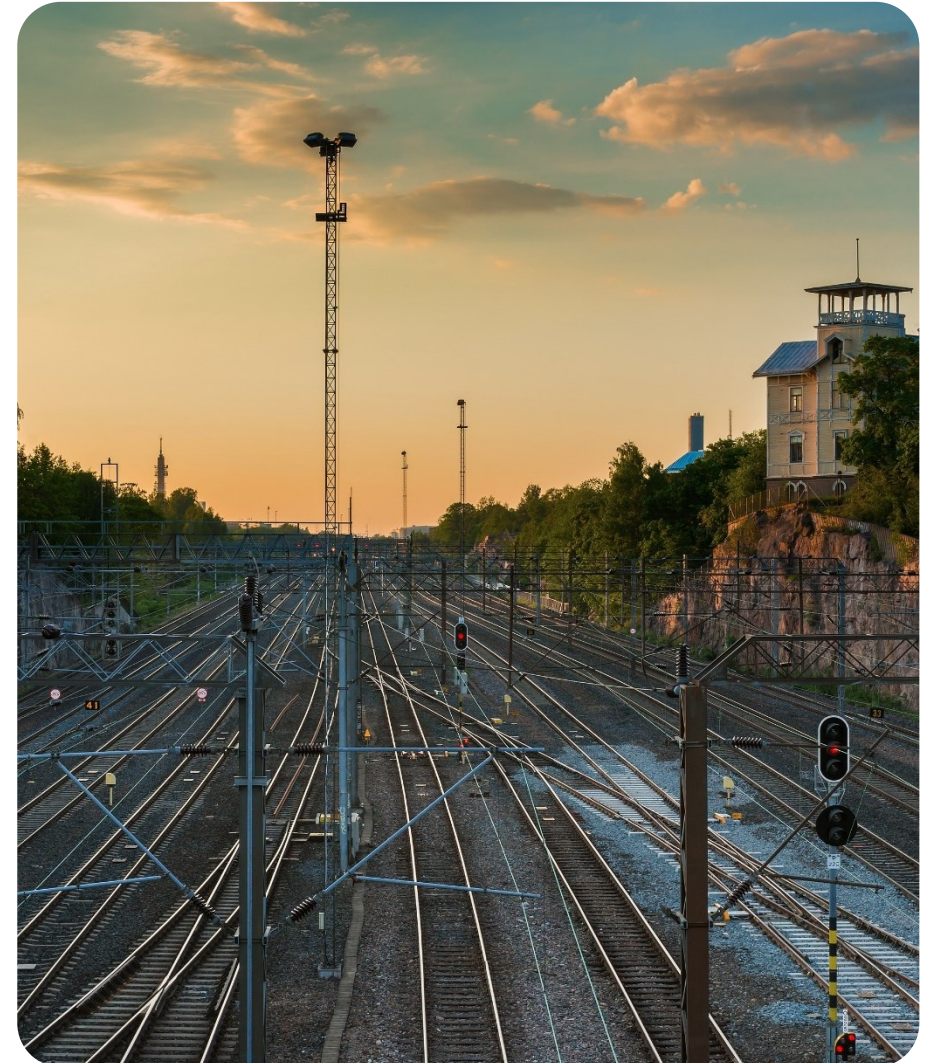


**Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla*

Infrastrukturi 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
- Ostoliikenteen palvelut mitoittavat osaltaan rautatieinfrastruktuurin investointi- ja kunnossapitotarpeita
- Myös junakaluston kunnossapidon kannalta tärkeät varikot ja seisontaraiteet vaativat ylläpitoa ja investointeja
- Lähtökohtaisesti nyt valmistettavaan hankintaan voidaan sisällyttää sellaista liikennettä, jota voidaan liikennöidä olemassa olevan infran puitteissa
- Mikäli mahdollinen lisäliikenne edellyttää infraparannuksia, niiden aikataulu on huomioitava liikenteen hankinnassa
- Kilpailutukseen on mahdollista sisällyttää myöhemmin alkavia osuuksia, jos infrainvestoinnit ovat realistisia tulevan sopimuskauden aikana



Kiskobussiliikenteen vaihtoehtoja

Kiskobussiliikenteen kilpailutuksessa on otettava huomioon korvaavan kaluston saatavuus

- Nykyinen kalusto lähenee elinkaarensa päätä ja liikenteen jatkaminen 2031- edellyttää erilaisten toteuttamisvaihtoehtojen etsimistä
- Traficomin selvityksessä* tarkastelemia uusia vaihtoehtoja palveluiden järjestämiseksi olivat:
 - Uuteen akkujunakalustoon perustuva toteutus
 - Rataosien sähköistäminen ja sähkömoottorijunat
 - Linja-autoliikenteeseen perustuva toteutusmalli
- Alueilla selkeä toive säilyttää palvelut rautatieliikenteenä
- Kiskobussiliikenteen reitit ovat keskenään erilaisia, jolloin tulevaisuuden vaihtoehtoja on hyvä tarkastella reittikohtaisesti
- Kalustoyhtiö tulee käynnistämään yhteistyössä Traficomin ja Väyläviraston kanssa selvityksen nykyisen kiskobussikaluston korvaavista vaihtoehdoista



*Ylivieska – Iisalmi (B7) sähköistetty ja operoidaan sähköjunilla 2025->

Henkilöjunaliikenteen kilpailuttaminen vie aikaa ja resursseja

Traficom rakentaa valmiuksia 2030-luvun palveluiden kilpailutusten toteuttamiseksi

- Traficomina tavoitteena on, että 2030-luvun liikenteen kilpailutus tapahtuu koordinoitusti ja siten, että kaikki 2031 alkava ostoliikenne kilpailutettaisiin samassa prosessissa
 - Kilpailutuksessa voi olla mukana osioita jotka alkavat myöhemmin esim. infrasta johtuvista syistä, mutta näissäkin valmisteluaikataulu on sama kuin muussa liikenteessä
- Mikäli tarvetta lisäkilpailutuksille ilmenee, Traficom ei kykene aloittamaan lisäkilpailutuksia ennen kuin kokonaisuutena kilpailutettu liikenne on käynnissä, eli aikaisintaan 2031
- Lisäksi 2030-luvun sopimuskautta seuraavaan liikenteen kilpailutuksen valmistelu on aloitettava jo vuoden 2034 tiennoilla



Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen



8-10 vuoden sopimuksia

ON TRACK WITH
FINLAND

RARE yhteystiedot

» rare@traficom.fi

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

RARE - henkilöjunaliikenteen hankinnat uutiskirje:

<https://uutiskirjeet.traficom.fi/>

Lisätietoja myös:

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