

Traficomin selvitys henkilöliikenteen raidemarkkinoista ja palveluista Suomessa 2030-luvulla

Taustoittava mediatilaisuus
23.1.2025



Selvityksen tausta ja lähtökohdat

- ▶ Traficom on selvittänyt ostoliikennekokonaisuutta liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Selvityksessä on käsitelty henkilöjunaliikenteen markkinoita ja mahdollisia palveluja osatekijöineen 2030-luvun tilanteessa.
- ▶ Selvitys antaa yleiskuvan kokonaisuudesta, ratkaistavista asioista ja toimii taustamateriaalina päätöksenteolle. Selvityksessä ei päätetä mitään esim. palveluista tai rahoituksesta. Lisäselvityksiä ja tarkempaa suunnittelua tarvitaan kun tiedetään hankittava kokonaisuus 2030-luvulla.
- ▶ Taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjaukset koskien tosiasiallisen kilpailun lisäämistä raideliikennemarkkinalla sekä muutokset EU sääntelyssä.
 - ▶ Raportissa on pyritty muodostamaan kokonaiskuva, jossa kaikki ostoliikenteen tekijät ovat mukana tarkastelussa. Tarkkuustaso on haettu sopivaksi julkisen talouden ja muiden vaikutusten arvioimiseksi 2030-luvun tilanteessa.
 - ▶ Keskeisimpinä kysymyksiä on ollut selvittää kilpailutettavien palveluiden laajuutta, toteutusmahdollisuuksia ja vaikutuksia. Määräväksi lähtökohdaksi on otettu kalusto, jonka saatavuutta, määrää ja laatua on arvioitu palveluittain.
 - ▶ Edelleen on arvioitu karkeasti infrastruktuurin ja ratakapasiteetin mahdollisuuksia ja rajoitteita. Uuden järjestämistavan alustavien vaikutusten määrittely hallintoon ja liikenteen tukipalveluihin on kuulunut myös selvitettäviin kysymyksiin.

Selvityksen toteutus

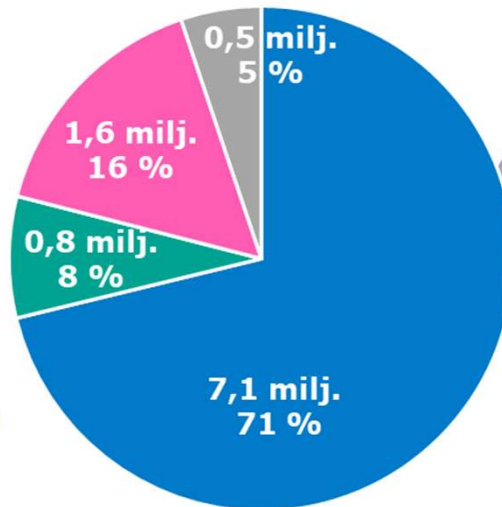
- ▶ Selvityksen on ohjannut Traficom in lisäksi nykyisen ostoliikenteen rahoittajat (liikenne- ja viestintäministeriö, HSL ja Nysse) ja Väylävirasto infranäkökulmasta.
- ▶ Selvitys on tilattu konsulttiryhmältä, johon on kuulunut asiantuntijoita Rambollista, WSP:ltä ja Floulta, selvitys on tilattu useammassa erässä joista on laadittu yksi raportti, lisäksi kiskobusseista on tehty tausta-aineisto. Lisäksi KPMG on laatinut analyysiä rahavirroista ja talouskokonaisuudesta. VR:ltä on saatu joitakin liikesalaisia tietoja raportin tueksi.
- ▶ Selvitykseen on kartoitettu myös alueiden näkemyksiä ja tarpeita:
 - ▶ 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 kilpailutuskierrökselle palveluiden yhteissuunnitteluun ja -rahoitukseen.
 - ▶ Lisäksi kiskobussiliikennereittien varrella oleville kunnille järjestettiin omat keskustelutilaisuutensa, joissa käsiteltiin sähköistämättömien rataosien henkilöjunaliikenteen nykytilaa, epäjatkuvuuksia ja tulevaisuuden vaihtoehtoja. Myös muita alueiden edustajia on osallistunut keskusteluihin.
 - ▶ Alueiden tarpeita on pyritty huomioimaan 2030-luvun vaihtoehtoissa, lisäksi liitteessä on alueiden esille nostamia muita huomioita ja näkökulmia.

Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

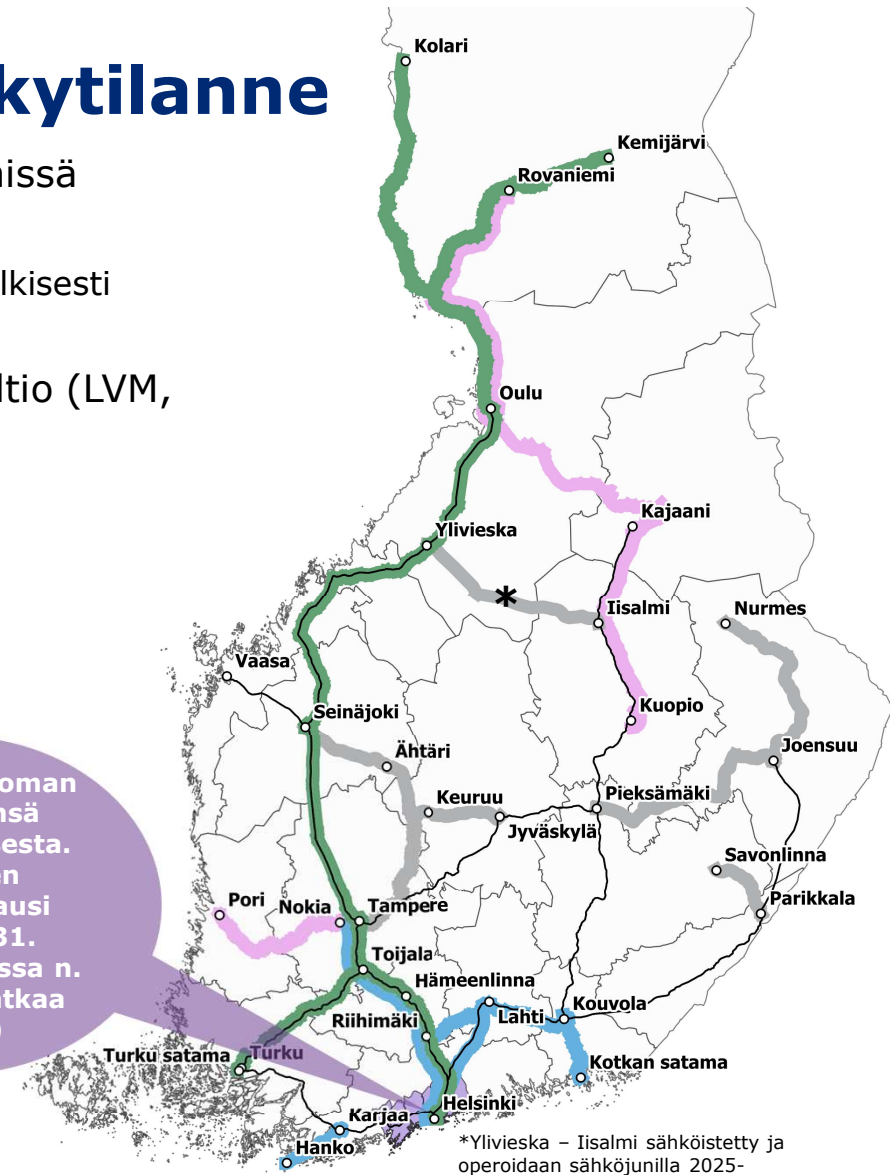
- ▶ Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä siellä missä liikennettä ei ole tarpeeksi tai ollenkaan markkinaehtoisesti.
 - ▶ Esimerkiksi Oulun pohjoispuolella kaikki henkilöjunaliikenne on julkisesti hankittua.
- ▶ Ostoliikennettä hankkivat tällä hetkellä HSL (36 M€/v) ja valtio (LVM, 35 M€/v). Tämä selvitys keskittyy valtion ostamaan junaliikenteeseen ja tulevaan sopimuskauteen 2031 →
- ▶ Valtion ostoliikenteessä VR:llä kokonaisvastuu palveluista.

Valtion ostoliikenteessä 2023 noin 10 miljoonaa matkaa

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne (esim. R ja Z junat)
- Yöjunaliikenne
- Yksittäisiä kaukojunaliikenteen reittejä
- Kiskobussit
- Markkinaehtoinen liikenne (karttakuvassa)



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



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

Talous ja rahoitus

- ▶ Rautatieliikennejärjestelmä on suurelta osin julkisesti rahoitettu kokonaisuus. Henkilöjunaliikenteen järjestäminen vaatii pitkäjänteistä rahoitusta pitkien sopimuskausien ja kalustoinvestointien takia.
- ▶ Nykyisen ostoliikennesopimuksen taloudellinen arvo on karkeasti n. 140-150 M€/v. Nykyisen nettohankinnan valtion perusrahoitus on suuruudeltaan n. 35 M€/v. Jatkossa tarjonnan ylläpitäminen ja kehittäminen kasvattaa kustannuksia investointien, inflaation ja uuden toimintamallin vuoksi.
- ▶ Vaihtoehtojen bruttokustannuksiksi 2030-luvulla on arvioitu 220-280 M€/v (sis. 26 % kustannustason nousun, 2 % vuosi-inflaatiolla laskettuna), joita lipputulot pienentävät arviolta 30-50 % (nettokustannukset). Uudessa tilanteessa nykyinen rahoituskehys ei riittäisi kuin pieneen osaan nykyisestä ostoliikenteestä.
- ▶ Lisäksi esim. infrastruktuuri ja Digirata-hanke edellyttävät rahoitusta.



Selvityksessä tarkastellut vaihtoehdot

- ▶ Henkilöjunaliikenteen tarjontaan voidaan vaikuttaa ostoliikenteen kautta.
- ▶ Selvityksessä on tarkasteltu vaihtoehtoja ostoliikenteen järjestämiseksi 2030-luvulla.

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 edellyttävät tarkempia selvityksiä ja jatkosuunnittelua.



Kehittyvä vaihtoehto VE1+

- ▶ Huomioi alueiden toiveita liikenteen kehittämisestä.
- ▶ Liikenteen käynnistäminen edellyttää lisäkaluston hankintaa ja maltillisia infran kehitystoimia.

Pohjois-Suomi

Kalusto: 9 Sm7 + yöjunat

Bruttokustannus: 109 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 59 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 23 Sm7

Bruttokustannus: 60 M€/v*

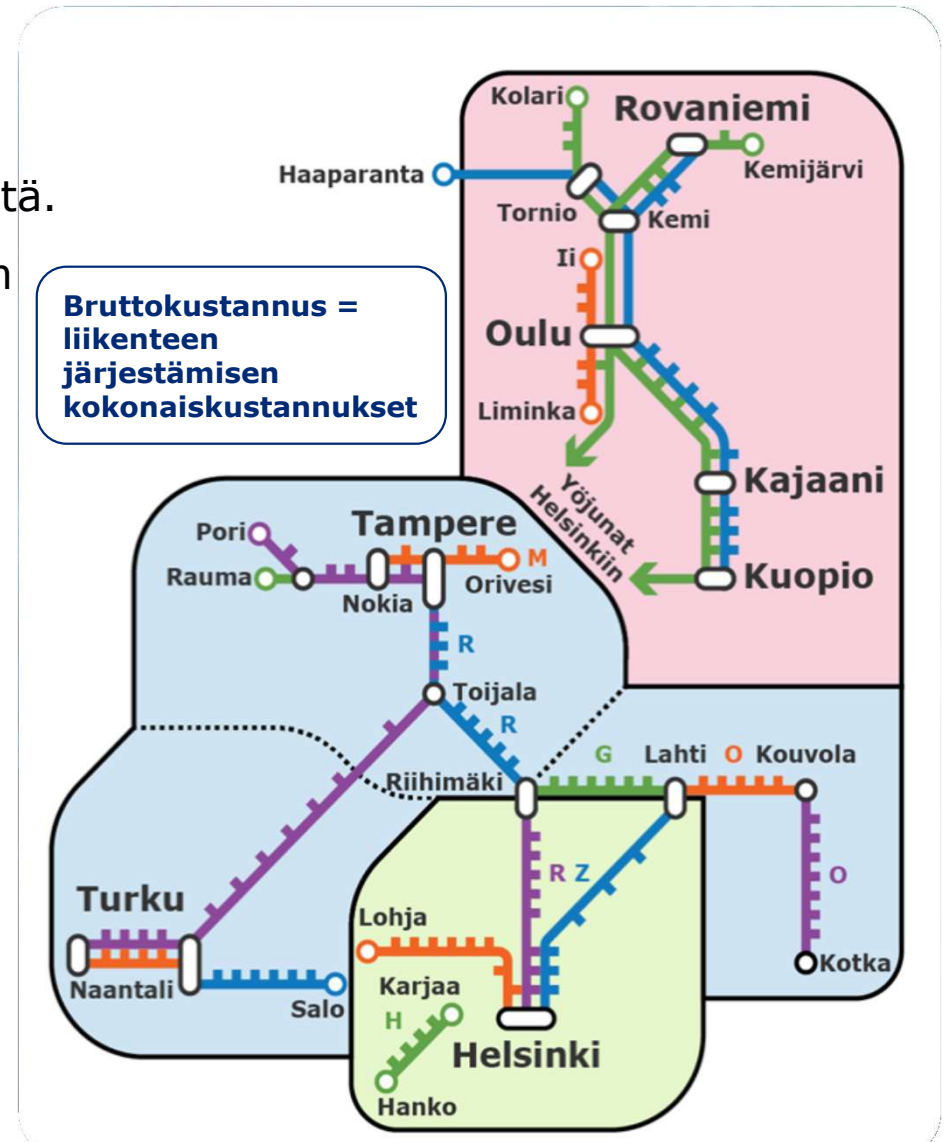
Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 29 M€/v

Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 25 Sm7

Bruttokustannus: 63 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 30 M€/v



Myöhemmät laajennukset VE2

- ▶ Jatkovaihtoehto, joka voidaan toteuttaa myöhemmin 2030-luvulla jos VE1+ on toteutettu.
- ▶ Liikenne edellyttää merkittäviä infraparannuksia ja kalustoinvestointeja.

Pohjois-Suomi

Kalusto: 9 Sm7 + yöjunat

Bruttokustannus: 109 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 59 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 35 Sm7

Bruttokustannus: 110 M€/v*

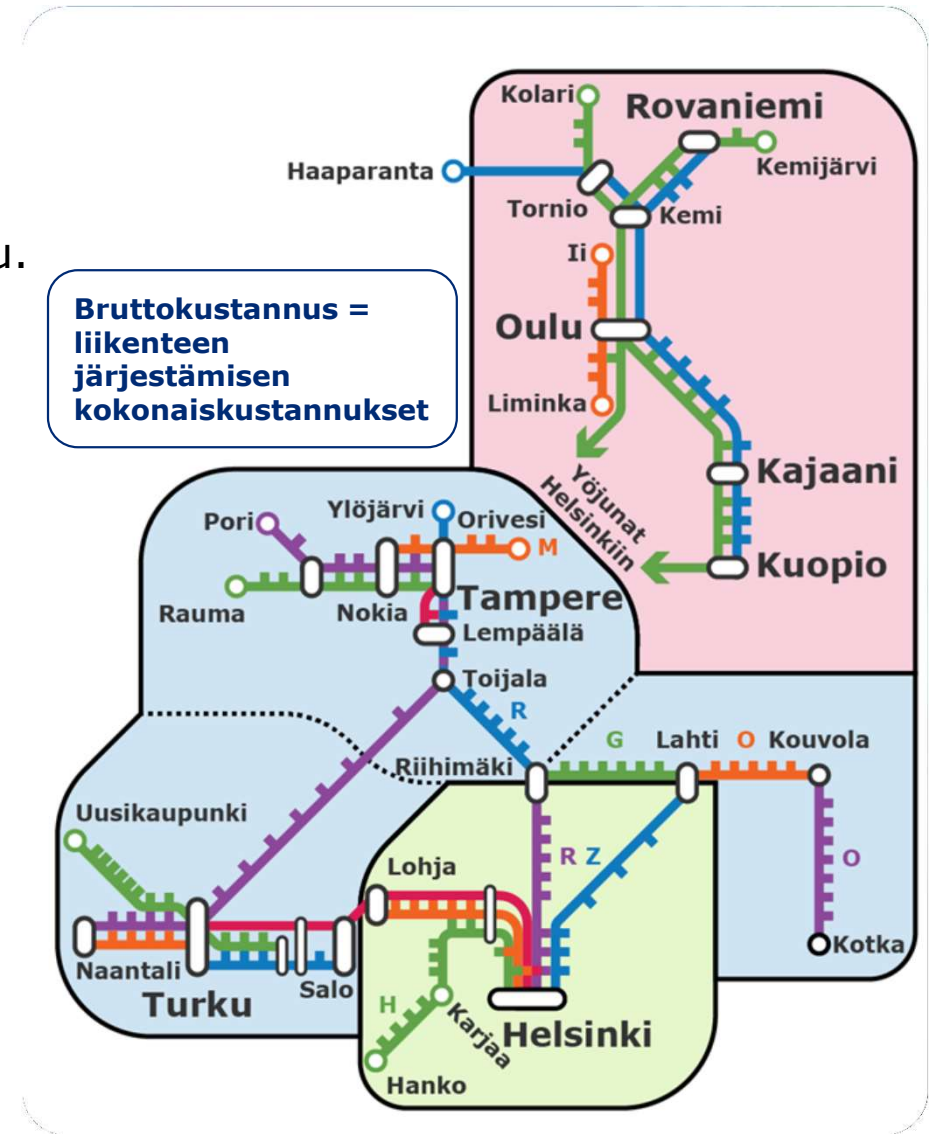
Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 56 M€/v

Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 31-35 Sm7

Bruttokustannus: 80 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 38 M€/v



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 Sm7 + yöjunat

Bruttokustannus: 89 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 44 M€/v

Etelä-Suomi

Kalusto: 23 Sm7

Bruttokustannus: 41 M€/v*

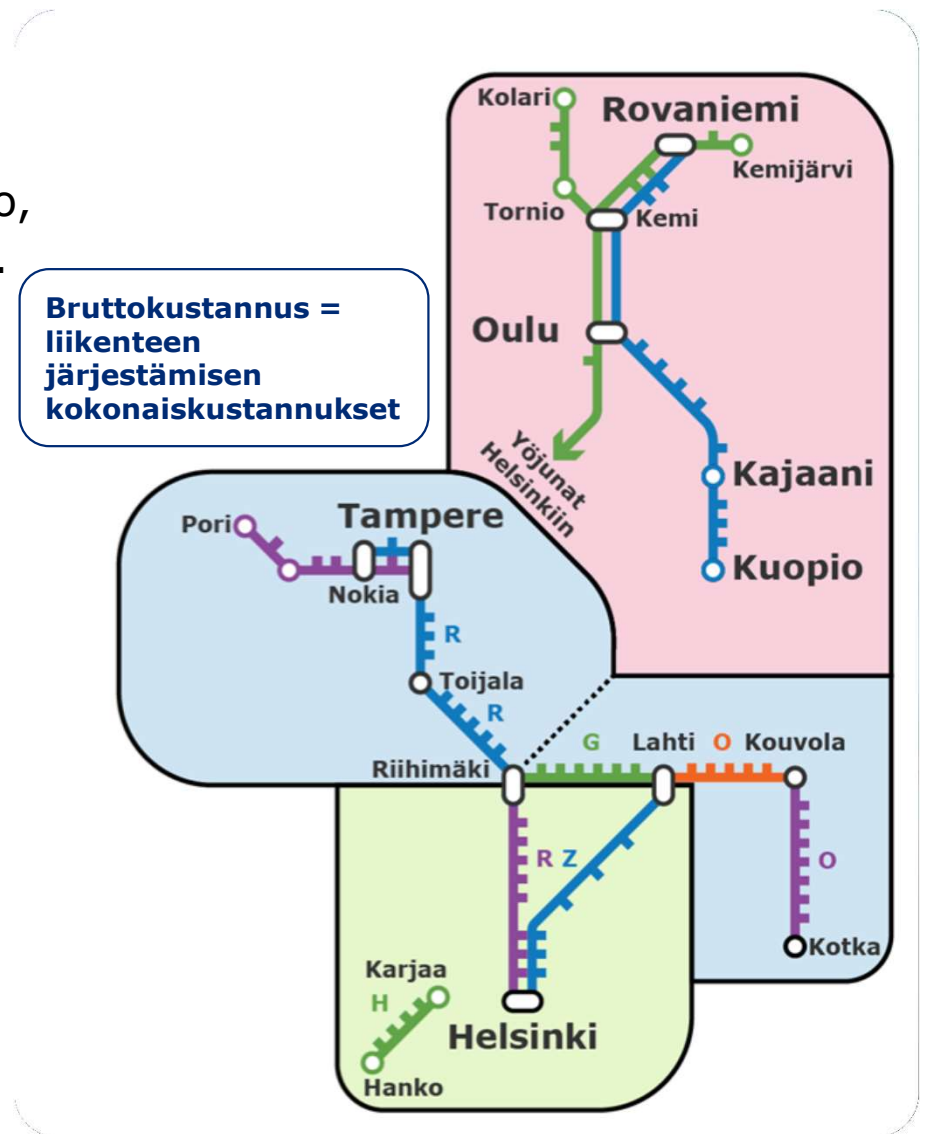
Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 21 M€/v

Helsingin työssäkäyntialue

Kalusto: 25 Sm7

Bruttokustannus: 50 M€/v*

Kilpailutettavan sopimuksen arvo: 22 M€/v



Kiskobussiliikenteen vaihtoehtoja

- ▶ Kiskobussiliikenne palvelee matalan kysynnän reiteillä sähköistämättömillä rataosuuksilla.
- ▶ Nykyinen kalusto lähenee elinkaarensa päätä.
 - ▶ Kalustolla jatkaminen edellyttäisi investointeja.
- ▶ Taloudelliset tarkastelut osoittavat, että liikenteen pienestä kysynnästä johtuen tukitaso matkaa kohden on huomattavan korkea.
- ▶ Liikenteen jatkaminen 2031- edellyttää erilaisten toteuttamisvaihtoehtojen etsimistä.
- ▶ Traficomien tarkastelemia uusia vaihtoehtoja:
 - ▶ Uuteen akkujunakalustoon perustuva toteutus (Nykyteknologia ei vielä riittävä Suomen talvisiin olosuhteisiin)
 - ▶ Rataosien sähköistäminen ja sähkömoottorijunat
 - ▶ Linja-autoliikenteeseen perustuva toteutusmalli
- ▶ Päätöksiä ei ole vielä tehty. Alueilla selkeä toive säilyttää palvelut rautatieliikenteenä.



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

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

Kalusto on keskeinen osa palveluita

- ▶ Nykyinen ostoliikennekalusto on vanhahkoa. Osin korvausinvestointeja on jo käynnistetty.
- ▶ Nykytasaisen liikenteen ylläpitäminen 2030-luvulla tarkoittaa lähivuosina tehtäviä elinkaarijatkoselvityksiä, mahdollisia elinkaarijatkvoja sekä lisäinvestointeja uuteen kalustoon.
- ▶ Suomen raideleveys poikkeaa yleiseurooppalaisesta standardista. Käytetyn henkilöjunakaluston hankkiminen Euroopasta on käytännössä mahdotonta.
 - ▶ Palveluiden näkökulmasta kalusto ja kalustoinvestoinnit ovat merkittäviä
 - ▶ Uuden kaluston hankkiminen vie aikaa noin 6-8 vuotta. Hankinta-aikaa voi lyhentää pari vuotta hyödyntämällä korvausinvestointeihin sisältyviä hankintaoptioita.
- ▶ Tarkasteluissa laskelmat on tehty uusilla Sm7-junilla yöjunakalustoa lukuun ottamatta. Uudella kalustolla palvelut ovat toteutettavissa ja eri reitit keskenään mahdollisimman vertailukelpoisia. Muissa kalustotarkasteluissa on keskitytty tällä hetkellä vain ostoliikenteen käytössä olevaan kalustoon.



Uusi ja yhteiskäyttöinen ostoliikenteen kalusto

- ▶ Uusia Sm7-junia voidaan käyttää sekä lähi- että kaukoliikenteessä
 - ▶ Käynnissä 250 M€ korvausinvestointi, jolla hankitaan 20 Sm7-junaa. Sm7-matkustajakapasiteetti on suurempi kuin liikenteestä poistuvissa Sm2-junissa (30 kpl) ja Eil-vaunuissa
 - ▶ Käyttöönotto 2026 alkaen. Sm7-yksiköitä edullisinta hankkia lisää hankintaoptiolla viimeistään vuoden 2026 alussa.
- ▶ Uudempi yöjunakalusto käsittää 50 makuuvaunua ja 15 autovaunua vaatinee vain normaalin ylläpidon seuraavalla sopimuskaudella
 - ▶ Kaluston elinkaariarvio 2045–2060 asti
- ▶ Vanhan yöjunakaluston (siniset vaunut) osittaiseksi korvaamiseksi tehty n. 50 M€ korvausinvestointi: 9 makuu- ja 8 autovaunua.
 - ▶ Käyttöönotto lähivuosina. Mahdollisuus lisähankintoihin, jotka olisivat tarpeellisia nykyisen palvelutason säilyttämiseksi.

Nykyinen yhteiskäyttöinen kalusto (osto- ja markkinaehtoinen liikenne)

- Oulun pohjoispuolinen junaliikenne on ostoliikennettä. Käytössä on markkinaehtoisien liikenteen kanssa ristiin IC-vaunuja, Pendolinoja ja ravintolavaunuja.
- Myös veturit ovat pääosin yhteiskäytössä. Vetureita tarvitaan ostoliikenteessä jatkossa erityisesti yöjunaliikenteessä.
- Ratkaisuja yhteiskäyttöisen kaluston osalta on tarkoitus tehdä kalustoyhtiötä perustettaessa.



Kuvat ©VR Group

Ostoliikenteen vanhempaa kalustoa

2030 elinkaarensa päässä oleva kalusto



Sm2-lähijunakalusto (36 kpl) ja Eil-vaunut (7 kpl)

- ▶ Poistuvat liikenteestä nykyisen sopimuskauden päättyessä
- ▶ 250 M€ Sm7-korvausinvestointi käynnissä (20 juna)



Yöjunien siniset makuuvaunut ja vanhat autovaunut (30+18 kpl)

- ▶ Kalusto käytössä yöjunaliikenteen sesonkiliikenteessä nykyisen sopimuskauden loppuun
- ▶ Osittaiseksi korvaamiseksi käynnissä 50 M€ korvausinvestointi (9+8)
- ▶ Mikäli nykyisen tasoista sesonkiliikennettä halutaan jatkaa 2030-luvulla, vaatisi se päätöksiä investoinneista 2020-luvulla (n.20-30 makuuvaunua & 20-30 uutta autovaunua)

Elinkaarijatkoselvitystä vaativa kalusto



Sm4-lähijunakalusto (30 kpl)

- ▶ Nykykunnossapidolla liikenteessä 2030-2035 asti
- ▶ Tarvitaan mahdollisimman pian laaja selvitys elinkaarijatkon taloudellisista, teknisistä ja toiminnallisista mahdollisuuksista
- ▶ Karkea arvio elinkaarijatkon kustannuksista 100 M€ 20-30-luvuilla
- ▶ Karkean arvon mukaan liikennöinti 2030-luvulla nykylaajuisella Sm4-kalustolla olisi vain 5-6 M€/vuosi edullisempaa kuin liikennöinti korvaten kalusto uusilla Sm7-junilla



Dm12-kalusto ns. kiskobussit (14 kpl)

- ▶ Nykykunnossapidolla liikenteessä 2030 asti
- ▶ Selvitys elinkaarijatkosta tai tulevaisuuden vaihtoehtoista tarvitaan
- ▶ Karkean arvon mukaan kalustoon pitäisi investoida vähintään 20 M€ jo 2020-luvulla, jotta kalusto olisi käytettävissä 2030-luvun alussa
- ▶ Vaihtoehdot kannattaisi selvittää yhteysvälikohtaisesti

Infrastruktuuri- ja taustajärjestelmät

- ▶ Rautatieliikennejärjestelmää on tärkeä suunnitella kokonaisuutena nivoen yhteen palveluiden ja infrastruktuurin suunnittelu.
- ▶ Markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne edellyttää hyvää perusväylänpitoa, mutta ei yksistään nykytasossaan (merkittäviä) uusia infrastruktuuri-investointeja.
- ▶ Myös varikot ja seisontaraiteet vaativat ylläpitoa ja investointeja, koska ne ovat keskeinen osa junakaluston kunnossapitoa.
- ▶ Ostoliikenteen palvelut mitoittavat osaltaan rautatieinfrastruktuurin investointi- ja kunnossapitotarpeita.
- ▶ Suomen rataverkko on pääosin yksiraiteista jolloin samoille raiteille tulee sovittaa molempiin suuntiin kulkeva junaliikenne käsittäen henkilöliikenteen (ostoliikenne ja markkinaehtoinen) ja tavaraliikenteen.



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.
 - ▶ Orpon hallitusohjelma: Kilpailuneutraali ja houkutteleva toimintaympäristö edellyttää kaluston ja varikoiden saatavuuden järjestämistä puolueettomasti
- ▶ Uudesta rakenteesta olisi hyvä tehdä mahdollisimman yksinkertainen, jotta eri toimijoiden välisiä rajapintoja (ja sopimuksia) olisi mahdollisimman vähän.
- ▶ Uudessa mallissa julkinen sektori tarvitsee osaavaa henkilöstöä ja järjestelmiä ostoliikenteen palveluiden suunnittelemiseksi ja tilaamiseksi.
- ▶ Lisäksi tämän hetkisen tiedon perusteella valtion tulisi mahdollistaa ostoliikenteelle lippu- ja maksujärjestelmä.



Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen



*Päätökset julkisesti hankitun henkilöjuna-liikenteen palvelu- ja rahoitustasosta ovat jatkovalmistelun kannalta keskeisiä. Tarkempia neuvotteluja ja suunnitelmia jatketaan alueiden kanssa poliittisten päätösten jälkeen. Traficom:n tehtävänä on luoda tietopohjaa avoimessa ja tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa läpi muutoksen.

Kiitos mielenkiinnosta!

Traficomın mediapalvelu
p. 029 534 5648
viestinta@traficom.fi

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