

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

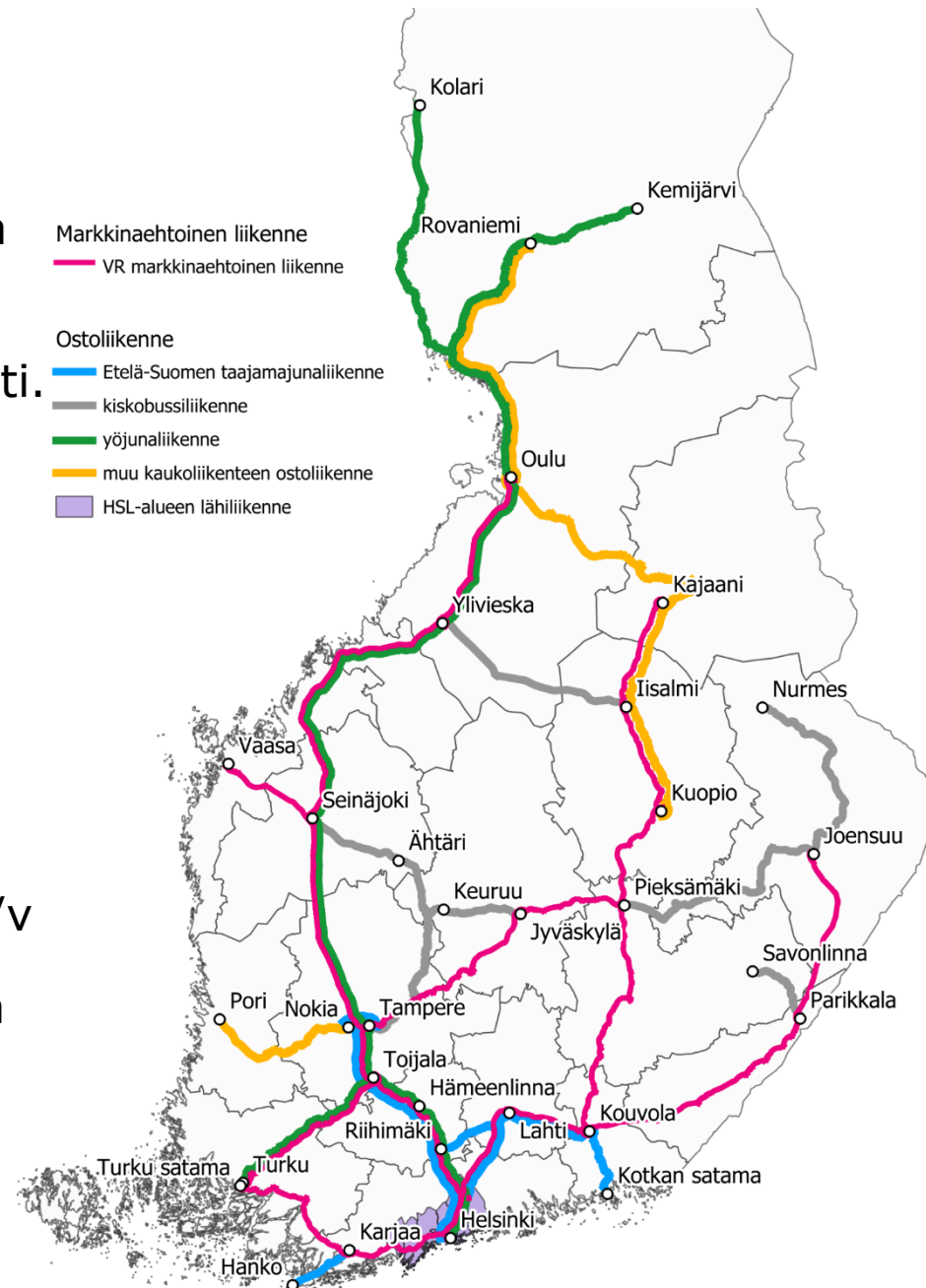
Raideliikenne- markkinoiden avaaminen ja kilpailun lisääminen

Marko Mäenpää,
Liikenne- ja viestintävirasto
30.10.2024
Pohjois-Pohjanmaan liikennefoorumi



Nykyisen henkilöjunaliikenteen järjestämistavat Suomessa

- ▶ Junaliikennettä operoidaan markkinaehtoisesti VR:n toimesta tai ostoliikenteenä VR:n operoimana.
- ▶ Valtio ostaa junaliikennettä vuodessa noin 35 M€ 12/2030 asti.
 - ▶ VR omistaa kaluston, vastaa lippu- ja maksujärjestelmästä, asiakaspalvelusta, kaluston kunnossapidosta ja lipputuloriskistä.
- ▶ HSL ostaa vuodessa junaliikennettä noin 36 M€.
 - ▶ VR operoi Junakalusto Oy:n omistamalla kalustolla, HSL vastaa lippu- ja maksujärjestelmästä ja lipputuloriskistä. Junakalusto oy vastaa kaluston kunnossapidosta.
 - ▶ HSL kilpailuttanut sopimuksen.
- ▶ VR:n markkinaehtoisen liikenteen arvo Suomessa n. 300 M€/v
- ▶ Valtion ostama junaliikenne kilpailutettava jatkossa, taustalla EU asetus ja hallitusohjelma.



Henkilöjunaliikenteen järjestäminen muutoksessa

2023–2024

Analyysi, visio, hankesuunnitelma.

Analysoidaan nykytilanne, luodaan visio tulevasta ja laaditaan hankkeelle suunnitelma. Hallitus linjaa julkisesti hankittavat ja kilpailutettavat palvelut vuoden 2024 aikana.



2024–2025
Valmiuksien luominen.

Laaditaan projektisuunnitelma. Tehdään tarvittavat vaikutusten arvioinnit. Tarvittaessa aloitetaan kalusto-investoinnit. Aloitetaan markkinavuoropuhelu eli keskustelu mahdollisten kilpailuun osallistuvien yritysten kanssa.



2026–2028

Kilpailuttaminen.

Kilpailutetaan valmistellut palvelukokonaisuudet. On todennäköistä, että kilpailutettavia kokonaisuuksia on useita ja ne kilpailutetaan vaiheittain.



2029–2030

Siirtymäkausi.

Kilpailutusten tulos on selvillä. Valmistaudutaan toteuttamaan uusia palvelusopimuksia kilpailun voittaneiden yritysten kanssa.



2031

Käynnistäminen ja seuranta.

Voittaneet yritykset aloittavat henkilöjunaliikenteen järjestämisen (operoinnin). Seurataan palvelusopimusten toteutumista.



LVM vetää kokonaisuutta!

Uuden hankintatavan vaatimat muutokset

– kalusto ja palvelut

- ▶ Suomessa on tehtävä lukuisia muutoksia, jotta reilu kilpailu ja hankinta ovat ylipäätään mahdollista toteuttaa.
- ▶ Suomen poikkeuksellinen raideleveys ja markkinan pieni koko vähentävät operaattoreiden kiinnostusta.
 - ▶ Kaluston hankinta iso haaste, mikä ei takaisi tasapuolisia kilpailuolosuhteita.
 - ▶ Ratkaisuesityksenä kalustoyhtiön perustaminen, jonka omistamaa kalustoa käytetään kilpailutetussa liikenteessä.
- ▶ Ennen kuin tiedetään mitä kalustoa kalustoyhtiöön tulisi siirtää, tarvitaan linjaukset palveluista ja valtion rahoituksesta.
 - ▶ Alueiden kanssa käyty keskusteluja kiinnostuksesta alueelliseen junaliikenteeseen → kartoitettu tarpeita ja tahtotilaa.
 - ▶ Alueellisen junaliikenteen laajentaminen edellyttää usein myös infran kehittämistarpeita.
 - ▶ Junaliikennettä hankkivien toimijoiden määrää on mahdollista nostaa säädösprosessin aikana, mutta tähän mennessä kukaan ei Traficomien tiedon mukaan ole ilmaissut kiinnostusta toimivallan saamisesta.

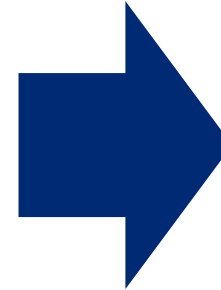
Hahmotelmia rahoitusvastuista 2031 ->

- ▶ Päätöksiä valtion hankkimasta palvelutasosta ja rahoituksesta ei ole vielä tehty.
- ▶ Hallitusohjelman mukaan
 - ▶ Mahdollistetaan kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.
 - ▶ Sovittava, miten rahoitusvastuu jakautuu alueiden ja valtion kesken.
- ▶ Oletuksena, että valtio voi osallistua alueellisen junaliikenteen rahoittamiseen tasapuolisella tavalla.
- ▶ Valtion osuus nettokustannuksista lipputulojen jälkeen voisi olla esim. 40-60.
 - ▶ Valtionosuuden ehtona voisi olla tietty kannattavuusraja, esim. max. tuki eur/matka tai max. subventio-%.



Vuoden 2024 pidettyjen keskustelutilaisuuksien tavoitteet

- ▶ Tunnistetaan ja keskustellaan alueiden:
 - ▶ Realistisista tarpeista junaliikenteen kehittämiseksi.
 - ▶ Palvelutasosta, jonka rahoitukseen ja toteuttamiseen alueilla on tahtotila ja mahdollisuudet osallistua
- ▶ Konkreettisesti noin vuoden 2030:
 - ▶ Liikennöitävät yhteysvälit,
 - ▶ Palveltavat asemat,
 - ▶ Realistinen vuorotarjonta sekä
 - ▶ Kalusto ja kapasiteetti.
- ▶ Lähtökohtana nykyinen infra, kohtuulliset toimet mahdollisia ennen vuotta 2030
 - ▶ Isompia investointeja vaativat tilanteet mahdollisia myöhemmin: hyvä tunnistaa suuruusluokka.



Muodostetaan **analyysi tavoitelluista liikennepalveluista ja priorisoidaan alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet** alueella tavoiteltavan liikennepalvelun järjestämiseksi, **alueiden rahoitusvalmius ja toiminnalliset mahdollisuudet huomioiden.**

Lähijunaliikenteen liikennöintivaihtoehdot: Oulun seutu

Reitti 2030		VE 1: 60 min vuoroväli	VE 1A: 60 min vuoroväli
Liminka– Kempele–Oulu–Ii	Palvelu	45–180 min vuoroväli käytettävissä olevan ratakapasiteetin mukaan	60 min vuoroväli
	Kalusto	2 x SmX	2 x SmX
	Liikennöinti-kustannukset	6,5 M€/v, josta operaattorin osuus 3,5 M€/v	8 M€/v, josta operaattorin osuus 5 M€/v
Oulu–Muhos	Palvelu		60 min vuoroväli
	Kalusto		1 x SmX
	Liikennöinti-kustannukset		4 M€/v, josta operaattorin osuus 3 M€/v
KALUSTOMÄÄRÄ YHTEENSÄ		2 + 1 = 3 SmX	3 + 1 = 4 SmX

**Kiitos
mielenkiinnosta!**

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto