



Liikenne- ja
viestintäministeriö

RAUTATIELIIKENTEEN STRATEGINEN KEHITTÄMINEN VALTAKUNNAN NÄKÖKULMASTA

Pori-Tampere-rataseminaari Sastamala 19.4.2010

Hallitusneuvos Mikael Nyberg



Rautatieliikenne on osa liikennejärjestelmää

- Rautatieliikenteen ydintehtävänä Suomen liikennejärjestelmässä on tarjota runkoyhteydet suurten kaupunkien välisillä matkoilla ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä sekä hoitaa pitkämatkaiset ja raskaat perusteollisuuden kuljetukset
- Junaliikenteen markkinaosuus kotimaan henkilöliikenteen matkasuoritteesta on noin 5 %
- Junaliikenteen markkinaosuus kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta on noin 25 %

Rautatieliikenteen tulevaisuus

Rautatieliikenteen kysyntä lisääntyy

- Väestö keskittyy suuriin keskuksiin
- Kaupunkiseudut kasvavat ja verkottuvat
- Ikääntyneiden määrä kasvaa
- Matkailu lisääntyy
- Uutta kaivostoimintaa
- Ilmastopoliittiset tavoitteet ja muut ympäristötekijät
- EU:n liikennepolitiikka suosii raideliikennettä

Kuinka kasvavaan kysyntään pystytään vastaamaan?

Rautatieliikenteen kysynnän kasvu edellyttää

- Rataverkon ja junaliikenteen palvelutason kehittämistä:
 - Nopeuden nosto tärkeimmillä henkilöliikenteen yhteysväleillä
 - Ratakapasiteetin lisääminen (esim. Helsingissä)
 - Tavaraliikenteen tärkeiden reittien välityskyvyn ja kantavuuden parantaminen
 - Liikenteenohjaus- ja turvallisuusjärjestelmien uudistaminen
 - Junaliikenteen laadun parantaminen
 - Lippujärjestelmien kehittämien

Rataverkon kehittäminen

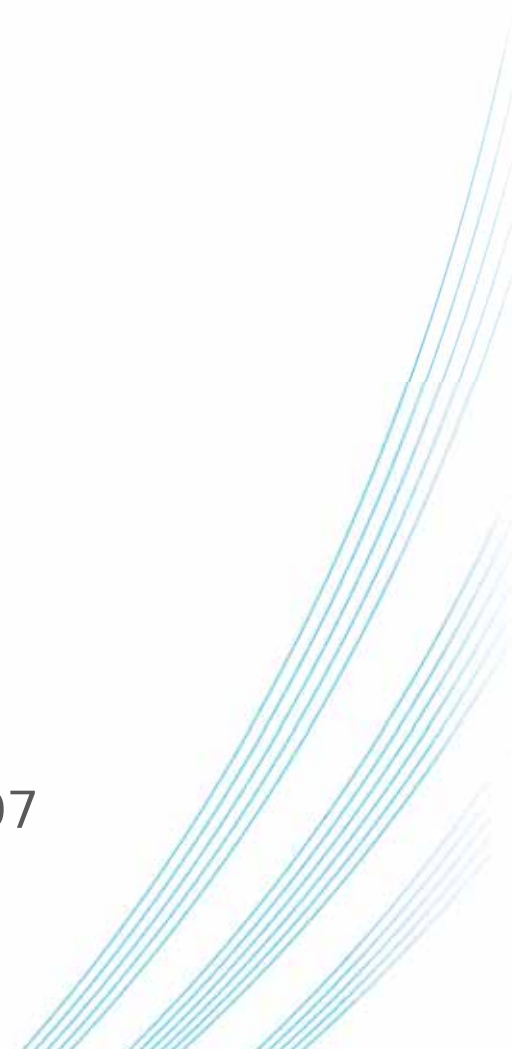
- Keskeinen toimenpide, mutta erittäin kallista ja tarpeet suuret
- Kuinka investoinnit voidaan rahoittaa?
 - valtion budjettirahoitus rajallinen
 - uudet rahoitusmallit (elinkaarimalli, jälkirahoitus, Infra Oy, liikennerahastot jne.)
 - alueiden osallistuminen rahoitukseen?
 - priorisointi ja verkon laajuus

Rautatiemarkkinat

- VR-Yhtymä Oy
 - Liikennöinti
- Valtioneuvoston kanslia
 - Omistajaohjaus
- LVM
 - Rautatieliikenteen sääntely
 - Junaliikenteen ostot
 - Radanpito (Liikennevirasto)

Asiakkaat

- Tavaraliikenteessä kilpailu avattiin vuonna 2007
- Kilpailua ei ole syntynyt



Henkilöliikenteessä VR:llä on ollut yksinoikeus

- LVM ja VR Yhtymä Oy tekivät viime vuonna henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen
- Taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (PSA)
- Sopimuksessa LVM asetti VR:lle henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen
- Vastineeksi tästä LVM myönsi VR:lle yksinoikeuden 10 vuodeksi henkilöliikenteen harjoittamiseen
- Yksinoikeus myönnettiin niille rataosille, joilla VR tällä hetkellä hoitaa kotimaan henkilöjunaliikennettä. Muille rataosille voi tulla muita yrittäjiä

Yksinoikeudella on hinta

- Yksinoikeussopimuksessa määritettiin myös julkisen palvelun velvoite
- LVM edellyttää, että VR liikennöi laajempaa liikennettä kuin se muutoin tekisi
- Esim. VR lisää yksinoikeuden vastineeksi vuonna 2010 liikennettä suoralla Helsinki–Pori–Helsinki-IC2-junaparilla
- Vuosia 2012–2019 varten LVM määrittää liikenteen palvelutason vuorovaikutuksessa muiden toimivaltaisten viranomaisten sekä alueellisten tahojen kanssa syyskuun 2011 loppuun mennessä

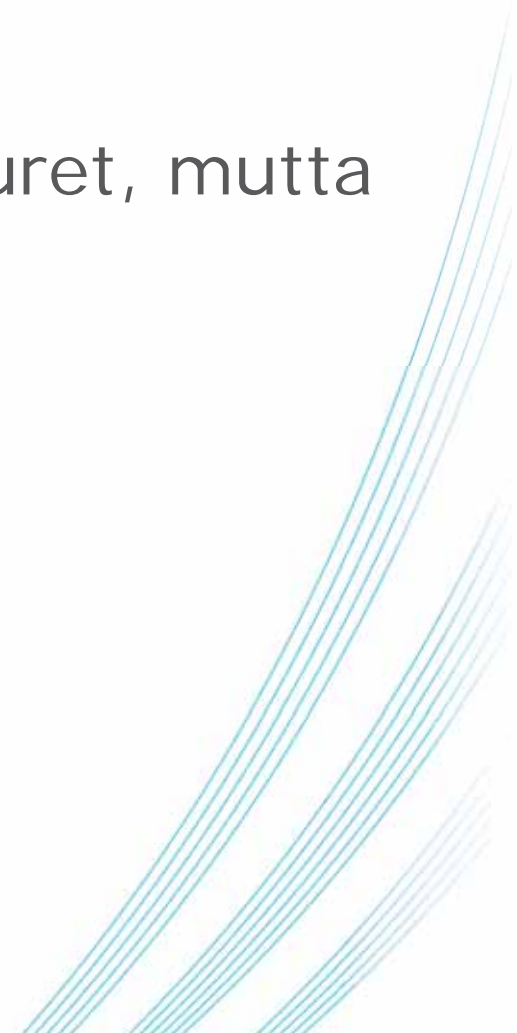
Kolmenlaista henkilöjunaliikennettä

- VR:n liiketaloudellisesti kannattavaa liikennettä
- Velvoiteliikennettä
- Valtion ostoliikennettä
- Tällä tavoin voidaan yhdistää VR:n liikennepoliittiset ja liiketaloudelliset tavoitteet
- Ostomäärärahojen taso jatkossa?

Rautatieliikenteen tulevaisuuden

mahdollisuudet ja haasteet ovat suuret, mutta

myös tavoitteet



Tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys

Ratahallintokeskuksen strategioita ja selvityksiä 1/2009

Rautateiden henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet vuodelle 2050:

> Tavoitteellisia nopeimpia junan matka-aikoja eräillä yhteysväleillä Helsingistä

